

Trafikanalys

2012



**Bekvämt och effektivt –
om de unga får välja!**

En undersökning om ungas resvanor

September 2012

Innehåll

| | |
|---|---------|
| 1. Sammanfattning | sid. 3 |
| 2. Bakgrund | sid. 5 |
| 2.1 Metod | sid. 6 |
| 3. Vilka är dagens unga? | sid. 7 |
| 3.1 En miljömedveten generation? | sid. 7 |
| 4. Ungas resmönster | sid. 10 |
| 4.1. Resandet ökar | sid. 10 |
| 4.1.1 Personbilen dominerar | sid. 10 |
| 4.1.2 Unga åker mer kollektivt | sid. 11 |
| 4.2. Resultat från fokusgrupperna | sid. 11 |
| 4.2.1. Bilen en naturlig del | sid. 12 |
| 4.2.2. Kollektivtrafiken har potential | sid. 13 |
| 5. Färre unga tar körkort | sid. 15 |
| 5.1. Körkort skjuts på framtiden | sid. 16 |
| 5.2. Stora regionala skillnader | sid. 16 |
| 5.3. Resultat från fokusgrupperna | sid. 17 |
| 6. Bilinnehav | sid. 18 |
| 6.1. Bilen inte lika viktig som ungdomssymbol | sid. 18 |
| 6.2. Resultat från fokusgrupperna | sid. 19 |
| 7. Referenser | sid. 20 |

1. Sammanfattning

En huvudslutsats i denna rapport är att vi inte bör förvänta oss att de transportpolitiska utmaningar vi står inför, till någon betydande del, kommer att lösas genom att kommande generation reser annorlunda. Dagens unga söker lösningar som är rationella ur deras egna perspektiv och förväntar sig att samhället löser de stora transportbehoven och tillhandahåller goda, miljöanpassade alternativ.

Dagens unga har många stora vägval att ta ställning till. Det kan handla om att satsa på studier, hitta rätt arbete etc. Valet av transporter hör inte till de stora ideologiska frågorna som engagerar de unga. När transportsystemet ger problem eller påverkar ens direkta vardag blir det dock en viktig fråga. Miljöfrågorna ur ett brett samhällsperspektiv är en av de stora och viktigaste frågorna för de unga, men det verkar finnas en stor diskrepans från den samhälleliga nivån till att själv ändra eller påverka sina vardagliga beteenden i en mer miljövänlig riktning.

Vid val av transporter visar den fokusgruppsundersökning Trafikanalys låtit genomföra inte på något tydligt ställningstagande av miljöskäl. En viktig del i detta är säkert paneldeltagarnas starkt rationella syn på valet av vardagstransporter där tid, ekonomi och bekvämlighet blir avgörande faktorer. En ytterligare förklaring kan vara att det idag finns olika miljöbilar och möjlighet att välja miljövänliga färdsätt. Att välja eller inte välja bil p.g.a. miljön blir därför inte en lika stark fråga. Det kan tolkas som att man har stort förtroende för att samhället ska skapa miljövänliga lösningar för framtiden, t.ex. en fossilfri fordonsflotta.

Att individerna handlar rationellt vid val av transporter stärks också av de rapporter som kommit fram under de senaste åren om att det i västvärldens storstäder sker en mottrend där bilåkande minskar, i debatten kallat "peak car". Det finns säkert flera faktorer bakom detta. En viktig faktor som lyfts i debatten är att det blivit för obekvämt och ineffektivt att köra bil. Fler ställer bilen hemma för att både de ekonomiska och tidsmässiga kostnaderna har blivit för stora. En dimension av detta har förklarats i en teori om att människor når en psykologisk gräns när det tar mer än en timme att ta sig till sitt arbete. Det blir då i allmänhet mer tidseffektivt och bekvämt att ta andra transportmedel än bilen.¹

Önskan om att kunna göra rationella och effektiva val som bäst passar individens önskemål kan också innebära att man i framtiden i sitt vardagsresande alltmer kombinerar färdsätt till och från arbete och skola. Att även vardagspendlarna blir mer av konsumenter som ska välja den "vara", dvs. transportsätt, som passar dem bäst kommer att ställa beslutsfattarna inför nya utmaningar vid planering och

¹ Teorin kallas Marchetti-väggen, skapat av forskaren Thomas Marchetti.

dimensionering av infrastruktur. Efterfrågan på ett mer resenärstyrt transportsystem kommer att öka.

Parallellt med trenden med ökad tillit till marknadslösningar finns även det övergripande samhällsliga målet om ett effektivt och hållbart transportsystem. För att Sverige ska nå dessa mål behövs med sannolikhet fler åtgärder och styrmedel för att få transportsystemet i önskvärd riktning samtidigt som det blir tidseffektivt och bekvämt för resenärerna.

2. Bakgrund

Trafikanalys har enligt instruktionen i uppdrag att arbeta med omvärldsanalys. En viktig del i detta arbete är att analysera och fånga omvärldsförändringar som kan påverka transportsektorn och uppfyllelsen av de transportpolitiska målen.

Transportsektorn står inför stora utmaningar, bl.a. att lösa kapacitetsproblem och hantera infrastrukturförsörjningen i hela landet. Samtidigt är ambitionerna och medvetenheten höga om att vi måste lösa klimatproblematiken. Regeringen har satt som mål att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Hur befolkningen väljer att resa och transportera sig framöver kommer att ha stor påverkan på de transportpolitiska utmaningarna, och vilka styrmedel som krävs för att skapa ett hållbart transportsystem. Allt talar för att resandet i samhället kommer att öka, samtidigt som vi ser en ökad individualisering och behov av "on-demand-tjänster" även inom transportsektorn. Detta är delvis en konsekvens av ökad avreglering och marknadslösningar generellt i samhället, men även på en ökad konsumentmakt och efterfrågan på individanpassade tjänster. En logisk följd av denna utveckling kan vara att vi framöver kan få ett mer resenärsstyrt trafikutbud, där avancerade IT-systemen kan ge mer individanpassade lösningar.²

Ungdomar är som regel bra trendsättare och att studera deras värderingar och attityder kan ge signaler om nya beteenden och trender som de tar med sig in i kommande vuxenliv och arbetsliv och dess möjliga påverkan på framtida resande. Vi har därför valt att i denna studie analysera unga mellan 18 och 24 år.

Målet med denna undersökning är att beskriva ungas val av transporter - idag och i framtiden. Målsättningen är även att undersökningen ska kunna ligga till grund för fortsatta studier för Trafikanalys kring befolkningens attityder till transporter och resmönster.

Vi har valt att framför allt testa nedanstående frågeställningar.

- Vilka drivkrafter har unga att välja bil som transportmedel?
- Vilka drivkrafter har unga att välja kollektivtrafik som transportmedel?
- Hur tänker unga i allmänhet om framtidens resande och transporter?
- Finns det ett aktivt miljötankande som påverkar val av resalternativ?

² SL. Omvärld i förändring – trender och konsekvens för kollektivtrafiken i Stockholm

2.1. Metod

Som underlag för analysen av ungas val av transporter har vi valt att dels arbeta med fokusgruppsintervjuer, dels med traditionella litteraturstudier och statistiska underlag.

Fokusgrupper är en undersökningsmetod där en grupp personer tillfrågas om sina känslor och attityder kring en produkt eller koncept. Fokusgrupperna leds av en moderator och är ett viktigt verktyg inom t.ex. marknadsundersökningar för att testa nya produkter och tjänster innan de lanseras till en större publik. Fokusgruppsdiskussioner används även som metod inom forskningen för att testa olika hypoteser, eller för att fånga specifika grupper tankar och värderingar.

Vi har valt att intervjua unga bosatta i större högskoleorter med viss geografisk spridning över landet. Vi har avgränsat undersökningen till större tätorter för att på det sättet fånga en grupp unga som i sin vardag har nära tillgång till kollektivtrafik.

Urvalet består av en jämn fördelning mellan män och kvinnor, en mix av boendeformer (hyresrätt/bostadsrätt vs villa/radhus), en mix av körkort/ej körkort, samt en mix av tillgång/ej tillgång till bil.

Totalt har 47 personer deltagit i fokusgrupperna (24 män respektive 23 kvinnor). En majoritet av deltagarna är studenter i gymnasieskolan eller på högskola/universitet. Deltagarna bor i Malmö stad, Östersunds kommun eller i Stockholms län. Deltagarna delades in i nedanstående sex fokusgrupper:

1. Unga Vuxna (18-20 år) Stockholm, Malmö
2. Unga Vuxna (21-24 år) Stockholm, Malmö
3. Unga Vuxna (19-22 år) Stockholm, Östersund

Fokusgrupperna genomfördes under perioden 17 april till 25 april 2012.

För planering och genomförande av fokusgruppsundersökningen har vi anlitat undersökningsföretaget Novus Opinion.

3. Vilka är dagens unga?

En generations värderingar är ofta en produkt av uppväxtårens tidsanda. De grundläggande värderingar som vi formar under våra uppväxtår, särskilt under våra tonår, tenderar att hålla livet ut.³ Våra värderingar och livsval påverkas också av den livsfas och tidsanda som vi befinner oss i. Ungdomar är ingen homogen grupp, men vissa värden följer med och, grovt generaliserat, finns vissa karaktärsdrag för varje ungdomsgeneration. En gemensam nämnare för alla ungdomsgenerationer under modern tid, är att de är mer rörliga i värderingar, yrkesidentitet och bostadsort än äldre som har hunnit bli mer formade i sina värderingar.

För att förstå vad som formar en ungdomsgeneration behöver man förstå det samhälle som unga växer upp i. Deltagarna i denna fokusgruppsundersökning är alla mellan 18 och 24 år, dvs. födda i slutet av åttiotalet eller början av nittiotalet. De är på väg, eller har nyligen begett sig, ut i vuxenvärlden. De har vuxit upp i globaliseringens och de sociala mediernas tidevarv. Idag kan de koppla upp sig hemma och ha vänner och nätverka med människor över hela jorden. Idag kan möten ske i den virtuella världen utan behov av transporter i traditionell mening. Förr i tiden blev tillgång till bil viktigare för att de unga skulle kunna träffas och skapa sig ett eget liv utanför hemmet. Idag kan ungdomar på ett annat sätt mötas på "hemmaplan" utan behov av att transportera sig.

3.1. En miljömedveten generation?

Dagens unga är också uppvuxna under den senaste miljövågen under mitten av 2000-talet, där klimatfrågorna hamnade i fokus. 2006 lanserades filmen "En obekvämt sanning", om de globala klimatförändringarnas, och Nicolas Sterns rapport om de framtida kostnaderna för klimatförändringarna - vilka fick stort medialt genomslag och påverkan på den allmänna opinionen. Under samma period tog miljöbilsförsäljningen fart, och 2007 släppte IPCC (FN:s klimatpanel) sina klimatrapporter, som allt mer visade på ett samband mellan mänskliga aktiviteter och ökade koldioxidutsläpp. Samma år fick även IPCC tillsammans med Al Gore Nobels fredspris. Dessa nyckelhändelser bidrog till att intresset för frågan ökade kraftigt.

Att unga tycker klimatfrågorna är viktiga framgår bl.a. av Ungdomsbarometerns mätningar. En undersökning från Ungdomsbarometerns 2007 visar att miljöfrågorna rangordnades som en av de fyra viktigaste och största trenderna. Även en mätning från Ungdomsbarometern hösten 2011 visar på att klimatfrågorna fortsatt ses som en stor samhällsutmaning för unga.⁴

³ Se bl.a. Inglehart Ronald, World Values Research 2/2012.
http://www.worldvaluessurvey.org/wvs/articles/folder_published/paperseries_45/files/WVVR_05_02_Eichhorn.pdf

⁴Ungdomsbarometern v.49/2011

Figur 1. Hur röstade förstagångsväljarna? (2010 står valresultatet för hela riket i parentes)

| | 1991 | 1994 | 1998 | 2002 | 2006 | 2010 |
|-----------|------|------|------|------|------|------------|
| S | 20 | 29 | 22 | 30 | 26 | 28 (30,66) |
| M | 35 | 26 | 29 | 13 | 27 | 23 (30,06) |
| MP | 8 | 14 | 11 | 10 | 11 | 16 (7,34) |
| V | 4 | 9 | 19 | 18 | 10 | 9 (5,60) |
| FP | 10 | 8 | 7 | 13 | 8 | 7 (7,06) |
| C | 5 | 8 | 4 | 7 | 7 | 6 (6,56) |
| SD | - | - | - | - | 3 | 6 (5,70) |
| KD | 6 | 5 | 6 | 5 | 3 | 2 (5,60) |

Källa: SVT/VALU

2010/Valmyndigheten

Dagens unga beskrivs som politiskt miljömedvetna. Rent ideologiskt befinner sig en majoritet i den vänstra delen av den politiska höger-vänster skalan. Miljöpartiet har, jämfört med övriga riksdagspartier, ett starkare stöd bland de unga än bland befolkningen i allmänhet. Av figur 1 ovan framgår det att bland förstagångsväljarna i valet 2010 blev miljöpartiet tredje största parti med 16 procent, efter socialdemokraterna 28 procent och moderaterna 23 procent⁵.

Innebär detta att dagens unga generation lever mer miljömedvetet än tidigare generationer? Utifrån de unga som ingår i vår fokusgruppstudie ges ingen tydlig bild av detta. Vid t.ex. val av resor och transporter är miljöfaktorn inte avgörande för val av transporter. Bilden är snarare att unga är rätt konservativa och rationella i sin syn på vardagsresande. De bedömer att de kommer att bli lika sina föräldrar när de blir äldre, dvs. när de etablerat sig och bildat familj skaffar de bil och bostad längre ut från staden. En skillnad mot deras föräldrar är dock att dagens unga har större möjligheter att välja miljövänliga transportsätt och att det idag finns en miljöbilsdebatt och miljöbilsalternativ som inte fanns tidigare. Det kan innebära att de unga inte behöver ta ställning för eller emot bilar av miljöskäl på samma sätt som tidigare.

Denna bild sammanfaller i stor utsträckning med andra studier som tagits fram om dagens ungdomsgeneration. Kairos Future visar i sin generationsrapport⁶ att generationen födda 1985 till 1995 är, grovt generaliserande, påtagligt mer konservativ än tidigare ungdomsgenerationer. Deras mål och prioriteringar är den lilla världen, dvs. skaffa ett arbete och bilda familj. Miljöfrågorna är viktiga, men mer som att det givet ska gå att konsumera miljövänliga varor än att individen själv ska ändra beteende. Grön konsumtion är något självklart för de unga, men ansvaret verkar

⁵ Valmyndigheten, SVT-VALU2010

⁶ Kairos Future. Generation Ordning (2011)

ligga mer på samhället att miljövänliga produkter ska finnas, inte på att de själva ska behöva ändra livsstil.

Även en undersökning från Ungdomsbarometern 2007 visar på en likartad inställning bland dagens unga. Konsumtion blir ett sätt att visa sin identitet. Genom att t.ex. köpa miljömärkta varor visar man att man är en miljömedveten person. En studie från TransportGruppen⁷ visar också på en liknande utveckling. Undersökningen visar att gruppen unga i större utsträckning är tveksamma till egna insatser än övriga, och åtgärder som innebär en sänkning av levnadsstandarden, eller påverkar plånboken, är de unga mer tveksamma till. Studien visar även att benägenheten att förändra rese- och transportvanor är begränsad.

⁷ TransportGruppen juli 2007. Om ungas framtidstro och åsikter i klimatfrågan

4. Ungas resmönster

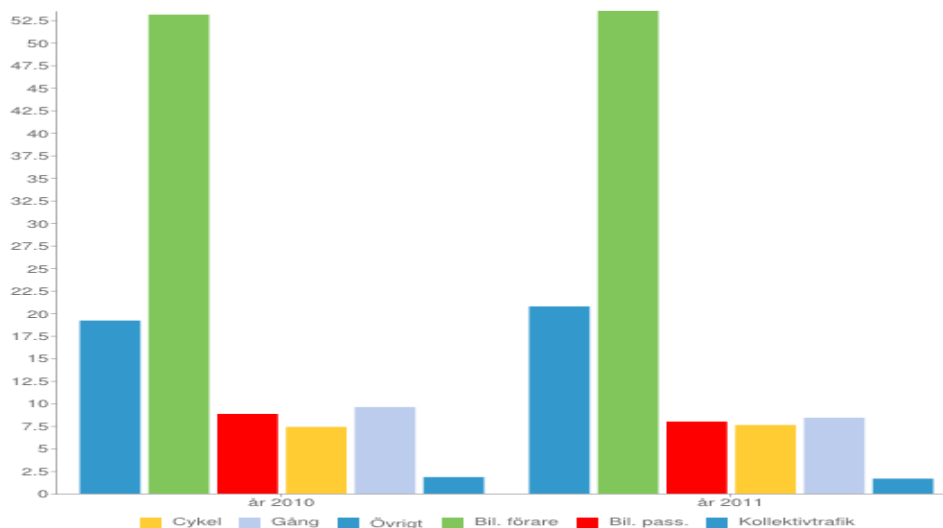
4.1. Resandet ökar

Resandet ökar generellt sett i samhället bland hela befolkningen. En ökad välfärd har lett till att framför allt bilåkande ökat. Idag reser svenska folket dagligen en sträcka som är 50 procent längre än för tjugofem år sedan. Och bara under de senaste fem åren har den tid som benämns som rusningstid i princip fördubblats.⁸

4.1.1. Personbilen dominerar

Personbilen är det klart dominerande färdssättet. 2011 var bilens marknadsandelar cirka 60 procent (bilförare och bilpassagerare) jämfört med drygt 20 procent för kollektivtrafiken. Cykelns marknadsandel var cirka 7 procent.⁹

Figur 4. Marknadsandelar transportsätt, hela befolkningen, 2010 och 2011



Källa: Svensk Kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern 2011

Kollektivtrafikens marknadsandelar skiljer sig dock påtagligt mellan länen. Stockholm har högst andel kollektivtrafikresenärer i hela riket, 48 procent. Skåne län har 25,6 procent och Jämtlands län har 14,5 procent. Detta speglar också vissa skillnader mellan fokusgrupperna i denna undersökning. En ökad hälsotrend i samhället gör också att fler väljer att ta cykeln till jobbet. I Stockholm har cyklister mer än fördubblats under de senaste 15 åren och i Malmö är det hela 40 procent som tar cykeln till arbete eller skola.¹⁰

⁸ SL. Omvärld i förändring - trender och konsekvens för kollektivtrafiken i Stockholm

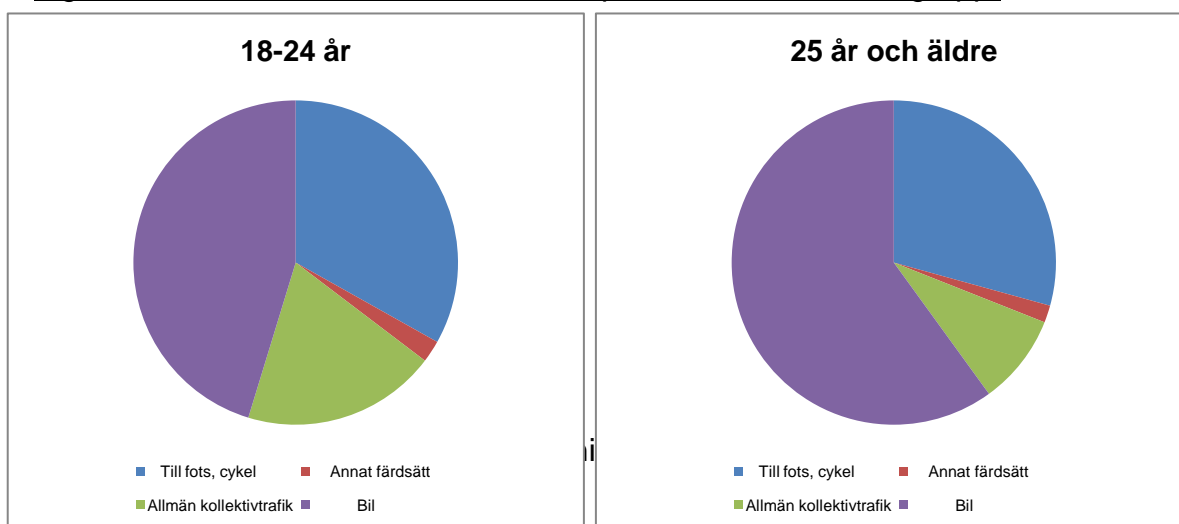
⁹ Svensk Kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern 2011

¹⁰ SL. Omvärld i förändring - trender och konsekvens för kollektivtrafiken i Stockholm

4.1.2. Unga åker mer kollektivt

Enligt Trafikanalys resvaneundersökning (2011) reser de unga relativt sett mer via allmän kollektivtrafik (inklusive tåg och långfärdsbuss) än de över 25 år, vilket framgår av figur 5 nedan. En förklaring till detta kan vara att många unga studerar och åker mellan bostads- och studieort där tåg och långfärdsbuss blir vanliga transportalternativ. Studier visar dock att redan i början av 20-årsåldern minskar resandet med kollektivtrafik. Detta speglar tydligt etableringen på arbetsmarknaden, där bilåkandet blir ett vanligare alternativ ju mer etablerad man är.¹¹ Här finns dock stora regionala skillnader mellan storstäder och landsbygd, där unga i högskoleorter som regel åker kollektivtrafik oftare. En annan viktig faktor är att när man bildar familj upplevs kollektivtrafiken ofta som en begränsande faktor. Tids- och bekvämlighetsfaktorn blir ofta avgörande vid val av transporter för att klara livspusslet.¹²

Figur 5. Antal resor under 2011 fördelat på färdssätt och åldersgrupp.



Källa: Trafikanalys. Resvaneundersökningen 2011.

4.2. Resultat från fokusgrupperna

Deltagarna i våra fokusgrupper är således bosatta i storstäder eller mellanstora städer med utvecklad kollektivtrafik och ofta förekommande problem med trängsel och förseningar (främst i Stockholm och Malmö). Gruppen är också relativt homogen då de flesta är gymnasie- eller högskolestudenter med vissa ekonomiska begränsningar vad gäller val av transporter.

¹¹ Svensk Kollektivtrafik. Kollektivtrafikbarometern 2011

¹² Ibid

Majoriteten av deltagarna åker kollektivt i sin vardag, skola/utbildning eller jobb. Det finns vissa skillnader vid helgresor med mindre av tidspress och behov av att samordnade resor på kvällar/nätter. Taxi nämns av flera deltagare som ett bra alternativ, särskilt på helger.

Rationella och individanpassade val avgör i hög grad de ungas resmönster. Önskan om att åka miljömedvetet kan finnas där, men det som avgör är rent praktiska faktorer såsom tillgänglighet, kostnad, tidsoptimering och bekvämlighet. De unga väljer de sätt som på det mest flexibla och enklaste sättet tar dem till måldestinationen. Valet av transporter blir ofta snabbt en rutin där eventuella ideologiska skäl till att ändra sina resvanor har marginell inverkan. Här skiljer de sig inte särskilt mycket från övriga befolkningen. I mångt och mycket avgör livssituationen transportsätt.

Deltagarna i denna studie tror sig dock inte komma förändra sina resmönster dramatiskt i framtiden jämfört med tidigare generationer, t.ex. deras föräldrar. När de väl etablerat sig på arbetsmarknaden och, om de skaffar familj eller flyttar längre ut från centralorten, tror de att bilen blir ett självklart alternativ. De har svårt att visualisera ett liv/samhälle helt utan bil.

Sammantaget kan man urskilja en viss eftersträvan att transportsystemet ska vara så lite frihets- eller tidsberövande som möjligt. Det ska vara "minsta motståndets lag" med stor grad av frihet och att man ska kunna vara oberoende. Ovanstående gäller oavsett transportslag. Bilen är bara bra så länge den inte begränsar – likaså kollektivtrafiken. Miljö och hälsa kommer inte upp som avgörande faktorer vid val av transporter. Många visar dock på goda kunskaper om, t.ex. miljöbilar, och det finns en medvetenhet om att det nog är bra att åka kollektivt för miljön.

4.2.1 Bilen en naturlig del

För de unga i denna undersökning är den egna ekonomin starkt avgörande för användning av bil. Om bensinpriset, bilköp och bilinnehav blir billigare samt att kollektivtrafikens kostnader ökar, skulle bilen bli mer attraktiv. Andra drivkrafter som nämns är om den gjordes mer miljövänlig samt att man lättare kunde få tillgång till bil utan att själv äga den.

Faktorer som påverkar de unga till att helt avstå från bil är om totalkostnaderna blir för höga - primärt bensinen. Ökade köer och trafikchaos är också faktorer som minskar benägenheten att välja bil. En väsentligt utbyggd och förbättrad kollektivtrafik är också faktorer som skulle påverka de unga att inte ta bilen. Flertalet nämner också taxi som viktigt alternativ till att ha eller äga egen bil. Taxi är smidigt, lätt att få tag på samt ger en säker framkomlighet till måldestinationen.

| Figur 2. Upplevda styrkor och svagheter med bilen | |
|--|--------------------------------------|
| Styrkor | Svagheter |
| Frihet/Bestämma själv | Dyrt (bensin, försäkringar, etc.) |
| Bekvämt/Smidigt | Inte miljövänligt |
| Flexibelt | Kan inte dricka alkohol |
| Snabbt | Hitta parkering (Stockholm/Malmö) |
| Exakta ställen | Krångligt/Kräver kunskap (Stockholm) |
| Utrymme/frakt | Kan ta lång tid/köer (Stockholm) |
| Roligt att köra | Eget ansvar |
| Privat (min egen plats) | Farligt/Krockrisk |
| Slippa passa tider | |
| Ingen smittorisk (Sthlm) | |
| Slipper trängsel (Sthlm) | |

4.2.2. Kollektivtrafiken har potential

Bland deltagarna fanns ett allmänt missnöje med kollektivtrafiken (särskilt i Malmö). Orsakerna till detta är bl.a. trängsel, förseningar, upplevelser av att det är smutsigt och att det känns otryggt på kvällarna. Den största orsaken till att de väljer bort kollektivtrafiken är dock att det är för dyrt och att det helt enkelt inte ger valuta för pengarna.

Samtidigt dömer de inte helt ut kollektivtrafiken utan tycker att den har stor potential. Det finns en önskan om att de vill att kollektivtrafiken ska bli bättre och att de gärna åker kollektivt så länge det är bekvämt, tryggt, säkert och framför allt om det blir billigare och effektivare. Att det är bra för miljön nämns också som viktig faktor, om än inte avgörande för att välja kollektivtrafiken i vardagen. Flera nämner att det finns stora fördelar med kollektivtrafiken genom att de samtidigt kan passa på att läsa, studera, umgås eller prata i mobil.

För de unga i denna studie är faktorer som bättre tillgänglighet och utbyggd infrastruktur viktiga drivkrafter för att välja kollektivtrafiken. En avgörande faktor är också om det blir billigare. Några föreslog bl.a. införande av differentierade avgifter (Stockholm). Kollektivtrafiken ger helt enkelt inte valuta för pengarna, vilket var påtagligt för deltagarna i Stockholm och Malmö. Andra viktiga positiva drivkrafter för att välja kollektivtrafiken är pålitlighet och ökad trygghet, särskilt vad gäller natttrafiken.

Faktorer som kan få de unga att överge kollektivtrafiken är ökade kostnader, bristande tillgänglighet och ökad otrygghet.

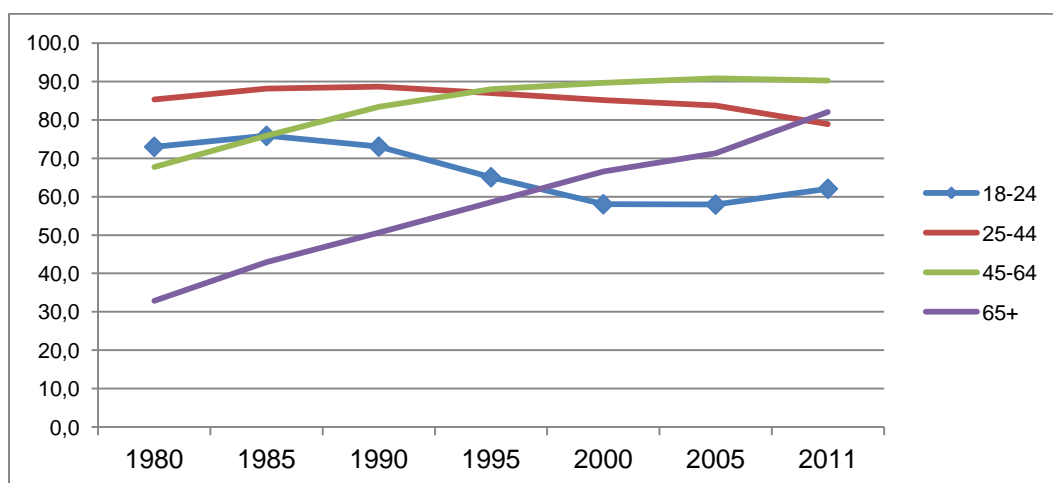
Sammantaget visar deltagarna ett problematiskt förhållningssätt till kollektivtrafiken. De finns mycket tyckande och många åsikter om problemen. Den tas för given och det ska helt enkelt "bara fungera". Samtidigt finns en underliggande önskan om att de borde kunna fungera bättre och att man tycker kollektivtrafiken i sig är något bra.

| Figur 3. Upplevda styrkor och svagheter med kollektivtrafiken | |
|--|---|
| Styrkor | Svagheter |
| Mer miljövänligt | Förseningar |
| Billigare än bil | För dyrt |
| Utnyttja tiden | Kan ta lång tid |
| Kan dricka alkohol | Trängsel/Fulla bussar (Stockholm/Malmö) |
| Smidigt/Ganska snabbt | Jobbiga människor (Stockholm/Malmö) |
| Många kan åka | Otryggt/läskigt (Stockholm) |
| Om ej körkort | Smittorisk (Stockholm) |
| Träffa människor | Opålitligt (Malmö) |
| - | Otrevliga/dålig service (Malmö) |

5. Färre unga tar körkort

Andelen unga 18 till 24 år som har B-körkort har sjunkit från cirka 75 procent 1980 till drygt 60 procent 2011, vilket framgår av figur 6 nedan. Även i gruppen 25 till 44 år ser vi en nedgång i antalet körkortsinnehavare under 1990-talet och det är särskilt bland de yngre (i denna åldersgrupp) som andelen minskar. Situationen är densamma i många andra länder. Sedan 2009 har dock andelen unga som tar körkort ökat något¹³.

Figur 6. Andel innehav av B-körkort 1980-2011



Källa: Transportstyrelsen/SCB

En bidragande orsak till att körkortsinnehavet bland unga sjönk drastiskt under just nittiotalet kan vara den ekonomiska krisen och den höga ungdomsarbetslösheten. Etableringsåldern, det vill säga den ålder när tre fjärdedelar av en årskull har arbete, låg 2011 på 28 år för kvinnor och 26 år för män. Att ungas studietid är längre resulterar i att det dröjer allt längre innan unga får en fast anställning, stabil ekonomi och bildar familj.¹⁴ Det har också diskuterats att högre kostnader för att ta körkort har betydelse i sammanhanget.

Värt att notera är att vid en jämförelse med de äldre åldersgrupperna är trenden den omvända - särskilt bland pensionärerna. För de över 65 år har andelen med B-körkort ökat från drygt 30 procent 1980 till över 80 procent 2011.¹⁵

¹³ Detta kan delvis förklaras med att från oktober 2009 ingår moped klass 1 (behörighet AM) i statistiken för B-körkort.

¹⁴ Ungdomsstyrelsen. Ung Idag - 2012

¹⁵ Transportstyrelsen, SCB

5.1. Körkort skjuts på framtiden

Utvecklingen visar dock på att nedgången i körkortsinnehav inte verkar betyda att unga helt avstår från att ta körkort, vilket sammanfaller väl med de diskussioner som kom upp bland deltagarna i vår fokusgruppsundersökning. Forskning från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) visar snarare att de flesta unga har för avsikt att ta körkort.¹⁶ Samma forskning visar också att det viktigaste skälet för unga att ta körkort är rörelsefrihet. Näst viktigast är arbete. När det gäller skäl mot att ta körkort så anger ungdomarna att man inte har råd. Det näst viktigaste skälet emot är tidsbrist tätt följt av att man inte har behov pga. att man åker kollektivt.

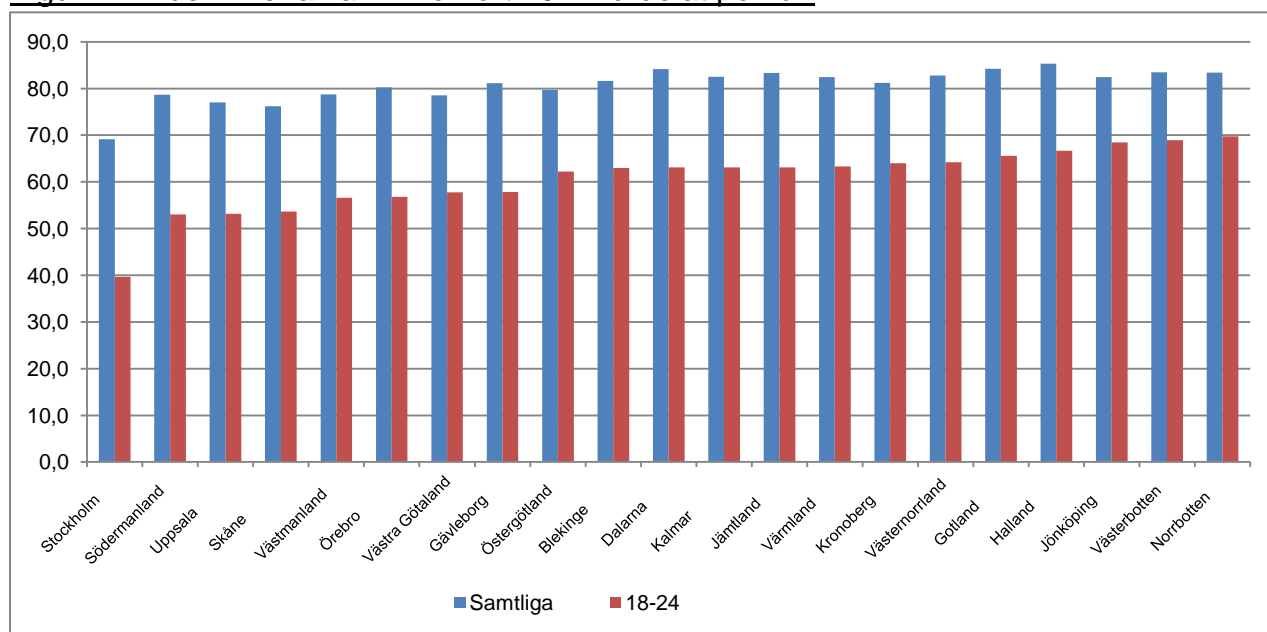
VTI:s forskning visar dock på vissa könsskillnader. Unga kvinnor åker oftare kollektivt än unga män. Männen åker mer bil och anger i högre grad än kvinnorna vuxenstatus, motorintresse samt kul att köra bil som viktigt skäl att ta körkort. Kvinnorna däremot anger oftare ökad rörelsefrihet och arbete som viktiga skäl. Av VTI:s rapport framgår att det som talar emot att ta körkort också visar på vissa könsskillnader. Även om både unga män och kvinnor rangordnar bristen på tid som det viktigaste skälet är det fler kvinnor som rankat detta högst. För både kvinnor och män kommer på andra plats att man inte tror sig klara proven, på tredje att man vill använda pengarna till annat och på fjärde plats att miljön påverkas negativt.

5.2. Stora regionala skillnader

Det finns dock stora regionala skillnader i körkortsinnehav för unga under 25 år, vilket framgår av figur 7 nedan. Under 2011 hade endast 40 procent unga körkort i Stockholms län, jämfört med närmare 70 procent i Norrbottens och Västerbottens län. Vid en jämförelse mot hela befolkningen ser vi också regionala skillnader där bosatta i Stockholms, Skåne och Uppsala län har en lägre andel körkortsinnehavare än norrlandsläna, Dalarna, Gotland och Halland.

¹⁶ VTI. Ungdomars inställning till att ta körkort 2002–2009

Figur 7. Andel innehav av B-körkort 2011 fördelat per län



Källa: SCB

5.3. Resultat från fokusgrupperna

Flera i av de unga som deltog i denna undersökning hade körkort, eller planerade att ta körkort. Vid en allmän diskussion om hur unga generellt sett ser på motiv och behov av körkort så uppfattas detta som något självklart. Unga vill ta körkort, men många skjuter upp det till senare i livet då man förväntar sig ha en mer stabil ekonomi. Behovet av körkort är heller inte lika starkt, främst i Stockholm, där det finns alternativ i form av kollektivtrafik eller tillgång till bilskjuts.

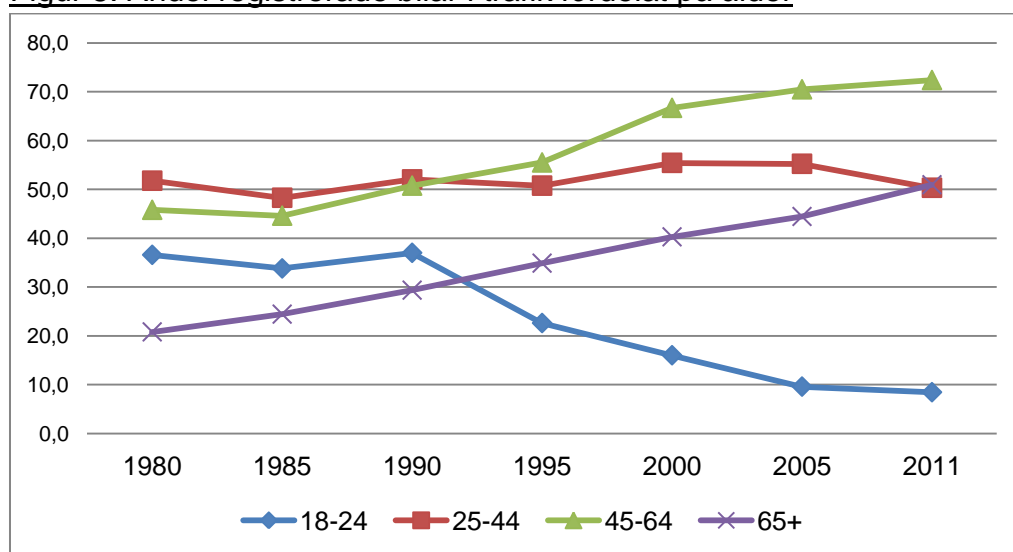
Deltagarna i studien ger en samstämmig bild av drivkrafterna till att ta körkort. Det gör större möjligheter till ett arbete, ger ökad frihet där resan kan planeras utifrån egna villkor. Om föräldrarna betalar kostnaden underlättar det givetvis för de unga att satsa på ett körkort. Några nämner också att grupstryck finns, dvs. när de andra har tagit körkort är det viktigt att själv ha. Där kollektivtrafiken inte är ett bra alternativ ser man sig också mer i behov av att skaffa körkort.

Det som lyfts som hinder för att skaffa körkort är att det är för dyrt eller att de helt enkelt inte har något behov då det finns ett bra utbud av kollektivtrafik (Stockholm). Brist på tid lyfts också upp som ett viktigt hinder för att ta körkort. Ingen av deltagarna i denna undersökning nämner miljöhänsyn som skäl till att inte ta körkort.

6. Bilinnehav

Bland dagens unga ser vi en nedåtgående trend för bilinnehav. Av figur 8 nedan framgår det att bland unga under 25 år hade drygt 35 procent bil 1980, jämfört med cirka 10 procent 2011.¹⁷ Förmodligen kan det vara en trend som sammanfaller med att de unga tar körkort senare. Bilköpet skjuts helt enkelt på framtiden. Och som ungdomarna ger en bild av i denna fokusgruppsundersökning ses bilen som en given del när de har etablerat sig och fått bättre ekonomi. Totalt sett har bilägandet ökat sedan 1980-talet och det är främst bland personer över 45 år som man kan konstatera en ökad direkt möjlighet att använda bil, eftersom både tillgången till körkort och bil har ökat. Starkast är denna utveckling för personer över 65 år.

Figur 8. Andel registrerade bilar i trafik fördelat på ålder



Källa: Trafikanalys/SCB

6.1. Bilen inte lika viktig som status- eller ungdomssymbol

Att bilinnehavet (och även körkortsinnehavet) minskar för unga är ett gemensamt fenomen i större delen av västvärlden. I en artikel från The Detroit News¹⁸ minskade bilförsäljningen kraftigt bland den yngre befolkningen (under 34 år) i USA. Även andelen unga amerikaner (20-24 år) som tar körkort har minskat. En bakomliggande förklaring till denna utveckling, som amerikanerna ger, är att bilens betydelse har sjunkit på bekostnad av ökat intresset för elektronik, mobiler och internet. Idag är det lättare att umgås via cyberrymden, och körkort och bil är inte nödvändigt för att skapa möten "utanför hemmet".

¹⁷ Trafikanalys, SCB

¹⁸ Vi Bilägare 2012-08-14

<http://www.vibilagare.se/nyheter/unga-valjer-teknikprylar-framfor-bil-39221>

Synen på bilen som statussymbol har också förändrats. Tidigare var bilen en viktig ungdoms- och frigörelsesymbol, snarare än vuxensymbol. Inspirationen har historiskt kommit från USA och 50-talets ungdomskultur. Det var viktigt att skaffa bil så snart man kunde eftersom den gav frihet från hem och föräldrar. Bilen blev också en symbol för uppror. I dag ses bilen snarare som en viktig vuxensymbol, dvs. när man etablerat sig på arbetsmarknaden och fått stabil ekonomi blir bilen en självklar del. Idag förknippas också bilintresserad och "bilmekande" ungdom snarare med manlig lantlighet.¹⁹

6.2. Resultat från fokusgrupperna

Bland deltagarna framkom inget tydligt avståndstagande till bilen som sådan - snarare ses det som något "nödvändigt" och givet när de etablerat sig på arbetsmarknaden. De uppfattar sig som en miljömedveten generation, men ser det inte som ett skäl till att helt avstå från bil. Kunskaperna finns om utveckling av nya drivmedel och av miljöbilar. Detta kan tolkas som att de har en stark tilltro till att samhället ska skapa det miljövänliga transportsamhället. Det framkom heller ingen direkt entydig bild av att de unga med automatik själva måste äga bil. Bilpooler och samåkning är välkända begrepp - kanske för att deras föräldrar har resonerat kring, eller använder sig av detta. Motståndet till bil handlar snarare om när bilen som sådan begränsar deras rörlighet och flexibilitet. När det blir krångligt med bil, då avstår man.

¹⁹ VT1. Ungdomars inställning till att ta körkort 2002-2009

7. Referenser

Ingelhart Ronald, World Values Research 2/2012.

Kairos Future. Generation Ordning (2011)

Trafikanalys. Lokal och regional kollektivtrafik (2011)

TransportGruppen (juli 2007). Om ungas framtidstro och åsikter i klimatfrågan

SL. Omvärld i förändring - trender och konsekvens för kollektivtrafiken i Stockholm

Svensk Kollektivtrafiks Årsrapport (2011) Kollektivtrafikbarometern

Ungdomsbarometern, (2007 samt vecka 49/2011)

Ungdomsstyrelsen. Ung Idag (2012)

Valmyndigheten, SVT-VALU2010

Vi Bilägare 2012-08-14, <http://www.vibilagare.se/nyheter/unga-valjer-teknikprylar-framfor-bil-39221>

VTI. Hur hushållen anpassar sig till ändrade - kostnader för bilinnehav och bilanvändning

VTI. Ungdomars inställning till att ta körkort 2002-2009

World Values Survey, professor Ronald Inglehart.

Transportstyrelsen, SCB, körkortstatistik, bilinnehav