

Sammendrag:

Ungdom og transportmiddelbruk.

En sammenfatning av undersøkelser i Norden.

Innledning

Mobiliteten i samfunnet har økt kraftig i etterkrigs-tiden. En generell velstandsøkning i samfunnet har gitt økte muligheter til å reise, både i hverdagen og i fri- og ferieperioder. Bilen er blitt allemannseie og ferieturer til eksotiske mål er ikke lenger forbeholdt de få.

Parallelt med økte muligheter har det vokst frem et økende behov for å reise, spesielt i hverdagen. I det moderne samfunn er muligheten til forflytning ansett som et viktig velferdsgode, men både globalt og lokalt skaper dette store miljømessige utfordringer. Bilen er det viktigste fremkomstmiddelet i hverdagen både i Sverige, Danmark og Norge, og det er ingenting som tyder på at den høye reiseaktiviteten (uavhengig av transportmiddel) vil avta med det første.

Mye tyder på at mange ungdommer i dag har et annet forhold til bil og bilbruk enn tidligere. Blant annet har både Norge og Sverige en opplevd en reduksjon i andelen ungdom som tar førerkort det siste tiåret/tiårene.

Dette prosjektet sammenfatter resultater fra nordiske undersøkelser av ungdoms (primært de mellom 18-24 år) bruk av og forhold til ulike transportmidler og av hva som påvirker deres valg av reisemåte. På grunn av språklige barrierer, har vi hatt liten mulighet til å ta for oss finske undersøkelser. Formålet med prosjektet er å forstå hvilke drivkrefter og barrierer som ligger bak ungdoms transportmiddelvalg. Følgende delspørsmål søkes belyst:

- 1) Hvilke faktorer påvirker ungdoms transportmiddelbruk?
- 2) Hvilket forhold har ungdom til henholdsvis bil og kollektivtransport?
- 3) Førerkortandelen blant ungdom sank gradvis i løpet av 90-tallet både i Sverige og i Norge. Hvordan kan man forklare denne nedgangen?

Ved å studere forklaringene som er blitt gitt på endringene mht førerkortandel og biltilgang blant unge i Sverige og Norge, kan man også komme nærmere forståelsen av faktorer som kan være av betydning for deres transportmiddelvalg.

Å forstå hva som ligger bak ungdommens atferd er spesielt interessant fordi de unge er fremtidens trafikanter. Deres valg i dag kan legge grunnlaget for hvordan de vil reise i fremtiden, og kunnskap om deres atferd er viktig for utforming av fremtidens transport- og vegpolitikk.

Fire analytiske tilnærminger

For å få en mer helhetlig forståelse av hva som påvirker ungdom reisemåter, har vi valgt benytte oss av fire analytiske tilnærminger: På samfunnsnivå skiller vi mellom forklaringer knyttet til den sosio-materielle og den normative situasjonen i et land. På individnivå skiller vi mellom forklaringer knyttet til individuelle transportmuligheter og transportpreferanser.

Forklaringer knyttet til den sosiomaterielle situasjonen og de individuelle transportmulighetene betraktes her som strukturelle forklaringer. Disse søker å belyse endringer og variasjoner i menneskelig adferd på bakgrunn av gitte eller tilegnede kjennetegn (materielle, romlige og tidsmessige kjennetegn).

	Strukturelle forklaringer	Kulturelle forklaringer
	Sosiomateriell situasjon	Normativ situasjon
	Økonomisk situasjon	Politisk situasjon
	Bebyggelsesstruktur og lokaliseringsmønster	Generelle normer og sosiale forventninger i samfunnet
Samfunn	Kollektivtilbud	
	Veg- og sykkelnett	
	Utdanningstilbud	
	Urbaniseringsgrad	
	Transportmuligheter	Transportpreferanser
	Transportressurser	Erfaring/Sosialisering
Individ	Tilgjengelig tid	Livsstil (verdier, holdninger og handlinger)
	Aktivitetenes lokalisering i tid og rom	Vurderinger av bil og kollektivtransport

Kilde: TØI rapport 760/2005

Figur S.1: Oversikt over ulike forklaringstilnærminger til ungdoms valg av transportmidler

Forklaringer knyttet til den normative situasjonen og de individuelle transportpreferansene, betegnes her som kulturelle forklaringer. Dette er forklaringer som søker å belyse hvilke motiv mennesker har for å handle og tenke slik de gjør. Slike motiv kan være både historisk og erfaringmessig betinget.

Mens forklaringer på individnivå søker å belyse hvorfor et bestemt individ velger og handler som det gjør, søker forklaringer på samfunnsnivå å belyse hva som ligger bak generelle trekk i en befolknings transportvaner og transportmiddelvalg.

I dette prosjektet fokuserer vi først og fremst på forklaringer på individnivå, dvs. på individers transportmuligheter og transportpreferanser, men når det gjelder endringer i transportmiddelbruk søker vi også forklaringer på samfunnsnivå.

Transportmuligheter, transportpreferanser og valg av reisemåte

Et interessant spørsmål i forhold hvordan transportmiddelbruk kan forklares på individnivå, er i hvilken grad ungdoms transportmiddelbruk avhenger av de transportmuligheter og de transportpreferanser hun/han har. For å kunne si noe om hva vi faktisk vet om ulike faktorerets betydning for transportmiddelbruk blant unge (på individnivå), har vi tatt utgangspunkt i kvantitative og dermed mer generaliserbare studier på temaet. Tabell S.1 sammenfatter resultatene fra litteraturgjennomgangen.

Hvilke muligheter man har, påvirker valget av reisemåte på en klar måte:

- korte avstander – sykkel og gange
- godt kollektivtilbud – bruk av kollektivtransport
- transportressurser og tid på døgnet for en reise (ettermiddag/kveld) – bruk av bil
- men at bil benyttes også på ettermiddag, kan skyldes at kollektivtilbudet er lite tilfredsstillende i forhold til de aktiviteter som skal nås.

Selv om gjennomgangen viser at valget i stor grad avhenger av hvilke muligheter man har, kommer det også frem at man ikke kan se bort fra viljen til å velge et mer miljøvennlig transportmiddel i hverdagen. Miljøholdninger har en viss betydning. Det er imidlertid vanskelig å vite hva som kommer først – holdninger eller handlinger – i en slik sammenheng.

Tabell S.1: Oversikt over sentrale forskjeller mht gange/sykling, kollektivtransport og bil.

	Transportmuligheter og kjennetegn	Transportpreferanser
Gange/sykling	Bor i storby Har transportressurser under gjennomsnittet Til arbeid eller typiske ettermiddagsaktiviteter	Vektlegger negative konsekvenser av bilbruk
Kollektivtransport	Bor i storby Til skole/universitet Jenter Har transportressurser under gjennomsnittet	Vektlegger negative konsekvenser av bilbruk Handler miljøvennlig også på andre områder
Bilbruk	Til arbeid eller typiske ettermiddags-/kveldsaktiviteter Gutter Har transportressurser over gjennomsnittet	Mindre vektlegging av bilens negative konsekvenser En del ønsker om å være en miljøvennlig Opptatt av bilmerker

Kilde: TØI rapport 760/2005

At de som har en mer miljøorientert transportadferd i hverdagen også handler miljøvennlig på andre områder, tyder på at ønsket om å handle miljøvennlig er reelt blant en del av de som ofte bruker kollektivtransport. Bilbrukerne vektlegger bilens negative konsekvenser i mindre grad enn de som bruker andre transportmidler.

En undersøkelse viser at noen bilbrukere ønsker å være miljøvennlige, men de har liten tro på at de nytter – både på transportfeltet eller andre felt. Den samme undersøkelsen tyder også på at de som bruker bil i hverdagen er mer opptatt av bilens symbolverdi enn de som ikke bruker bil over hodet. Bilbrukerne har klare oppfatninger om hvilken bil de ønsker seg, mens dette ikke er et tema for dem som ikke bruker bil i storbyen. Denne undersøkelsen viser at det også i storbyer er ungdom som er storforbrukere av bil, til tross for godt kollektivtilbud.

Forskjellene mellom ulike transportmiddelbrukere tyder på at reisemåte ikke bare avhenger av hvilke muligheter man har, men også av hvilke preferanser man har.

Ungdoms forhold til kollektivtransport

Vi har gjennomgått studier som sier noe om ungdoms vurderinger av ulike elementer ved kollektivtransporten: selve tilbudet (frekvens, pris osv), kvalitet og service, mobilitet og fleksibilitet, opplevelse av trygghet og miljøaspektet ved bruk av kollektivtransport

Ungdom mener at takstene er for høye. Enkelte resultater kan imidlertid tyde på at ungdom vektlegger kvalitet og standard på kollektivtilbudet høyere enn andre grupper, og at de dermed er betalingsvillige dersom tilbudet blir bedre.

Enkelte grupper av ungdom oppfatter design på eksteriør og interiør som viktig for deres opplevelse av kollektivtilbudet. Opplevelsen av kvalitet har også sammenheng med service som ytes. Funnene tyder på at ungdom oppfatter servicen fra sjåførene som dårlig.

Når det gjelder ungdoms oppfatning av om kollektivtransporten øker deres mobilitet, finner vi ikke entydige resultater i studiene vi har gjennomgått. I de kvalitative studiene blant storbyungdom blir dette aspektet fremhevet som noe positivt ved kollektivtransporten, mens den manglende mobiliteten som avhengighet av kollektivtransport skaper fremheves som et problem i en kvantitativ studie blant svensk ungdom. Kollektivtilbudet er langt bedre i enn utenfor storbyer, og dette kan påvirke holdningene til hvorvidt kollektivtransporten representerer god mobilitet for ungdom.

Flere studier viser at yngre jenter i storbyene i større grad enn andre føler utrygghet ved bruk av kollektivtransport, spesielt om kveldene. Statistikken viser at det er yngre menn som i størst grad opplever vold eller trusler om vold. Følelsen av utrygghet kan begrense ens bevegelsesfrihet, også når det gjelder bruk av kollektivtransport.

Et flertall ungdommer vil prioritere utbygging av kollektivtransporten foran vegutbygging. Ungdom som er opptatt av miljø velger oftere bort bilen som transportmiddel enn ungdom ikke har denne miljøinteressen.

Selv om ungdommene mener at kollektivtilbudet er utilstrekkelig og ikke tilfredsstillende deres krav til standard og komfort i dag, mener de altså at det er viktig å satse på utbygging av kollektivsystemet. Kollektivtilbudet må imidlertid tilrettelegges slik at ungdom opplever det som et funksjonelt og godt alternativ til bilen. Det betyr at det er svært viktig med god markedskunnskap om ungdomsgruppas behov og preferanser i forhold til kollektivtransport.

Ungdoms forhold til bil

Ungdoms forhold til bil er blitt belyst ved å undersøke hvordan ungdom vurderer bilens ulike dimensjoner. Vi skiller mellom bilens funksjonelle, sosiale, symbolske og opplevelsesmessige dimensjon. Som en femte dimensjon trekker vi også inn *bilen i samfunnet* – bilismen. Hvordan man selv opplever bilismen, for eksempel i forhold til støy og luftforurensing og hva

slags kunnskap man har om dens virkninger på miljøet, antas å spille inn på ens forhold til bilen.

Gjennomgangen peker på fordeler og ulemper ved bilens ulike dimensjoner som blir trukket frem blant ungdom. Positive aspekter ved bilen er blant annet friheten bilen gir i tid og rom. Videre nevnes at den kan fungere som et sosialt og/eller privat rom og at bilkjøring kan fungere som en aktivitet i seg utover det å komme seg fra A til B. Kvalitative studier av unge storbyboere belyser også hvorfor bilismen og bilbruk blir oppfattet som negativt av noen. Kollektivtransport, sykkel og gange kan dekke ungdoms transportbehov i by. Bruk av disse transportmidlene betyr samtidig at de i større grad får føle bilismens konsekvenser på kroppen (støy, luftforurensning, utrygghet ved ferdse som myk trafikant).

Ungdom i by ser også en del praktiske problemer knyttet til bilbruk sammenliknet med bruk av kollektive transportmidler. Bilen og førerkortet som viktige symbolverdier, er av liten betydning blant unge storbyboere i disse kvalitative undersøkelsene. Storbyungdom av i dag synes å ha et pragmatisk syn på bilen, dvs. at de først og fremst forholder seg til dens funksjonelle sider og at den blir betraktet som et supplement til andre mer miljøvennlige transportmidler. Flere av studiene peker på at ungdoms syn på bilen blant annet varierer med bosted og livsstil.

Kvantitative studier tyder på at ungdom har et ambivalent forhold til bil. Generelt verdsettes dens positive egenskaper som gjør at de blant annet kan opprettholde sin mobilitet, samtidig som de erkjenner og er bevisste på problemene den skaper. De synes å være lite villige til selv å gjøre noe for å redusere miljøproblemene og mange tror at disse kan løses ved hjelp av teknologi. Ungdoms sterke vektlegging av mobilitet, kan sees i sammenheng med deres oppfatning av tid. En undersøkelse i de nordiske land viser at tiden, ikke pengene, oppleves som den største flaskehalsen i forhold til å få gjort alt de ønsker å gjøre.

Færre unge tar førerkort – et trendbrudd i ungdoms forhold til bil?

Undersøkelser viser at flere og flere unge reiser kollektivt, og at færre unge tar førerkort i både Sverige og Norge enn hva de gjorde for 10-15 år siden. Spesielt gjelder dette ungdom i storbyene, men begge land har opplevd en nedgang i førerkortandelen også utenfor de store byene.

En større nedgang i førerkortandelen blant ungdom på begynnelsen av 90-tallet sammenfalt mer eller mindre med økonomiske nedgangstider i begge land. I Sverige begynte de økonomiske nedgangstidene tidligere og varte lenger enn i Norge. Men for begge land fortsatte førerkortandelen å synke også etter at

økonomien tok seg opp igjen. Det er derfor stilt spørsmål ved hvor mye økonomien egentlig kan forklare av nedgangen i førerkortandelen blant unge. På begynnelsen av 90-tallet ble det også foretatt endringer i førerprøven/føreropplæringen i begge land. Det er grunn til å tro at dette har medført en tilfeldig reduksjon i førerkortandelen. Imidlertid er det vanskelig å forklare den vedvarende nedgangen på 90-tallet med endringer i førerprøven/føreropplæringen.

I tillegg til de kvalitative undersøkelser av ungdoms forhold til bil i storbyer, viser studier av begrunnelser for å ta/ikke ta førerkort at førerkortet ikke blir prioritert. Kanskje lavkonjunktur og endringer i førerkortandelen kan ha utløst nedgangen i førerkortandelen, mens andre utviklingstrekk kan ha bidratt til at nedgangen har vedvart? I gjennomgangen drøftes flere utviklingsforløp som alle har trukket i samme retning – mot en nedprioritering av førerkort og bil:

- Urbanisering og studentvekst har medført at flere har kunnet benytte seg av kollektive transportmidler
- Flere valgmuligheter generelt i samfunnet og større grad av differensiering mht livsstil og markering av identitet
- Tilbudene på forbruksmarkedet har økt og det har blitt sterkere konkurranse om ungdoms tid og ressurser
- Forlenget ungdomstid har gitt større frihet på egne vegne og over lengre tid enn tidligere
- Økt satsing på kollektivtransport har trolig gjort dette transportmiddelet mer konkurransedyktig i forhold til bilen.

Selv om stadig flere velger bort førerkort og bil – i hvert fall for en periode – så er det fremdeles ungdom som tar førerkort så fort de fyller 18 år. Ungdom er ingen homogen gruppe, og flere studier tyder på at ungdoms syn på bilen varierer med livsstil. For noen er bilen trolig et sentralt element i deres livsstil, for andre er den ikke noe mer enn et transportmiddel. Det denne gjennomgangen har vist, er et flere ungdom har et mer pragmatisk forhold til bilen enn for 10-15 år siden. At det også har vært en nedgang i førerkortandelen i mer sprettbygde strøk, der behovet for bil er større, tyder på at endringer i prioriteringer ikke utelukkende er et byfenomen.

Mot mer miljøvennlige reisemåter?

En voksende andel av ungdommen blir kompetente kollektivbrukere. Det er grunn til å tro at barrierene mot å benytte kollektivtransport i voksen alder, når behovene endrer seg, vil være mindre om man har

erfaring med kollektivtransport enn om man bare har brukt bil siden 18-årsdagen. At flere synes å ha et mer pragmatisk syn på bilen, gjør at kollektivtransporten i større grad kan konkurrere på like vilkår som bilen. Det sentrale er dermed at tilbudet oppfattes som et godt alternativ til bilen. Bruk av kollektive transportmidler vil kanskje oppleves som tilfredsstillende ut fra en bekymring for miljøet. Mye tyder dog på at denne bekymringen ikke er tilstrekkelig for at de skal velge miljøvennlige transportmidler i hverdagen.

At flere har et pragmatisk syn på bilen gir grunn til optimisme. Hvis dette syn har fått rotfeste og ikke bare er et resultat av den aktuelle sosiomaterielle situasjonen, vil det kunne ha konsekvenser på sikt. Det er dagens ungdom som skal stå for den fremtidige transportplanleggingen og som da kanskje vil snu perspektivene. Tradisjonelt har bilen blitt assosiert med frihet, blant annet som følge av man er uavhengig av kollektivtransport. Skal kollektivtransporten kunne være et konkurransedyktig alternativ til bilen for ungdom i en hektisk hverdag, er det nødvendig å arbeide systematisk med å gjøre kollektivtransporten til et transportmiddel som gir friheter. Man må vise at kollektivtransporten kan gjøre folk uavhengig av de problemer og hindringer bilen medfører i forhold til å det å ha en fleksibel og mobil hverdag.

Forslag til videreføring

Denne litteraturstudien viser at det er gjennomført relativt få undersøkelser i de nordiske landene om ungdoms reisevaner, hva som påvirker tilbøyeligheten til å ta førerkort og deres valg av transportmiddel. Flere av undersøkelsene begynner å bli gamle og mange av dem representerer bare et lite utvalg av ungdomskullene.

For å få et mer solid kunnskapsgrunnlag for å forstå utviklingen framover, trengs både bedre utnyttning av de dataene som allerede eksisterer og helt nye undersøkelser.

I alle de nordiske landene gjennomføres det nasjonale reisevaneundersøkelser, delvis kontinuering og delvis med jevne mellomrom. Disse undersøkelsene gjøres over omtrent samme mal, noe som åpner for komparative studier både over tid og mellom land. Som litteraturgjennomgangen har vist, er datamaterialet i disse undersøkelsene dårlig utnyttet. Det er store muligheter til å gjøre mer dyptgående analyser av ulike ungdomsgrupper, for å undersøke de forskjellige segmentenes reisevaner, førerkortinnhav osv, og endringer i disse faktorene over tid.

Aktuelle temaer for nye undersøkelser kan f.eks være sosialisering til bilbruk, ungdoms vurdering av tid til transport, og verdier og atferdsorienteringer av relevans for transportfeltet.