

# **Ungdommens krav – konsekvenser for fremtidens kollektivtransport**

**Alberte Ruud**  
**Forsker, Transportøkonomisk institutt**

## Bakgrunn

### Hvorfor er ungdomsgruppa interessant?

Det er to hovedgrunner til at det er viktig å få mer kunnskap om ungdomsgruppa som kollektivbrukere. For det første er ungdom en stor kundegruppe i dag. I enkelte byer utgjør ungdom mer enn halvparten av kundemassen, i spredtbygde strøk tilhører opp mot 90 prosent av de som reiser kollektivt denne aldersgruppen. For det andre er ungdom viktige som potensielle kunder i morgen, som fremtidens trafikanter. Deres oppfatninger av kollektivtilbudet i dag kan være avgjørende for hvilke transportmiddelvalg de tar i fremtiden, noe som igjen har konsekvenser for kollektivtransportens utvikling.

Det er en rekke faktorer som har betydning for valg av transportmiddel: inntekt, hovedbeskjeftigelse, bosted, biltilgang, tilgang til kollektivtransport osv. Disse faktorene endrer seg i løpet av et livsløp, spesielt skjer det store endringer fra man er ung til man er voksen og etablert.

I ungdomstiden – her definert som alderen mellom 13 og 25 år – vil vi trekke frem to viktige faser som i stor grad danner grunnlag for fremtidig transportmiddelbruk. Den første fasen er før og etter 18-19 årsalderen. Ungdom under 18 år har få andre alternativer enn kollektivtransport på strekninger lengre enn sykkel-/gangavstand, hvis de ønsker å reise uten å være avhengig av at andre transporterer dem. Med muligheten til å ta førerkort etter fylte 18 er veien åpen for et annet transportmiddelalternativ: Å kjøre bil selv. Men det forutsetter at man har økonomi til og vil prioritere å bruke penger på førerkort og bil. Den andre fasen, som kanskje er vel så viktig i dag, er tiden etter at man er ferdig med å studere og skal begynne i arbeid og etablere familie. At det er en stor andel av befolkningen som tar utdanning utover videregående skole, betyr at mange ikke har økonomi til å ta førerkort og kjøpe bil før 24-25 årsalderen eller når de er enda litt eldre.

I paperet vil vi se nærmere på disse to fasene i ungdomstiden. Hva skjer når det gjelder bruk av, krav til og oppfatninger av kollektivtransporten i disse fasene? Og hvilke konsekvenser bør dette ha for kollektivtransporten?

### Empirisk grunnlag

Vi vil bruke resultater fra ulike norske undersøkelser, i befolkningen generelt og blant de eksisterende kollektivkundene spesielt.

De nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) som ble gjennomført i 1992, 1998 og 2001, omfatter alle typer personreiser og bruk av alle typer transportmidler. Formålet med slike undersøkelser er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Vi bruker resultater fra RVUene for å vise noen utviklingstrekk når det gjelder ungdoms bruk av kollektivtransport.

Vi vil også bruke resultater fra analyser av ulike trafikantgruppers verdsetting av sentrale kjennetegn ved kollektivtilbudet (gangtid til holdeplassen, frekvens, reisetid, bytte mellom transportmidler og leskur på holdeplassen). Datatene er hentet fra samvalgundersøkelser gjennomført i seks mellomstore norske byområder<sup>1</sup> i 1994. Målgruppen for undersøkelsene var personer over 16 år som hadde reist kollektivt minst én gang siste måned. Metoden som benyttes i disse analysene kalles "samvalganalyse" eller "*Stated Choice*". Samvalganalyser baserer seg på at intervjupersonene skal foreta hypotetiske valg mellom alternative kollektivtilbud. Samvalganalyser innebærer i praksis å finne fram til trafikantenes relative prioritering mellom ulike tilbudsforbedringer. For å kunne sammenlikne trafikantenes preferanser er parametrene omregnet til verdsetting målt i kroner.

---

<sup>1</sup> Kristiansand, Moss, Skien/Porsgrunn, Tromsø, Ålesund og Drammensregionen

I tillegg vil vi bruke resultater fra brukerundersøkelser blant busspassasjerer i fire mellomstore byområder<sup>2</sup> i perioden 1997-2000, samt en undersøkelse om holdninger til transportmidler og miljø blant ungdom i Oslo som ble gjennomført i 1998.

## Færre ungdom har tilgang til bil, og de reiser mer kollektivt enn før

På hele 80-tallet økte andelen unge med førerkort jevnt i Norge. På 90-tallet er denne tendensen snudd. Færre tar førerkort. Flere studier ved Transportøkonomisk institutt har vist at det på 90-tallet var en gradvis nedgang i førerkortandelen blant ungdom (Denstadli og Hjorthol 2002, Nordbakke 2002, Stangeby 2000). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) 2001 viser at førerkortandelen blant unge mellom 18 og 24 år har gått ned fra 82 prosent i 1992 til 73 prosent i 2001 (tabell 1). Denne utviklingen er ikke enestående for Norge – den samme tendensen viser seg også i Sverige og Danmark (Hjorthol 2002a).

Tabell 1: Andel med førerkort for bil og alltid tilgang til bil<sup>3</sup> for ungdom i alderen 18 til 24 år. Reisevaneundersøkelser 1992, 1998 og 2001. Prosent. Kilde: Hjorthol 2002a.

Førerkort og tilgang til bil i alderen 18 til 24 år	1992	1998	2001
<b>Har førerkort for bil</b>			
18 år	52	42	45
19 år	76	63*	69
20 år	83	84	73*
21 år	85	88	82
22 år	96	80**	83
23 år	93	89	85
24 år	94	93	82**
Gjennomsnitt 18-24 år	82	76**	73(*)
<b>Har alltid tilgang til bil</b>			
Gjennomsnitt 18-24 år	59	51**	42**
Befolkningen over 24 år gj.snitt	66	74**	72**

TØI rapport 597/2002 (\*) signifikant 5 % nivå, ensidig test \* signifikant 5 % nivå, tosidig test \*\* signifikant 1 % nivå, tosidig test

Også tilgang til bil blant ungdom viser en betydelig nedgang fra 1992 til 2001 (tabell 1). Det har blitt mindre vanlig å skaffe seg bil i ung alder, til tross for at andelen med inntektsgivende arbeid har økt noe. Det indikerer at ungdom prioriterer sitt forbruk annerledes enn tidligere.

I befolkningen over 24 år var det en kraftig økning i andelen som alltid hadde tilgang til bil<sup>4</sup> fra 1992 til 1998. Fra 1998 til 2001, var en liten reduksjon i andelen som alltid har tilgang til bil blant de over 24 år, men reduksjonen er langt mer beskjeden enn i ungdomsgruppen. Tidligere analyser har vist at byungdom har dårligere biltilgang enn ungdom som ikke bor i byer (Hjorthol 2002b).

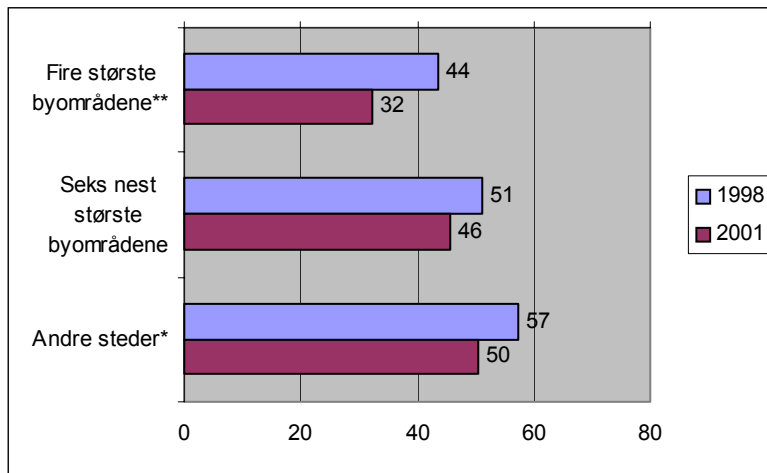
Resultatene fra RVUen 2001 viser at tilgangen til bil har en klar sammenheng med hvor en bor. I 2001 hadde 32 prosent av 18-24 åringene som bor i de fire største byene alltid tilgang til bil, mens det samme gjelder for ca halvparten av ungdommene som bor i de seks nest største byområdene og på mindre steder. Hovedskillet i tilgang til bil i den yngste aldersgruppen finner vi altså mellom de som bor i storbyer, og de som ikke gjør det.

<sup>2</sup> Stavanger, Tønsberg og omegn, Drammensregionen og Nedre Glomma

<sup>3</sup> Alltid tilgang til bil betyr at intervjupersonen tilhører en husholdning med minst en bil, han eller hun har førerkort og kunne bruke bilen i hele går

<sup>4</sup> Alltid tilgang til bil betyr at intervjupersonen tilhører en husholdning med minst en bil, han eller hun har førerkort og kunne bruke bilen i hele går

Det har skjedd store endringer fra 1998 til 2001 når det gjelder andelen som alltid har tilgang til bil i aldersgruppen 18-24 år. I de fire største byområdene er denne andelen kraftig redusert - fra 44 prosent til 32 prosent. Endringen er signifikant. Også utenom de ti største byområdene er andelen som alltid har tilgang til bil signifikant redusert, fra 57 til 50 prosent. Det er en tendens til at dette er gjeldende i de seks nest største byområdene også, men endringen på 5 prosentpoeng er ikke signifikant.



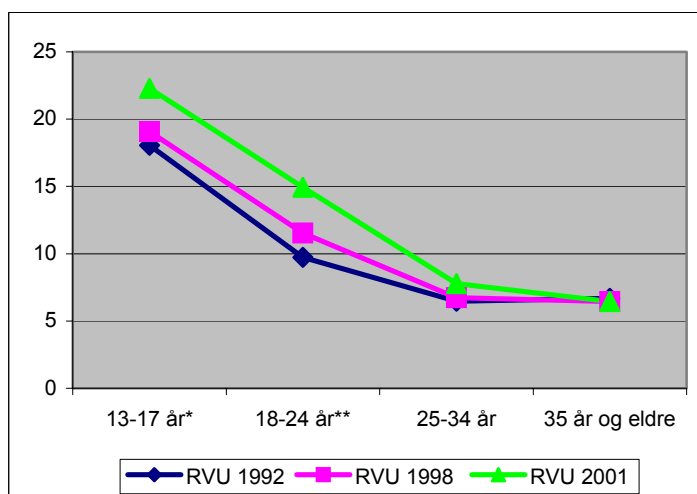
\*\*Endringen fra 1998 til 2001 er signifikant på 99%-nivå \*Endringen fra 1998 til 2001 er signifikant på 95%-nivå.

Figur 1: Andel 18-24 åringer med førerkort og bil i husholdet som hadde tilgang til bil hele dagen. RVU 1998 og RVU 2001. Egne kjøring.

I alle områder er tilgangen til bil redusert, men den relative forskjellen mellom områdene har økt siden reduksjonen i biltilgang har vært markant større i de fire største byområdene.

Den kraftige reduksjonen i biltilgang er spesielt for ungdomsgruppa. Det gjenstår å se om nedgangen blant ungdom er et varsel om en nedgang i biltilgang i befolkningen generelt på lengre sikt, eller om det betyr at ungdom utsetter å ta førerkort og kjøpe bil til de blir eldre.

Uansett innebærer denne utviklingen nye utfordringer for kollektivtransporten. At flere blant de unge er uten førerkort og tilgang til bil, betyr at kollektivtransporten har mulighet til å spille en viktigere rolle for mobiliteten til de unge. Samtidig med at førerkortandelen og biltilgangen har gått ned viser dataene fra den siste reisevaneundersøkelsen (2001) at de som er 24 år og yngre reiser mer kollektivt og har økt sin kollektivandel etter 1992 (figur 1).



\*Endringen fra 1992 og 1998 til 2001 er signifikant på 99%-nivå.. \*\*Endringen fra 1992 til 1998 og fra 1998 til 2001 er signifikant på 99%-nivå.

Figur 2: Endringer i kollektivandelen etter alder. Prosent. RVU 1992, 1998 og 2001. Egne kjøring.

Andelen kollektivbrukere blant ungdom mellom 13 og 17 år har økt fra 18 prosent i 1992 til 22 prosent i 2001. Blant 18-24 åringene har kollektivandelen økt fra 10 prosent i 1992 til 15 prosent i 2001. Endringen er signifikant i begge aldersgrupper, sterkest er økningen i aldersgruppen 18-24 år. Dette har sannsynligvis en sammenheng med at færre unge voksne enn tidligere har førerkort og tilgang til bil (jfr tabell 1). I de andre aldersgruppene er kollektivandelen uendret.

Forskjellen i ungdoms biltilgang etter bosted (jfr figur 2) gjenspeiler seg også i forskjeller når det gjelder ungdoms bruk av kollektivtransport i de ulike områdene etter at de har blitt 18 år. I den yngste aldersgruppen (13-17 år) er det liten forskjell i kollektivandel etter bosted. Rundt 20 prosent i denne gruppen reiste kollektivt i 2001, uansett bosted. Det er først når ungdommene blir litt eldre at bosted får en viktig betydning for om en reiser kollektivt eller ikke. Blant ungdom mellom 18 og 24 år i de fire største byområdene er kollektivandelen i 2001 på 24 prosent, omtrent like høy som kollektivandelen blant de yngste i disse byområdene. Kollektivandelen i de nest største byområdene er kun 12 prosent i aldersgruppen 18-24 år, 11 prosent lavere enn den yngste aldersgruppen i disse områdene. Blant ungdom mellom 18 og 24 år som ikke bor i en av de to største byområdene er kollektivandelen nede på 9 prosent, også dette en markant reduksjon i forhold til den yngste aldersgruppen.

Kollektivtransporten er langt bedre i de fire største byområdene enn andre steder – at flere unge reiser kollektivt i disse byområdene enn andre steder er derfor ikke overraskende. Fra 1992 til 2001 har det imidlertid skjedd en *utvikling* av kollektivandelen i aldersgruppen 18-24 år som har flere interessante trekk (tabell 2).

Tabell 2: Kollektivandeler etter alder og bosted. RVU 1992, RVU 1998 og RVU 2001.

Kollektivandel i de fire største byområdene	Aldersgrupper			
	13-17 år	18-24 år	25-34 år	35 år +
1992	22	16	10	11
1998	21	19 <sup>1</sup>	12	10
2001	24	22 <sup>2</sup>	13	11
Kollektivandel i de seks nest største byområdene	13-17 år	18-24 år	25-34 år	35 år +
1992	21	6	7	5
1998	20	11 <sup>3</sup>	5	4
2001	23	12 <sup>4</sup>	6	6
Kollektivandel andre steder	13-17 år	18-24 år	25-34 år	35 år +
1992	21	6	7	5
1998	20	11 <sup>5</sup>	5	4
2001	20	9 <sup>6</sup>	4	3

<sup>1</sup>Økningen fra 1992 til 1998 er signifikant på 95%-nivå. <sup>2</sup>Økningen fra 1998 til 2001 er signifikant på 95%-nivå. <sup>3</sup>Økningen fra 1992 til 1998 er signifikant på 99%-nivå. <sup>4</sup>Økningen fra 1992 til 2001 er signifikant på 99%-nivå. <sup>5</sup>Økningen fra 1992 til 1998 er signifikant på 99%-nivå. <sup>6</sup>Reduksjonen fra 1998 til 2001 er signifikant på 99%-nivå.

Blant de som bor i de fire største byområdene har kollektivandelen i aldersgruppen 18-24 økt med 6 prosentpoeng fra 1992 til 2001. Denne økningen er signifikant. Det er en tendens til at det har skjedd en økning også i aldersgruppene 13-17 år og 25-34 år, men denne økningen er ikke signifikant. Også blant ungdom som *ikke* bor i de fire største byområdene har kollektivandelen i den nest yngste aldersgruppen økt. Fra 1992 til 1998 har kollektivandelen blant ungdom mellom 18 og 24 år som bor i de seks nest største byene økt med 5 prosentpoeng, en signifikant økning. Fra 1998 til 2001 ble denne andelen økt med ytterligere ett prosentpoeng, men endringen er ikke signifikant. Det er en tendens til at kollektivandelen også blant de yngste har økt fra 1998 til 2001, men endringen er ikke signifikant. Blant ungdom som ikke bor i de to største byområdene har kollektivandelen økt med 3 prosentpoeng fra 1992 til 1998, en signifikant økning. Men sammenlignet med 1998 er kollektivandelen redusert med 2 prosentpoeng, en signifikant nedgang.

Kollektivandel i aldersgruppen 18-24 år i byområdene har økt fra 1992 til 2001, mens det ikke er ser ut til å være endringer av betydning i de andre aldersgruppene. At kollektivandelen øker blant 18-24 åringene slår ikke ut på den totale kollektivandelen i befolkningen, som var 8 prosent i 1992 og 9 prosent både i 1998 og 2001 (Stangeby mfl. 1998 og Denstadli og Hjorthol 2002). Utfordringen for kollektivtransporten er å utnytte denne trenden slik at kollektive transportmidler også blir et alternativ når ungdommene går over i de voksnes rekker. Først da vil det være mulig å få oppnå høyere kollektivandeler, som mange byområder har satt seg som mål.

### Bruken av kollektivtransport endres når ungdom blir 18 år og får tilgang til bil

Kollektivtransport er i stor grad ungdommens transportmiddel. Selv om kollektivandelen blant ungdom mellom 18 og 24 år øker, viser resultater fra reisevaneundersøkelsen 2001 at andelen som reiser kollektivt reduseres kraftig fra 17- til 18 årsalderen (tabell 3).<sup>5</sup> Fra aldersgruppen 13-17 år til aldersgruppen 18-24 år reduseres kollektivandelen fra 22 prosent til 15 prosent. I denne fasen er det også en nedgang i andelen som går og sykler og som er bilpassasjerer. Bilen overtar som transportmiddel fra 18 årsalderen. Andelen reiser med bil er oppe i 39 prosent i aldersgruppen 18-24 år.

Tabell 3: Transportmiddelfordeling etter aldersgrupper. Hovedtransportmiddel, går/dagens reiser. Prosent. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Egne kjøringer.

	13-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-66	67-74	75+	Total
<b>Kollektivt</b>	22	15	8	6	6	6	9	12	9
<b>Bilfører</b>	0	39	60	66	62	59	44	31	53
<b>Til fots</b>	34	24	19	16	18	20	32	37	22
<b>Sykkel</b>	14	5	4	3	4	3	2	3	4
<b>Mc/moped</b>	2	0	1	0	0	0	0	0	1
<b>Bilpassasjer</b>	28	16	9	8	9	11	13	16	12
<b>Annet</b>	1	1	0	0	1	1	1	1	0
<b>Total %</b>	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<b>Antall reiser</b>	5148	6570	12731	13952	11728	8544	2949	2407	64029

Også fra aldersgruppen 18-24 år til neste aldersgruppe, 25-34 år, reduseres kollektivandelen kraftig, fra 15 til 8 prosent. Andelen som kjører bil som fører øker samtidig fra 39 prosent til 60 prosent. Dette har nok sammenheng med at flere har begynt i inntektsgivende arbeid, og at flere i denne gruppen har tilgang til bil.

De store endringene i transportmiddelvalget skjer fra aldersgruppa 13-17 år til 18-24 år og fra denne aldersgruppen til 25 årsalderen. Etter 25 årsalderen holder transportmiddelfordelingen seg ganske stabil frem til de fleste blir pensjonister. Da kommer det flere kollektivtrafikanter til, mens andelen som kjører bil som fører reduseres.

### De yngste ønsker høyere standard på kollektivtilbudet

På oppdrag fra Vegdirektoratet har TØI gjennomført analyser av ulike trafikantgruppers preferanser for å finne frem til en hensiktsmessig segmentering av kollektivmarkedet basert på kollektivtrafikanternes verdsetting av kollektivtilbudet (Ruud mfl 2001). Undersøkelsene er gjennomført i seks mellomstore byområder. Fra tidligere samvalganalyser har vi en del kunnskap om "gjennomsnittbrukerens" preferanser. Det nye med disse analysene er at vi har segmentert preferansene i ulike grupper, fordelt på alder, kjønn, inntekt, biltilgang, hovedbeskjeftigelse og reisemål. Datamaterialet er forholdsvis lite, det er derfor ikke mulig å trekke bastante konklusjoner

<sup>5</sup> Som tidligere vist er de fire største byområdene et unntak; her holder kollektivandelen seg omtrent på samme nivå i de to yngste aldersgruppene.

ut fra funnene. Vi fant imidlertid noen hovedtrekk, som det kan være interessant å studere videre (tabell 4).

I tabell 4 har vi satt et pluss (+) der analysene viser en tendens til at denne gruppen verdsetter tids-/kvalitetsfaktorer *høyere* enn en eller flere andre grupper (innenfor samme reisemål), og et minus (-) der analysene viser en tendens til at denne gruppen verdsetter tids-/kvalitetsfaktorer *lavere* enn en eller flere andre grupper. Det må understrekes at det er hovedtrekk og tendenser vi ser, for datamaterialet er ikke stort nok til å kunne trekke bastante konklusjoner.

Det mest interessante funnet, som vi vil trekke frem i denne sammenheng, er at den yngste aldersgruppen (16-19 år) generelt ser ut til å være mer villige til å betale for forbedringer av kollektivtilbudet enn andre grupper, uavhengig av reisemål. De stiller krav til at tiden som brukes til og fra holdeplassen bør være kort, til at det skal være en viss holdeplasstandard og til at frekvensen bør være høy. Ungdom på skolereiser er også mer betalingsvillige enn andre grupper for å få sitteplass. Hovedtrekkene i analysemodellen er presentert i tabellen nedenfor.

Tabell 4: Hovedtrekk, analyser av verdsetting av kvalitetsfaktorer ved kollektivtilbudet, fordelt på alder og reisemål. Samvalgundersøkelse i seks mellomstore byområder. N: 1388. Kilde: Ruud mfl 2001.

	Obligatorisk reise (skole-/arbeidsreiser)			Valgfri reise (Fritidsreiser)			
	16-19	20-35	36-66	16-19	20-35	36-66	67+
<b>Kvalitetsfaktorer ved kollektivtilbudet</b>							
Gangtid	+	-	+	+	-	-	-
Skjult ventetid (frekvens)	+	-		+	-	+	-
Reisetid m/sittepl.					+		-
Reisetid m/ståpl.	+				+		-
Direkte bytte							-
Bytte m/ventetid							-
Leskur	+	-	+	+	-	+	-

TØI rapport 545/2001

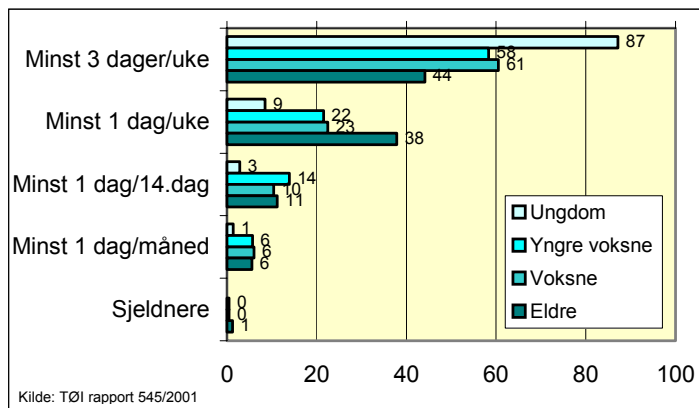
Hvordan skal vi tolke denne tendensen blant ungdom? De fleste unge mellom 16 og 19 år bor hos foreldrene og går på videregående skole. Én årsak til at denne gruppen er kravstor kan være at den yngste aldersgruppa ennå ikke må ta ansvar for sin egen økonomiske situasjon, og at de derfor ikke er like ansvarlige som andre grupper når det gjelder kostnader. En nærmere analyse av denne gruppens preferanser viser at ungdom vektlegger pris noe lavere enn gjennomsnittet.<sup>6</sup> Det betyr at ungdom til en viss grad *er* mindre opptatt av kostnadene ved de ulike tiltakene enn de yngre voksne og de eldre. Samtidig viser analysen at ungdoms faktiske vektlegging av gangtid, skjult ventetid og leskur er langt høyere enn gjennomsnittet.<sup>7</sup> Våre resultater viser med andre ord at den yngste gruppen har høyere krav til kollektivtilbudet enn andre, også når vi tar hensyn til at prisen vektlegges lavere av ungdom enn av andre aldersgrupper.

Dagens ungdom er også fremtidens trafikanter. Det er ikke mulig å si noe sikkert om kravene til kollektivtilbudet vil forandre seg når den yngste aldersgruppen går over i andre livsfaser, eller om denne tendensen er et tegn på at kollektivtrafikantene generelt vil stille høyere krav til kollektivtilbudet i årene som kommer. Uansett er det viktig å ta signalene fra ungdom på alvor, for ungdom er en viktig kundegruppe. Som tidligere vist er kollektivandelen høyere blant ungdom enn blant andre aldersgrupper. Ungdom som reiser kollektivt, reiser dessuten oftere enn andre

<sup>6</sup> Det vil si at pris-estimatet er *lavere* enn gjennomsnittet i den yngste aldersgruppen.

<sup>7</sup> Det vil si at estimatet som angir tidsverdien for gangtid, frekvens og leskur i den yngste aldersgruppen er *høyere* enn gjennomsnittet.

kollektivtrafikanter (figur 3). Det betyr at ungdomsgruppa kjenner tilbudet godt, og er kompetente til å vurdere ulemper og fordeler ved det kollektive transportsystemet.



Figur 3: Bruk av kollektivtransport etter aldersgrupper. N=1388. Samvalgundersøkelser i Kristiansand, Moss, Skien/Porsgrunn, Tromsø, Ålesund og Drammensregionen.

## Ungdom er mindre tilfreds med tilbudet enn andre, og ønsker å satse på kollektivtransport

Er ungdom tilfreds med kollektivtilbudet i dag? En rekke passasjerundersøkelser viser at de som ofte reiser kollektivt i stor grad er fornøyd med tilbudet (Kjørstad mfl 2000). Men resultatene fra passasjerundersøkelser i fire byområder<sup>8</sup> viser at ungdom er mindre fornøyd med kollektivtilbudet enn andre (tabell 5).

Tabell 5: Tilfredshet med deler av kollektivtilbudet, etter alder. Brukerundersøkelser i Stavanger, Tønsberg og omegn, Drammensregionen og Nedre Glomma. 1997-2000. Egne kjøring.

	Alder	Fornøyd*	Misfornøyd*	Vet ikke /ubesv.	Antall	Prosent
<b>Frekvens**</b>	< 18 år	70	26	4	2188	100
	18-25	75	22	3	2874	100
	26-45	81	15	4	2694	100
	46-66	86	11	3	1928	100
	67+	80	11	8	613	100
<b>Reisetid**</b>	< 18 år	77	17	6	2178	100
	18-25	80	15	5	2867	100
	26-45	84	10	5	2679	100
	46-66	84	7	9	1883	100
	67+	73	2	24	579	100
<b>Hvor lenge bussen går utover kvelden**</b>	< 18 år	55	34	11	938	100
	18-25	63	29	8	1073	100
	26-45	65	16	19	961	100
	46-66	57	18	24	433	100
	67+	42	3	55	109	100
<b>Sjåførenes service**</b>	< 18 år	67	24	9	2175	100
	18-25	76	16	7	2867	100
	26-45	86	7	7	2673	100
	46-66	89	3	8	1898	100
	67+	84	2	14	598	100

\* Fornøyd: Svaralternativene "meget fornøyd" og "nokså fornøyd" er slått sammen. Misfornøyd: Svaralternativene "meget misfornøyd" og "nokså misfornøyd" er slått sammen. \*\*Forskjellen er signifikant for p<0.01, kjkvadrattest.

<sup>8</sup> Stavanger, Tønsberg og omegn, Drammensregionen og Nedre Glomma.



Det er færre under 19 år enn i andre aldersgrupper som er fornøyd med hvor ofte bussen går, hvor lenge utover kvelden bussen går, reisetiden og service fra sjåføren. Også blant dem som tilhører aldersgruppen 19-25 år er andelen fornøyde lavere enn blant dem fra 26 år og oppover. Dette kan ha en sammenheng med at kollektivtilbudet i for liten grad er tilpasset ungdomsgruppas behov. At flere unge er misfornøyd med hvor lenge utover kvelden bussen går har nok sammenheng med at denne gruppa har aktiviteter på kveldstid, når det er et dårlig kollektivtilbud mange steder. Men det er verdt å merke seg at de yngste også er mer misfornøyd enn andre med hvor ofte bussen går, reisetiden og service fra sjåføren.

Disse funnene er i tråd med funn fra en undersøkelse blant ungdom mellom 13 og 20 år i Oslo, som tyder på at kollektivtransporten oppfattes som utilstrekkelig, særlig når det gjelder service (sjåførenes oppreden og vennlighet), pris (for dyrt) og komfort (mangel på sitteplasser) (Lodden 1998). Spesielt de eldste ungdommene, de som er mellom 18 og 20 år, ser ut til å være utilfreds med ulike sider av kollektivtilbudet (tabell 6).

Tabell 6: Andelen som er helt eller delvis enig i ulike påstander om kollektivtransport. Forskjeller etter alder. Prosent. Undersøkelse om holdninger til transport og miljø blant ungdom i Oslo. Kilde: Lodden 1998.

Holdninger til kollektivtransport	Andel som er helt eller delvis enig i påstanden			
	Alle	Aldersgrupper		
		13-15	16-17	18-20
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt	36	48	31	26***
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise	40	54	41	24***
Det er hyggelige sjåfører/konduktører på bussen/banen/trikken	20	25	17	18***
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/banen/trikken	36	26	47	38***
Det er dyrt å reise kollektivt	85	75	88	93***

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjiqvadrattest \*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjiqvadrattest \*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjiqvadrattest

Det er ikke mulig å si noe om de fremtidige konsekvensene av at ungdom er mindre tilfreds med kollektivtilbudet enn andre. Dersom kollektivtransporten anses som et lite attraktivt fremkomstmiddel av ungdom, vil de fleste gå over til å bruke bil så snart de får anledning. Det kan derfor være kortsiktig ikke å ta hensyn til behovene og kravene til den yngste trafikantgruppen.

Ungdomsgruppa bør analyseres nærmere for å få mer detaljkunnskap om hva slags type reiser denne gruppa utfører, og hvilke behov som er knyttet til hvilke typer reiser. Det er også behov for mer kunnskap om ungdoms motiver for valg av kollektivtransport framfor andre transportformer. Dette er viktig for å beholde denne gruppen som kollektivtrafikanter også når de har blitt voksne.

Ett positivt element er at ungdom anser kollektivtrafikken for å være viktig (tabell 7). I undersøkelsen blant ungdom er flertallet enig i at det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten. De flittigste kollektivbrukerne blant ungdom var de som var mest positive til en utbygging av kollektivtransporten, også på bekostning av vegutbygging (Lodden 1998). Dessuten ville flere av dem velge å reise kollektivt av miljøhensyn selv når de fikk bil.

Tabell 7: Andel som er helt eller delvis enige i ulike påstander knyttet til kollektivtransport etter omfang av kollektivbruk. Prosent. Ungdomsundersøkelse i Oslo 1997. Kilde: Lodden (1998:73).

Påstander om kollektivtransport	Alle	Kollektivbruk <sup>1</sup>		
		Lite	Noe	Mye
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten***	84	77	86	89
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veier og gater***	69	61	71	75
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet**	35	31	34	40

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjiqvadrattest \*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjiqvadrattest \*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjiqvadrattest

<sup>1</sup> Kollektivbruk: Lite = opptil 33 % av alle reiser. Noe = 33-63 % av alle reiser. Mye = over 63 % av alle reiser

## Fremtidens reisende - mer krevende kollektivkunder?

Trafikantenes resemønster blir stadig mer differensiert. Samtidig stiller de ulike trafikantgrupper strengere og mer spesialiserte krav til kollektivtilbudet. Kollektivtransporten står overfor store utfordringer for å møte behovene til dagens og morgendagens trafikanter.

Hvem er så fremtidens reisende? Fremtidforskere i analysebyrået Kairos Future i Stockholm har siden slutten av 80-tallet hvert år undersøkt holdninger blant ca 1200 avgangselever ved videregående skoler i Sverige (Fager 2001). Kairos har funnet én klar trend: Alle har forskjellige meninger. Mens foreldregenerasjonen var opptatt av én stil om gangen, vil dagens ungdommer ha hver sin. En og samme person kan dessuten dyrke flere stiler på en gang, avhengig av reisens formål. Fritidsreiser avleder andre behov enn arbeidsreiser, noe det er viktig å ta hensyn til i utformingen av kollektivtilbudet. At ungdomsgruppa har en mer heterogen livsstil enn foreldregenerasjonen stiller kollektivtransporten overfor store utfordringer.

I forhold til de yngste trafikantgruppene har vi sett på noen viktige trekk:

- Blant ungdom mellom 18 og 24 år er førerkortandelen redusert på 90-tallet.
- I samme periode har det skjedd en økning i kollektivandelen, både i aldersgruppen 13-17 år og 18-24 år.
- De som er 19 år og yngre har høyere krav til standard på kollektivtilbudet enn andre.
- Ungdom som er 25 år og yngre er mer misfornøyd med ulike sider av kollektivtilbudet enn de andre aldersgruppene. Men ungdom mener at det er viktig å satse på kollektivtransport, også på bekostning av veitbygging.

På den ene siden kan den økte kollektivandelen blant ungdom tyde på at kollektivtransporten *har* klart å fange opp ungdoms behov bedre enn tidligere. Likevel er det grunn til å advare om at utviklingen igjen kan snu dersom en ikke tar ungdomsgruppas misnøye med kollektivtilbudet på alvor. For bilen er et alternativ ungdommene kjenner godt til, og som er oppnåelig for de aller fleste når de blir eldre.

Dagens unge vokser opp under forhold som på mange områder skiller seg fra det foreldre- og besteforeldregenerasjonen opplevde (Hellevik 1996). Dette gjelder blant annet en langt høyere materiell standard. Ungdoms krav til en høy standard på kollektivtilbudet kan ha en sammenheng med at ungdom generelt er mer opptatt av materielle goder enn andre aldersgrupper fordi de er ”godt vant” gjennom oppveksten. Hellevik (1996) har funnet at ungdommen (15-19 år) overgår de andre aldersgruppene når det gjelder vektlegging av det materielle. Hellevik plasserer flertallet av dagens unge i kategorien *moderne materialister*, som blant annet er kjennetegnet av forbruk, materialisme og konsumkultur. En slik orientering vil også kunne påvirke ungdoms krav til transporttilbudet.

Det gjenstår imidlertid å se hvorvidt dette er et livssyklusfenomen, som betyr at verdiene vil endre seg når de unge blir voksne, eller om det er uttrykk for at det kan ha oppstått varige generasjonsforskjeller. Dersom det er uttrykk for varige generasjonsforskjeller, kan vi forvente at kravet til standard på kollektivtilbudet vil øke i årene som kommer. Uansett kan misnøyen med kollektivtilbudet ha konsekvenser for de unge trafikantenes valg av transportmiddel senere i livet. Manglende tilfredshet med tilbudet kan føre til at ungdommene foretrekker bilen så snart anledningen byr seg. Og tidligere analyser har vist at det er svært vanskelig å endre reisevaner i den voksne befolkningen når vanene først er etablert (Renolen 1998). Derfor er det god grunn til å ta ungdoms holdninger og krav til kollektivtilbudet på alvor.

## Kilder

- Denstadli, J.M og Hjorthol, R. 2002:** *RVU 2001. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Nøkkelrapport.* Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 588/2002
- Fager, C. 2001:** *Jakten på ungdommene.* Artikkel i bladet *Norden på spor* nr 4/2001.
- Hellevik, O. 1996:** *Nordmenn og det gode liv. Norsk monitor 1985-1995.* Oslo, Universitetsforlaget 1996.
- Hjorthol, R. 2002a:** *RVU 2001. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Ungdoms- og skolereiser.* TØI-rapport 597/2002.
- Hjorthol, R. 2002b:** *Ungdommen dropper bilen.* Artikkel i tidsskriftet *Samferdsel* nr 10 desember 2002.
- Kjørstad, K., Lodden, U.B., Fearnley, N. og Norheim, B. 2000:** *Samlet evaluering av tiltakspakker for kollektivtransport i byområder – 1996/97.* Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 497/2000.
- Lodden, U.B 1998:** *Ungdoms reiseaktivitet og holdninger til transport og miljø.* Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 410/1998.
- Nordbakke, S 2002:** *Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet.* Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 564/2002.
- Renolen, H. 1998:** *Hva forsøksordningen har lært oss. Hovedkonklusjoner fra forsøk med kollektivtransport 1991-95.* Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 393/1998.
- Ruud, A., Norheim, B. og Tuveng, I. 2001:** *Målrettet kollektivtransport del 3: Trafikantgruppers verdsetting av kollektivtilbudet.* Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 545/2001.
- Stangeby, I 2000:** *Ungdoms reisevaner – fra bil til buss?* Transportøkonomisk institutt. TØI Arbeidsdokument PT/1433/2000.
- Stangeby, I., Haukeland, J.V. og Skogli, A. 1998:** *Reisevaner i Norge 1998.* Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 418/1998.