

**TØI rapport  
410/1998**

# **Ungdoms reiseaktivitet og holdninger til transport og miljø**

**En undersøkelse blant ungdom i Oslo**

**Unni B Lodden**

ISSN 0802-0175  
ISBN 82-480-0069-9

Oslo, desember 1998

## Registreringsskjema faktaside TØI rapport

Skjemaet fylles ut og leveres avdelingssekretær som sørger for registrering i Rapportarkiv-basen og skriver ut faktasiden fra denne basen

	Norsk	Engelsk
Rapport nr	410/1998	
Tittel	Ungdoms reiseaktivitet og holdninger til transport og miljø. En undersøkelse blant ungdom i Oslo	Travel Activities and Attitudes towards Transport and the Environment among Young People. A study of young people in Oslo
Forfatter(e)	Unni B. Lodden	
Prosjektnr	2154	
Prosjektnavn	Miljøforståelse og reiseaktivitet blant ungdom i bysamfunn	Environmental understanding and travel activity among young people in urban areas
Kvalitetsansvarlig	Randi Johanne Hjorthol	
Prosjektleder	Randi Johanne Hjorthol	
Utgivermåned og år	Oslo, desember 1998	Oslo, December 1998
Antall sider inkl vedl		
Pris NOK		
Finansieringskilde	Norges forskningsråd	The Research Council of Norway
Sammen drag: (maks 100-125 ord)	Undersøkelsen gir kunnskap om ungdoms aktiviteter, reisemåtene til ulike aktiviteter, transporterfaringer i oppveksten, holdninger til trafikk og miljøspørsmål, samt sosialisering til transportmiddelbruk og reiseatferd. Prosjektet har gitt kunnskap om hvordan vi "lærer" våre reisevaner, om forholdet mellom holdninger til transportmidlene, bruken av dem og i hvilken utstrekning disse holdningene har sammenheng med bevissthet omkring trafikkrelaterte miljøproblemer. Undersøkelsen ble gjennomført som en postenquete blant ungdom i aldersgruppen 13 til 20 år i Oslo. Resultatene viser blant annet at ungdoms holdninger til kollektivtransport er mer positive blant de yngste enn blant de eldste i utvalget, at ungdom er fullt klar over miljøskadene forårsaket av biltrafikken og at foreldrenes transportpraksis spiller en viktig rolle for ungdoms transportmiddelbruk og holdninger til transport og miljø.	The study adds knowledge to issues of young people's activities, use of travel modes, transport experiences, attitudes towards traffic and environmental issues, and socialisation to transport behaviour. The project gives knowledge about how we "learn" our travel habits, about the relation between attitudes towards transport modes, the use of these modes, and to what extent these attitudes are related to consciousness about traffic-related environmental problems. The project was carried out by means of postal questionnaires distributed to young people 13-20 years in Oslo. The results show, among other things, that attitudes towards public transport become more negative with age, that young people are aware of the environmental damages caused by car traffic, and that parents' transport behaviour is of importance to their children's transport behaviour and attitudes towards transport and the environment
Emneord	Ungdom; Fritidsaktiviteter; Reisevaner; Transportmiddelbruk; Sosialisering; Holdninger; Miljøbevissthet; Sykling; Kollektivtransport; Bil; Oslo	Young people; Leisure activities; Travel behaviour; Transport modes; Socialisation; Attitudes; Environmental consciousness; Cycling; Public transport; Car; Oslo

ISBN nr registreres direkte i basen av SJ når du tar ut rapportnr

# Forord

Denne rapporten dokumenterer prosjektet *Miljøforståelse og reiseaktivitet blant ungdom i bysamfunn* innenfor TØIs strategiske instituttprogram ”Reisevaner – teori og metode”, som er finansiert av Norges forskningsråd. Programmets formål er å utvikle teorier og metoder knyttet til forståelse av befolkningens reiseaktivitet og reisevaner og endringer i disse, som kan danne kunnskapsgrunnlag for både oppdrags- og forskningsrådsfinansierte prosjekter.

Programmet har fire hovedtema:

1. Metodeutvikling, kritisk evaluering av eksisterende reisevaneundersøkelser og utprøving av alternative studier, som skal utvikle en metodisk plattform for nye reisevanestudier.
2. Studier av endring i livsstil og utvikling av reisevaner, som skal bidra til å utvikle en samlet teoretisk forståelsesramme for reiseatferd.
3. Velferd og barrierer, som skal gi grunnlag for utforming av transportpolitikkenes grunnleggende mål og krav til transportsystemet.
4. Bærekraftig mobilitet - begrensninger og muligheter, som skal fokusere på potensialet for endringer av transportmønstre.

I dette strategiske instituttprogrammet prioriterer vi arbeidsoppgaver innenfor de fire hovedtemaene som det ellers er vanskelig å få finansiering til.

Hensikten med dette prosjektet har vært å få bedre kunnskap om ungdoms aktiviteter, reiser og holdninger til trafikk og miljøspørsmål, samt om temaet som grovt sett kan kalles sosialisering til transportmiddelbruk og reiseatferd. Rapporten er skrevet av cand polit Unni B. Lodden under ledelse av dr philos Randi Johanne Hjorthol, som også har laget opplegget for prosjektet. Under arbeidet med rapporten har forfatteren samarbeidet med Alberte Ruud, som skriver hovedoppgave i sosiologi på grunnlag av det innsamlede datamaterialet. Hun har også gitt nyttige kommentarer underveis. Ingeniør Arne Skogli har tilrettelagt data og avdelingssekretær Kari Tangen har bearbeidet manuset.

Oslo, desember 1998

TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

*Knut Østmoe*  
instituttjef

*Ingunn Stangeby*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1. Innledning og problemstillinger .....</b>	<b>1</b>
1.1 Bakgrunn og innledning.....	1
1.2 Problemstillinger.....	3
1.3 Rapportens struktur.....	5
<b>2. Utvalg og metode. Sentrale kjennetegn ved respondentene.....</b>	<b>7</b>
2.1 Ungdom i alderen 13 til 20 år i Oslo .....	7
2.2 Metode og nettoutvalg .....	8
2.3 Sentrale kjennetegn ved utvalget .....	9
2.3.1 Skolegang og arbeid .....	9
2.3.2 Sosial bakgrunn .....	9
2.3.3 Foreldrenes yrke og sosioøkonomiske status .....	10
2.3.4 Husholdningsinntekt .....	11
2.3.5 Forskjeller mellom østkant og vestkant.....	12
2.4 Transportressurser.....	12
2.4.1 Egne transportressurser.....	13
2.4.2 Muligheter for å låne bil .....	14
2.4.3 Indeks for transportressurser.....	15
<b>3. Transporterfaring og sosialisering til transportatferd.....</b>	<b>16</b>
3.1 Sosialisering til transportatferd.....	16
3.2 Transporterfaring i oppveksten.....	17
3.2.1 Innledning .....	17
3.2.2 Tidlig erfaring med å reise kollektivt alene.....	17
3.2.3 Bilens plass i barns og ungdoms ferier .....	18
3.2.4 Skolereisen blant barn.....	18
3.2.5 Barns reiser til ulike fritidsaktiviteter .....	19
3.3 Oppfatninger om foreldres og venners reisemåter.....	21
3.4 Oppsummering.....	22
<b>4. Reiseaktivitet og transportmiddelbruk.....</b>	<b>24</b>
4.1 Å reise som handlingskategori.....	24
4.2 Ungdommenes aktivitetsmønster.....	25
4.2.1 Hvem deltar i ulike aktiviteter og hvor ofte gjør de det?.....	25
4.3 Reisemåter til aktivitetene .....	28
4.3.1 Hvilke transportmidler brukes til ulike aktiviteter?.....	28
4.3.2 Kjønnforskjeller .....	30
4.3.3 Aldersforskjeller .....	32

4.4 Samlet transportmiddelbruk. Forskjeller etter ulike bakgrunnsvariabler .....	35
4.4.1 Samlet transportmiddelbruk i utvalget.....	35
4.4.2 Transportmiddelbruk for ulike grupper av aktiviteter .....	36
4.4.3 Reisemåter etter kjønn og alder .....	39
4.4.4 Reisemåter i forhold til bosted, sosioøkonomisk bakgrunn og husholdningsinntekt .....	40
4.4.5 Reisemåter i forhold til tilgjengelige transportressurser.....	41
4.4.6 Hvilke faktorer forklarer variasjonen i transportmiddelbruk best? .....	42
4.5 Oppsummering.....	43
<b>5. Holdninger til transportmidlene .....</b>	<b>45</b>
5.1 Hvorfor studere ungdommenes holdninger til transportmidler og miljø? .....	45
5.2 Hva er en holdning? .....	45
5.3 Holdninger i denne undersøkelsen.....	45
5.4 Holdninger til sykling .....	46
5.5 Holdninger til kollektivtransport .....	47
5.6 Holdninger til bil og bilbruk .....	48
5.7 "Alle" vil ha førerkort for bil.....	50
5.8 Oppsummering.....	50
<b>6. Miljøforståelse blant ungdom .....</b>	<b>52</b>
6.1 Innledning .....	52
6.2 Miljøkunnskap .....	52
6.2.1 Oppfattes bilismen som et viktig miljøproblem?.....	52
6.2.2 Kunnskap om bilismens skadevirkninger .....	53
6.2.3 Kunnskapsindeks .....	54
6.2.4 Media er viktigste kilde til kunnskap om miljøspørsmål.....	55
6.3 Miljøbevissthet. Ungdoms oppfatninger om miljøaspektet ved transportmidlene .....	56
6.3.1 Er ungdommene i Oslo miljøbevisste? .....	56
6.3.2 Miljøbevissthet i ulike grupper.....	58
6.4 Oppsummering.....	60
<b>7. Koblinger mellom transporterfaring, transportrelaterte holdninger,     miljøforståelse og transportmiddelbruk .....</b>	<b>62</b>
7.1 Innledning .....	62
7.2 Forholdet mellom holdning og handling .....	63
7.2.1 Forutsetninger for samsvar mellom holdning og handling.....	63
7.2.2 Betydningen av disse forutsetninger for våre analyser.....	65
7.3 Hvordan blir man sosialisert til transportatferd og holdninger?.....	66
7.3.1 Innledning .....	66
7.3.2 Er det samsvar mellom reisemåte som barn og reisemåte som tenåring? .....	66
7.3.3 Foreldrenes transportpraksis og bilbruk blant ungdom .....	67
7.3.4 Foreldrenes transportpraksis og ungdoms holdninger til transportmidler og miljø .....	69

7.4 Sammenhengen mellom holdninger til transportmidlene, miljøbevissthet og transportmiddelbruk .....	70
7.4.1 Innledning .....	70
7.4.2 Er unge bilbrukere mer "bilvennlige" enn ungdom som ikke bruker bil?.....	71
7.4.3 Er det samsvar mellom kollektivbruk og holdninger til kollektivtransport?.....	72
7.4.4 Er det samsvar mellom bruk av sykkel og holdninger til sykling?.....	73
7.4.5 Foreldrekjøring påvirker ikke ungdoms egen bilbruk eller holdninger til bil.....	74
7.5 Forholdet mellom "bilvennlighet" og miljøbevissthet .....	74
7.6 Oppsummering.....	75
<b>8. Avslutning.....</b>	<b>78</b>
<b>Referanser.....</b>	<b>81</b>
<b>Vedlegg 1: Beskrivelse av indeks for transportressurser.....</b>	<b>87</b>
<b>Vedlegg 2: Vedleggstabeller .....</b>	<b>89</b>
<b>Vedlegg 3: Spørreskjema .....</b>	<b>91</b>





**Sammendrag:**

# **Ungdoms reiseaktivitet og holdninger til transport og miljø**

## **En undersøkelse blant ungdom i Oslo**

### **Bakgrunn og problemfelt**

Etablering av reisevaner og holdninger knyttet til reisemåter og transportmidler starter i barndommen og utvikles gjennom ungdomstiden. Påvirkning foregår både gjennom den "reisepraksis" foreldrene fører og har ført for seg selv og for sine barn opp gjennom barnas oppvekst, gjennom jevnaldrende venner og gjennom samfunnets verdier og kulturpåvirkning. Reisemåter og reisepraksis er også avhengig av hva som fins av tilbud, enten det er private transportressurser eller offentlig kollektivtilbud.

Henting og bringing av barn (og ungdom) har økt i omfang, antakelig både som et resultat av organiserte fritidsaktiviteter, som til dels er spredt lokalisert, og gjennom generelt bedre tilgang til bil i norske husholdninger. Bilen er alminneliggjort i norske hjem, og man kan snakke om en sterk sosialisering til bilbruk.

Ungdom under 18 år, særlig i byområder, er antakelig mer avhengig av det kollektive transporttilbudet enn de fleste andre aldersgrupper. De er for unge til selv å kjøre bil, og foreldrene er antakelig ikke like villige til å kjøre dem til deres ulike aktiviteter som da de var yngre. Dette er kanskje den aldersgruppen som kjenner kollektivtilbudet best. Men vi vet lite om hvordan de bruker kollektivtransporten og om hva som foregår av endringer i deres reisemiddelvalg rundt 18-årsalderen når mange tar førerkort.

Samtidig med den generelle økningen i bilbruk fins det ulike former for miljøbevissthet og miljøpraksis i befolkningen. Det er gjort flere undersøkelser om ungdoms oppfatninger om miljø. Det fins imidlertid lite kunnskap om hvilken betydning miljøbevissthet har for ungdoms valg av reisemåter, om miljøbevissthet i det hele tatt kobles til transport og om det har betydning for tilbøyeligheten til å skaffe seg førerkort og bil.

Undersøkelser som kombinerer problemstillinger om ungdoms aktiviteter, reiser og holdninger til trafikk og miljøspørsmål er det lite av i den tilgjengelige litteraturen. Det fins heller ikke mye kunnskap om temaet som grovt sett kan kalles sosialisering til transportmiddelbruk og reiseatferd. Vi vet derfor lite om hvordan vi "lærer" våre reisevaner, i den utstrekning det er vaner, og forholdet mellom holdninger til transportmidlene, som bil og kollektivtransport (og sykkelbruk og gange), bruken av dem og i hvilken utstrekning disse holdningene har sammenheng med kunnskaper og bevissthet om miljøproblemer. Dagens unge er morgendagens voksne. Det er derfor

---

*Rapporten kan bestilles fra:*

*Transportøkonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo*

*Telefon: 22 57 38 00    Telefax: 22 57 02 90*

viktig å få en forståelse av hvordan ungdommen stiller seg til bruken av ulike transportmidler og til trafikkens miljøproblemer.

## Spørsmål som belyses i rapporten

- Hvilke reiseerfaringer har ungdommene fått gjennom oppveksten? Hvor mye har de blitt kjørt til ulike aktiviteter og hvor mye har de brukt andre transportmidler? Hvordan opplever de sine foreldre og venners reisemåte?
- Hvordan er ungdommenes aktivitets- og reisemønstre? Hvilke aktiviteter genererer hvilke reisemåter? Hvilke forskjeller finner vi etter kjønn, alder, bosted, sosioøkonomisk bakgrunn osv?
- Hvilke holdninger har dagens ungdom til ulike transportmidler, dvs til ulike sider ved sykling, kollektivtransport og bilkjøring, og hvem har hvilke holdninger? Er de opptatt av å skaffe seg førerkort og bil? Hvor viktig er det for ungdommene å kunne benytte bil i fremtiden?
- I hvilken grad er ungdom i dag opptatt av de miljøproblemene bilismen skaper? Hvilke kunnskaper har de om dette? Er ungdommene miljøbevisste?
- Hvilken betydning har reisemåter i oppveksten, det vi kan kalle "transporterfaring", for dagens reisemåter? Har foreldrenes reisemåte, og særlig bruken av bil, betydning for holdninger og handlinger på transportfeltet? Kan vi snakke om "sosialisering" til reiseatferd, og hvordan virker i så fall denne sosialiseringen?
- Hvilke koblinger er det mellom transportmiddelbruk, holdninger til transportmidlene og miljøbevissthet? Er transportmiddelbruken avhengig av holdninger og miljøbevissthet, eller er det slik at holdningene tilpasses det handlingsmønsteret (vaner og rutiner) man er vant til?

## Utvalg og undersøkelsesopplegg

Vi er opptatt av å studere ungdom i bysamfunn. For å avgrense undersøkelsen, har vi konsentrert oss om ungdom i alderen 13 til 20 år i Oslo. Valget av Oslo er gjort med tanke på at de strukturelle betingelsene skal være mest mulig like og at det skal være et rimelig godt kollektivtilbud som gir valgmuligheter.

Utvalget er delt i tre aldersgrupper; 13-15 år (ungdomsskole), 16-17 år (videregående skole) og 18-20 år (potensielt med førerkort for bil). Disse tre aldersgruppene vil være i ulik situasjon både når det gjelder daglig behov for transport ved at de deltar i forskjellige typer aktiviteter i ulik avstand fra hjemmet. De ulike aldersgruppene er ulike med hensyn til muligheter til å bli transportert, forskjell i tilgang til transportmidler (egen moped, motorsykkel eller bil og tilgang til foreldres bil) og forskjeller i bevissthet om spørsmål knyttet til transport og miljø. For vårt formål er det derfor hensiktsmessig å dele inn ungdomsgruppene i forhold til skolegang og i forhold til den alderen da det er mulig å ta førerkort.

Undersøkelsen ble gjennomført ved spørreskjema som ble sendt i posten til 4500 ungdommer, likt fordelt på aldersgruppene og på østkanten og vestkanten i Oslo.

Totalt 46 prosent av utvalget besvarte spørreskjemaet, noe som gir et nettoutvalg på 2074.

## Ungdoms tilgang til transportmidler

Ungdommenes og foreldrenes transportressurser har betydning for deres transportmiddelbruk. Tilgangen til bil er vesentlig i denne sammenhengen, særlig for ungdom over 18 år.

Nesten 90 prosent av utvalget eier sin egen sykkel, 3-4 prosent eier moped og bare noen få eier lett eller tung motorsykkel. Omtrent halvparten (47 prosent) av ungdommene over 18 år har førerkort, 38 prosent av jentene og 58 prosent av guttene. I aldersgruppen 18-20 år eier 11 prosent sin egen bil.

Det er vanligere å ha bil dersom man er gutt, har arbeiderklassebakgrunn, studerer yrkesfag eller er yrkesaktiv og er fra østkanten i Oslo. Å eie sin egen bil er for øvrig ikke avhengig av familiens inntekt. Muligheten til å *låne* bil er imidlertid høyere jo høyere inntekt familien har. Totalt har 67 prosent i aldersgruppen 18-20 år mulighet til å låne bil av og til eller så ofte de vil. Jenter og gutter har like gode lånemuligheter.

Husholdningsinntekt er den bakgrunnsvariabelen som i størst grad påvirker tilgangen til transportressurser. Dette skyldes at familier med høy inntekt ofte har flere biler, som dermed gir barna gode lånemuligheter.

## Aktive ungdommer

Ungdommene ble spurt om hvilke av en liste med aktivitetstyper de deltok i *forrige uke*, dvs uken før de besvarte spørreskjemaet, og hvor mange ganger den enkelte aktivitet ble utført. I gjennomsnitt har ungdommene i vårt utvalg deltatt i nærmere 8 forskjellige aktiviteter den aktuelle uka (utført en eller flere ganger). Ungdommene hadde mellom 5 og 6 reiser pr dag i gjennomsnitt. Det er ingen forskjeller mellom jenter og gutter med hensyn til selve aktivitetsnivået, dvs antall reiser.

De vanligste aktivitetene blant ungdommene er å besøke venner, handle, drive idrett, gå på kafé/restaurant og å være sammen med venner i nabolaget, i sentrum eller andre steder. Familiebesøk er også godt representert blant aktivitetene.

Deltakelsen i organiserte aktiviteter, som korps, kor, speider og idrettsstevner/-konkurranser blir mindre med alderen. Deltakelsen i fritidsklubber og det å være sammen med venner i nabolaget avtar også sterkt med alderen. Aktiviteter som foregår i sentrum øker naturlig nok ettersom man kommer opp i tenårene.

Jentene deltar i større grad i korps eller kor, går oftere på kafé, kino, bibliotek og shopper mer enn guttene, mens guttene på sin side går oftere på trening og er mer sammen med venner hjemme hos dem eller i nabolaget.

## Ulike typer aktiviteter genererer ulike transportbehov

Aktivitetene kan karakteriseres ut fra flere dimensjoner. Noen aktiviteter er obligatoriske, slik som skole og arbeid, andre er frivillige, slik som idrett, kino,

diskotek osv. Blant de frivillige aktivitetene er det også et skille mellom organiserte aktiviteter i ulike organisasjoner og lag, slik som korps, kor, idrett, speider, eller aktivitetene kan være uorganiserte. Vi skiller også mellom aktiviteter som vi antar skjer i nærområdet, for eksempel å besøke venner og å gå på fritidsklubb samt aktiviteter som sannsynligvis oftere skjer i sentrum, slik som kino, teater, kafé, diskotek, shopping osv.

Disse dimensjonene har betydning for transportbehovet. Ulike typer aktiviteter genererer ulike reisemåter. Ungdommene ble derfor spurt om hvordan de reiste til de ulike aktivitetene *siste gang* de deltok i dem.

Til skole og arbeid reiser 50 prosent til fots eller med sykkel mens 40 prosent bruker kollektive transportmidler. Svært få blir kjørt til skole eller arbeid. Til organiserte fritidsaktiviteter er man i større grad avhengig av å bli kjørt (25 prosent), særlig gjelder dette til ulike stevner og arrangementer hvor halvparten reiser som bilpassasjer. Reisemåtene varierer naturlig nok også med avstand og beliggenhet. Aktiviteter i eller nær sentrum reiser man hovedsakelig kollektivt til (70 prosent), mens aktiviteter i nærområdet er slike man gjerne går eller sykler til (omtrent 60 prosent).

## Ungdoms transportmiddelbruk

Fordelingen på ulike transportmidler for hele utvalget er som følger:

- 27 prosent til fots
- 7 prosent med sykkel
- 45 prosent med kollektive transportmidler
- 16 prosent som bilpassasjer og
- 6 prosent som bil-, moped- eller motorsykkelfører

Det er klare forskjeller mellom jenter og gutter innenfor alle kategorier aktiviteter. Det bildet som framtrer viser at jentene går og reiser kollektivt mer enn guttene, mens guttene sykler, kjører moped, motorsykkel eller bil dobbelt så ofte som jentene. Jenter og gutter er like ofte bilpassasjer på de forskjellige reisene. Dette bildet tilsvarer det vi finner for voksne kvinner og menn.

Endringene i reisemåter fra 13-årsalderen til 20-årsalderen kan kort oppsummeres som følger:

13-15-åringene bruker først og fremst egne krefter, de går og sykler. Mange av deres aktiviteter ligger i nærområdet. De blir også kjørt en del, særlig til organiserte aktiviteter, og de bruker også kollektivsystemet.

16- og 17-åringene har utvidet sin aksjonsradius. Det betyr at de trenger et kollektivt tilbud, som også er deres viktigste reisemåte. Fordi avstandene er lengre nå enn da de var yngre, er det ikke lenger så vanlig at de går eller sykler, og de kjøres heller ikke så ofte av foreldrene.

Nesten halvparten av de som er 18-20 år har tatt førerkort for bil. Sammen med endring av aktiviteter og lokaliseringen av dem, er dette den viktigste grunnen til endring i deres reisemåter. Bilen kommer inn og reduserer dermed andre reisemåter.

Ungdoms transportmiddelbruk er i liten grad avhengig av om man bor på østkanten eller vestkanten i Oslo eller av sosioøkonomiske bakgrunnsvariabler. Det som virkelig betyr noe for transportmiddelbruken er egne eller foreldres tilgang til transportressurser, som igjen er påvirket av deres inntekt. Jo flere biler i husholdningen, jo mer bilbruk, enten det er som passasjer eller som sjåfør. Muligheten til å låne bil og, ikke minst, det å eie sin egen bil, har naturlig nok stor betydning for hvor mye man kjører bil etter fylte 18 år.

## Holdninger til transportmidlene

Dagens ungdommer vil stå overfor flere muligheter til å velge transportmidler og reisemåter i sine dagligliv om noen få år. De vil i likhet med foreldregenerasjonen i større eller mindre grad bli biltrafikanter. Utviklingen de senere tiårene har gått mot mer bilbruk, men erfaringer har vist at god tilrettelegging og bedring av kollektivtransporten i det minste kan opprettholde kollektivandelen. En økt miljøbevissthet kan også påvirke valgene av de daglige reisemåtene, og miljøbevissthet har sammenheng både med kunnskap og holdninger.

Det er derfor viktig å få et grep om ungdommenes holdninger til transportrelaterte tema. Hva mener de om sykling? Er de fornøyd med kollektivtilbudet og det å reise kollektivt? Hvor stor er interessen for bilkjøring, og hvilke oppfatninger har de om framtidig bilbruk?

## Holdninger til sykling

Tre fjerdedeler av ungdommene i Oslo mener at det er moro å sykle. Mange (62 prosent) mener også at det er lett å komme fram overalt med sykkel. Likevel mener omtrent halvparten at det er både slitsomt og farlig å sykle, og dette kan kanskje være noe av grunnen til at sykkel er lite brukt som framkomstmiddel. Det tyder dessuten på at det bør settes inn tiltak for å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet i trafikken.

Det er visse forskjeller mellom guttene og jentene i synet på sykkel. Guttene er generelt mer positive enn jentene, som på sin side synes det er mer slitsomt, tidkrevende og farlig å sykle. Den yngste aldersgruppen (13-15 år) er også mer positive enn de to eldste gruppene (16-17 og 18-20 år).

## Holdninger til kollektivtransport

Kollektivtransporten oppfattes av ungdommene som noe utilstrekkelig, særlig når det gjelder service (sjåførenes opptreden og vennlighet), pris (for dyrt) og komfort (mangel på sitteplasser). Men omtrent 40 prosent mener at man kommer fort fram med kollektive transportmidler, og like mange sier de liker å reise kollektivt fordi man da kan bestemme når og hvor man selv vil reise. Jentene er noe mer positive med hensyn til framkommelighet og fleksibilitet med kollektive transportmidler enn guttene er. Det samme gjelder de yngste ungdommene som heller ikke opplever de negative sidene ved kollektivtransporten like sterkt som ungdommene over 16 år.

En svært høy andel av ungdommene, 84 prosent, er enig i at kollektivtransporten bør utbygges, og særlig er de eldste ungdommene opptatt av dette. Det kan gi et håp om økning i kollektivandelen i fremtiden dersom kollektivtilbudet blir bedre. Ungdommenes holdninger tyder på at både pris, komfort, sjåførenes service og tidsbruk er blant faktorene som bør bli bedre.

## Holdninger til bil

Ungdommene er tydelig opptatt av å skaffe seg førerkort og bil. 70 prosent av ungdommene ønsker å skaffe seg bil så snart som mulig, og 90 prosent av de som ikke allerede har førerkort har planer om å skaffe seg det. Det er ingen forskjeller mellom jenter og gutter med hensyn til planer om å ta førerkort. At det er flest gutter som allerede har førerkort eller er begynt å øvelseskjøre, må bety at de prioriterer dette sterkere enn jenter, som på sin side føler at de kan utsette det til senere.

Ungdommene legger til en viss grad vekt på tidsaspektet og framkommeligheten ved bruk av bil. Omtrent 40 prosent sier seg enig i to påstander som henholdsvis sier at bilen er det raskeste transportmiddelet og at man kommer fram overalt med bil. Men andelen som er uenig i disse påstandene er faktisk litt større enn andelen enige, så det er svært delte meninger om dette. Ikke uventet viser guttene en noe større interesse for bil og bilbruk enn jentene.

Omtrent 60 prosent av respondentene mener at bilbruken i de større byene bør begrenses, og nærmere 80 prosent tror at folk flest må regne med å redusere sin bilbruk i byene i fremtiden. Samtidig erkjenner de at bilen fremdeles kommer til å være det dominerende transportmiddelet også i fremtiden.

## Ungdommenes miljøforståelse

Vi har gjort et forsøk på å kartlegge ungdommenes miljøforståelse, forstått som ungdoms kunnskaper om og bevissthet omkring miljøproblemer, særlig de som er knyttet til *bilismen*. Undersøkelsen viser at ungdommene i Oslo er klar over bilismens skadevirkninger. På spørsmål om hva de oppfatter som det viktigste miljøproblemet i Norge i dag, svarer 44 prosent at det er forurensning fra biltrafikken (mens 34 prosent mener det er utslipp fra industrien). Hele 87 prosent sier seg helt eller delvis enige i at biltrafikken er skadelig for miljøet.

Ungdommene har relativt gode kunnskaper om hvilke miljøproblemer biltrafikken forårsaker (slik som luftforurensning og støy), og disse kunnskapene øker med alderen. Kunnskap om miljøproblemene får de først og fremst fra TV, aviser og gjennom skolen. Det kan også nevnes at bare 4 prosent av respondentene er medlem i en eller annen miljøvernorganisasjon.

Jentene er mer miljøbevisste enn guttene. Dette stemmer overens med tidligere undersøkelser både blant ungdom og voksne. Ungdom som går på allmennfaglig retning i videregående eller er studenter, er mer opptatt av miljøet enn ungdom på yrkesfaglig retning og ungdom som er i arbeid, evt er arbeidsledig.

Dessuten har ungdoms tilgang til transportressurser, dvs bil, stor betydning for hvilke miljøholdninger man har. Jo bedre tilgang til transportressurser ungdom over 18 år har, jo mindre miljøbevisste holdninger gir man uttrykk for. Dette kan ha

sammenheng med at god tilgang til bil medfører større sannsynlighet for å *bruke* bil, noe som igjen kan ha sammenheng med holdninger.

Ungdommene gir i nokså stor grad uttrykk for et *kollektivt ansvar* med hensyn til å begrense bilbruken og miljøødeleggelsene. Det viser seg ved at relativt mange (63 prosent) sier seg villig til å redusere sin egen bilbruk i fremtiden dersom andre også må gjøre det. Dette ansvaret synes sterkere enn det *individuelle ansvaret* for miljøet. Ungdommene er langt fra like villige til å sette bilen fra seg og velge å reise kollektivt i fremtiden dersom det ikke er en betingelse at andre også må gjøre det. Bare 34 prosent er enige i denne påstanden.

Halvparten av ungdommene svarer positivt på spørsmål om man er villig til å akseptere lavere levestandard for å bedre miljøet. Jentene er klart mer positive til dette enn guttene. Slike holdninger lover godt dersom de er representative for morgendagens voksne.

## Sosialisering til transportatferd

En av de sentrale problemstillingene for undersøkelsen er hvordan barn og ungdom "sosialiseres" eller læres til transportatferd. I den forbindelse ville vi undersøke følgende:

- Er det samsvar mellom reisemåte som barn og reisemåte i tenårene?
- Er det samsvar mellom foreldrenes reisemåte og egen transportmiddelbruk (blant 18-20-åringer) eller holdninger til transportmidler og miljø?
- Påvirker foreldrekjøring, dvs å reise som bilpassasjer, egen bilbruk (blant 18-20-åringer) eller holdninger til bil?

Med andre ord ville vi undersøke om de transporterfaringer, inkludert foreldrenes transportpraksis, man har tilegnet seg gjennom oppveksten, har noen innvirkning på transportatferd og holdninger til transport og miljø.

## Lite samsvar mellom reisemåte som barn og reisemåte i dag

Reisemåtene man brukte til sine fritidsaktiviteter som barn kan tenkes å bli etablert som en vane som opprettholdes i tenårene. Vi har imidlertid funnet ut at reisemåte som barn, for vårt tilfelle 4.-6. klasse i barneskolen, har svært liten sammenheng med reisemåte i tenårene etter fylte 16 år, selv om reisevanene fra barneskolen i noen grad opprettholdes i alderen 13-15 år. For aldersgruppen over 18 år er det ingen sammenheng overhodet mellom tidligere og nåværende transportmiddelbruk. Dette gjelder både for graden av gange og sykling, for kollektivbruk og for reisene som bilpassasjer.

Reisemåtene endrer seg med andre ord mer og mer ettersom man kommer opp i tenårene. Endret lokalisering av skole, arbeid og fritidsaktiviteter, samt økt aksjonsradius er sannsynligvis mye av årsaken til dette bruddet i reisemønster.

## **Foreldrenes transportpraksis påvirker ungdoms transportatferd og holdninger**

Foreldrenes transportpraksis og reisevaner kan sies å være en del av de transport-erfaringer barn og ungdom erverver seg gjennom oppveksten. Våre analyser viser at foreldrenes reisemåter, og særlig deres bilbruk, har en klar sammenheng med ungdommenes egen bilbruk etter fylte 18 år (forutsatt at man har sertifikat og tilgang til bil). Ungdom lærer med andre ord av foreldrenes reiseatferd. Det bør imidlertid påpekes at det er antallet biler i husholdningen som i hovedsak forklarer dette samsvaret. Jo flere biler, jo mer bilbruk både blant foreldre og barn.

Foreldrenes transportpraksis har også en betydelig innvirkning på ungdoms holdninger til transport og miljø. Ungdom fra ”bilfamilier”, dvs ungdom som har foreldre som kjører mye bil, gir uttrykk for mer ”bilvennlige” holdninger og er mindre opptatt av miljøaspektene ved transportmiddelbruk enn ungdom fra familier som ikke bruker bil i like stor grad. Disse ungdommene er blant annet mer opptatt av å skaffe seg bil så snart de får råd til det, er mindre opptatt av utbygging av kollektivtransporten og mindre villige til å redusere sin framtidige bilbruk av hensyn til miljøet.

Disse resultatene viser at foreldrene er viktige rollemodeller for sine barn med hensyn til etablering av transportatferd.

## **Foreldrekjøring har ingen sosialiseringseffekt**

Vi har funnet ut at den transportpraksis foreldrene fører for sine barn, med andre ord kjøring av barna til ulike aktiviteter både som barn og i tenårene, ikke har noen effekt på ungdommenes egne handlinger eller holdninger. Med andre ord er det ikke noe samsvar mellom hvor ofte man reiser som bilpassasjer i oppveksten og hvorvidt man kjører bil etter fylte 18 år. Passiv bilbruk har heller ikke noen betydning for utviklingen av holdninger i forhold til bilkjøring.

## **Samsvar mellom handlinger og holdninger på transportfeltet**

Vi stilte spørsmålet om det er samsvar mellom holdninger og handlinger på transportfeltet, og det er det til en viss grad. Ungdom over 18 år som bruker bil relativt mye i forhold til andre ungdommer i denne alderen, viser klart mer positive holdninger til bil og er mindre opptatt av kollektivtransport og miljø enn de ungdommene som sjelden eller aldri kjører bil.

Det er også en viss sammenheng mellom kollektivbruk og holdninger til kollektivtransport. Det kan se ut som om utstrakt bruk av kollektive transportmidler på den ene siden forsterker inntrykket av visse negative sider ved dette tilbudet, slik som pris og komfort. På den andre siden fører økt kollektivbruk til større interesse for å velge kollektivt framfor bil og større interesse og behov for at kollektivtransporten bør utbygges.

Når vi finner dette samsvaret, er det nærliggende å stille spørsmål ved om det er holdningene som leder til handling eller om det er slik at handlinger/vaner påvirker holdningene i forhold til handlingsområdet. Ifølge teorien om kognitiv dissonans er



det rimelig å anta at holdninger blir tilpasset handlinger på mange områder, også innenfor transportfeltet.

Dette betyr at det samsvaret vi finner mellom bilbruk blant 18-20-åringene og deres holdninger til bilismen ikke nødvendigvis skyldes at de bruker bil fordi de har positive holdninger til bil i utgangspunktet. Det kan tenkes at deres positive holdninger til bil er en følge at holdningene er tilpasset det handlingsmønsteret (bilkjøring) som man faktisk har. Likevel er det vanskelig å årsaksbestemme slike forhold. Begge forklaringer kan være like gyldige.

## **Hvordan kan man ”lære opp” ungdom til positiv transportatferd?**

Undersøkelsen har vist oss at foreldre fungerer som viktige rollemodeller med hensyn til etablering av reisevaner og transportatferd. Imidlertid er det gjort undersøkelser som tyder på at transportatferd kan påvirkes både blant ungdom og voksne. Trafikantene kan ”læres opp” til å reise kollektivt.

Riktige tiltak og markedsføringsstrategier er avgjørende. Et viktig resultat fra vår undersøkelse er at de yngste ungdommene (13-15 år) synes å være mer positive til kollektivtransport enn ungdommene over 16 år. Med andre ord blir man mer negativ etter hvert som man blir eldre og får mer erfaring med å reise kollektivt. Et annet resultat fra undersøkelsen er at positive holdninger til bil og lavere grad av miljøbevissthet henger sammen med bilbruk blant ungdom over 18 år. Det er imidlertid uvisst om de som kjører bil hadde slike oppfatninger *før* de begynte å kjøre bil eller om disse oppfatningene er kommet til *etter* at de har begynt å venne seg til rollen som bilfører.

Disse resultatene tyder på at det er svært viktig å satse på å opprettholde de positive holdningene til kollektivtransport som vi finner blant de yngste ungdommene som ikke har muligheter til å kjøre bil. Man må sette inn ulike tiltak og holdningskampanjer *tidlig*, dvs *før* ungdommene har rukket å bli etablerte bilførere. Grunnen til dette er at det kan være vanskelig å endre etablerte vaner og holdninger.



**Summary:**

# **Travel Activities and Attitudes towards Transport and the Environment among Young People**

## **A study of young people in Oslo**

### **Introduction**

The basis of travel habits and attitudes towards travel modes is formed in early childhood and develops during adolescence. Children and young people are influenced by their parents' transport behaviour, by their friends, and by values and culture in society. Travel patterns and choices of transport modes also depend on available options, either private transport resources or public transport supply.

The amount of chauffeuring children to and from different activities has increased, both as a result of increasing organised leisure activities, often remotely located, and also as a result of the better access to a car in Norwegian households. A car is common in most households, and this may lead to a strong socialisation to car use.

Young people under 18 years of age, especially those who live in urban areas, are probably more dependent on public transport supply than most other age groups. They are too young to drive a car and their parents may not be as willing to chauffeur them around as when they were younger. They probably are the age group who has best knowledge of the public transport service. However, there is little knowledge about how they actually use public transport and how their use of transport means alter when they are 18 years, the age when many obtain a driving licence.

Along with the general increase in car use, different forms of environmental consciousness and behaviour take place in the population. Several studies have investigated young people's opinions towards the environment. Still, there is some uncertainty about which role environmental consciousness plays in young people's decisions about travel modes and whether they connect environmental issues to transport and the inclination to acquire driving licence and car at all.

Studies that combine questions of young people's activities, travel behaviour and attitudes towards traffic and environmental issues are almost absent in the literature. The same applies to knowledge about socialisation towards travel behaviour and towards the use of transport modes. We therefore know very little about how we "learn" our travel habits, to the extent we can call it habits. Likewise, we do not have much information about the relationship between attitudes to different transport modes (walking, cycling, car and public transport), the use of these modes, and the degree to which these attitudes are connected to

knowledge of and consciousness about environmental issues. Young people of today are the adults of tomorrow. It is therefore important to get information about young people's opinion in these matters.

## **Questions to be answered in this report**

- Which travel experiences have young people acquired during childhood and adolescence? How often have they been chauffeured around and how often have they used other transport modes? How do they perceive their parents' and friends' travel behaviour?
- What are the activity and travel patterns like among young people? Which transport modes are used for different activities? Which differences are found among young people of different gender, age, place of residence and socio-economic background?
- Which are the attitudes of young people to different modes of transport (cycling, public transport and car)? Are they anxious to get a driving licence and to buy a car of their own? Is it important for young people to have the possibility to use a car in the future?
- Are young people concerned about traffic-related environmental problems? How is their knowledge about these issues? Are young people concerned about the environment?
- Which impact do early travel and transport experiences have on current choice of travel modes? Does parents' travel behaviour, especially car use, have any impact on young people's attitudes towards transport? Are children and adolescents being "socialised" to travel behaviour, and how does this socialisation process work?
- How strong, if any, are the links between the choice of transport mode, attitudes to transport and environmental consciousness? Does choice of transport mode depend on attitudes towards transport and the environment, or, to reverse the issue, are attitudes rather adjusted to one's actual pattern of behaviour?

## **Sample and methods for data collection**

Our study concentrates on young people in urban areas. To limit the scope of the study, we have selected a sample of young people in the age range of 13 to 20 years in Oslo. The choice of Oslo was made from the consideration that the structural conditions should be as similar as possible and that the chosen areas had a good public transport supply.

The sample was divided into three age groups: 13-15 year (comprehensive school), 16-17 year (secondary education) and 18-20 year (potentially obtaining driving licence). These three groups will be in different situations regarding daily transport needs, because of their participation in different activities in different distances from home. These age groups differ from each other regarding possibilities of getting chauffeured, in their access to transport resources, and they are different with regard to consciousness of traffic-related and environmental issues. Therefore,

for our purpose it is appropriate to divide the sample according to school age and the age when they can acquire a driving licence.

The study was carried out by means of postal questionnaires. The questionnaire was distributed to 4500 young people in Oslo, equally divided according to age group and place of residence (east and west) in Oslo. With 2074 responses being received, the result was a response rate of 46 per cent.

## **Young people's access to transport means**

Transport resources, either it is young people's own resources or their parents', are affecting the choice of travel modes. Of prime importance, of course, is access to a car, especially for young people over 18 years.

Nearly 90 per cent of the sample have a bicycle, about 3-4 per cent own a moped, and only a few have a motorbike. About half (47 per cent) of the respondents in the 18-20 age group already hold a driving licence; 38 per cent of the girls and 58 per cent of the boys. 11 per cent of this group also have their own car.

Car ownership is more common among males, among young people of working class background, among those who attend a vocational study or are employees, and among youths from the eastern part of Oslo, which represent a lower socio-economic standing than the western part. Family income is of no importance to whether young people buy a car or not, but the opportunity to borrow one is greater in high-income families than in low-income families. Totally, 67 per cent of the age group of 18-20 year olds have the opportunity to borrow a car either occasionally or as often as they want to. There are no gender differences in this regard.

Household income is the most important factor affecting young people's access to transport resources (car). This is due to the fact that high-income families often have more than one car, providing their children with better opportunities of borrowing one.

## **Active young people**

We asked the young people about activities they had participated in during the week before answering the questionnaire. They were also asked how many times that week each activity was carried out. On average, the young people in our sample participated in nearly 8 different activities that particular week (carried out one or several times). They had about five or six journeys per day, on average. No gender differences were found regarding the level of activity, i.e. number of journeys.

The most common activities among the teenagers are visiting friends, shopping, do sports activities, go to cafés/restaurants, and to spend time with friends in the neighbourhood, in the city centre or other places. Visiting family and relatives is also highly represented.

Participation in organised activities, like bands, choirs or sports events or competitions is more common in the youngest age group, and decreasing with increasing age. This is also the case for visiting youth clubs and spending time with friends in the neighbourhood. Getting older, participation in activities located in the central urban area increases.

Females are more often members of bands or choirs, they visit cafés, cinema, the library, and do shopping more often than males do. Males are more frequently engaged in sports training and spend their time more often with friends in the neighbourhood.

### **Different types of activities generate different transport needs**

The activities young people are engaged in can be characterised in several dimensions. Some activities are obligatory, like school and work, others are voluntary, like sports, cinema, disco, and so on. Among the voluntary activities we can divide between organised activities in different organisations and associations, like sports and music activities, and unorganised activities. We also divide between activities that mainly take place in the neighbourhood, for example visiting friends and attending youth clubs, and activities that more often is located in the city centre, like cinema, theatre, disco and shopping.

These dimensions are determining for the transport need. Different activities generate different travel modes. Therefore, we also asked the young people about which transport means they used last time they participated in the actual activity.

50 per cent went by foot or bicycle to school or work, while 40 per cent used public transport. Very few were chauffeured to school or work. Travelling to organised activities requires more often chauffeuring (25 per cent). This is especially predominant for travelling to different sports or music events and competitions. Approximately half of our sample travelled as a car passenger to these activities. Of course, travel modes also differ according to distance and place of activity. Activities located in the central parts of the city require travelling by public transport (70 per cent), while activities in the neighbourhood more often are reached on foot or by bicycle (about 60 per cent).

### **Young people's use of different transport means**

On the average, young people's journeys are made by the following modes:

- 27 per cent on foot
- 7 per cent by bicycle
- 45 per cent by public transport
- 16 per cent as a car passenger
- 6 per cent as a driver of a car, moped or motorbike

Within all types of activities, males and females differ regarding the modes used. The picture appearing is that females more often than males walk and travel by public transport, whereas males cycle and use motorised vehicles (car, moped/motorbike) twice as often as females do. There are, however, no differences between males and females regarding how often they travel as car passengers. This picture corresponds with gender differences in adults' travel behaviour.

Changes in travel modes from the age of 13 up to 20 can shortly be summarised as follows:

The 13-15 age group first of all use their own feet; they walk or cycle a great deal. Many of their activities are located in the neighbourhood. They are also chauffeured around, especially when they are off to organised activities.

The 16-17 age group have a wider range of action. This requires a public transport supply, which is the most important mode of transport for young people in this age. Because of the longer distances, they do not walk or cycle as much as when they were younger, and their parents do not chauffeur them around as much as earlier.

Almost half of the 18-20 age group have obtained a driving licence. The ability to drive a car, along with changes in activities and the location of these activities, is the most important factor that contributes to changes in travel behaviour in this age group. The car is more often used and reduces the demand for other modes of transport.

There are no differences in travel behaviour between young people who live in the eastern and western parts of Oslo respectively, nor are there any differences between young people with different socio-economic background. A factor that strongly affects travel behaviour is the private transport resources; particularly parents' possession of cars, the number is naturally related to their income. Increasing number of cars in the household leads to more car use among the youth, either as a passenger or as a driver. The possibility to borrow a car from parents (or others) or to have an own car, are factors that contribute a great deal to car use among young people over 18 years.

### **Attitudes towards transport modes**

In a few years, the youth generation will encounter several possibilities for choosing between different modes of transportation in their daily lives. Similar to the parental generation they will to a greater or less extent be car drivers. Car use has increased during the last decades, but experiences indicate that improvements of the public transport service at least can maintain the proportion using public transport. Increased environmental consciousness in the population may also affect the choice of daily travel mode, and environmental consciousness is related to both knowledge and attitudes.

It is of importance, therefore, to reveal young people's opinion about issues related to travel and choice of transport means. What is their opinion about cycling? Are they satisfied with the public transport supply, and with travelling by this mode? How interested are young people in cars and car use, and how do they perceive future car use?

The respondents were presented to a series of statements about different transport modes, and asked to what degree they agreed or disagreed in each of them.

### **Attitudes towards cycling**

Three fourth of our respondents claim that cycling is fun. Quite many (62 per cent) also agree in the statement claiming that cycling makes it easy to get around. Nevertheless, approximately half of them say that cycling is strenuous and that it is dangerous, and this may partly be the explanation for the rare use of cycling as a

transport mode. Moreover, this indicates that efforts should be done to improve the traffic conditions and safety for cyclists.

There are certain gender differences in the opinions about cycling. Males are generally more positive to cycling than females are. Females think cycling is more strenuous, time-consuming and dangerous than males do. The younger age group is also more positive than the older ones.

### **Attitudes towards public transport**

Public transport is perceived as rather insufficient, especially when it comes to the service yielded (driver conduct and friendliness), the price (too expensive) and comfort (overcrowded). Nevertheless, almost 40 per cent agree with the statements claiming that public transport is fast and that it is desirable because it makes it possible to travel anywhere at any time. Females are a little more positive regarding these two statements than males are. More positive attitudes towards this mode are also found in the younger age group, who not yet have experienced the negative aspects of public transport to the same extent as young people over the age of 16 years have.

As many as 84 per cent of the young people in our survey agree with the statement claiming that public transport supply should be expanded, the older age group showing the greatest concern in this matter. This may point in the direction of extended use of public transport in the future if this transport mode is being improved. Some of the factors that have to be improved are related to comfort, time-consumption, driver attitudes and service.

### **Attitudes towards car**

The young people surveyed are obviously anxious to acquire a driving licence and a car. 70 per cent wish to buy a car as soon as they can afford it, and 90 per cent of those not already holding a driving licence intend to get one. There are no gender differences regarding the intentions to acquire a driving licence. The fact that more males than females already have one or have started driving practice may be due to stronger priorities in this direction among males, whereas females feel they can postpone it.

The respondents attach, to some degree, importance to the aspects of time and the ability to get around, which is connected with car use. Approximately 40 per cent of the group agree with statements claiming that the car is the fastest transport mode and that the car enables one to get around. However, at least as many, or even more, disagree with these statements, indicating a great dissension in this matter. It is not surprising to find males to be more interested in car and car use than females are.

Approximately 60 per cent have the opinion that car use in the biggest cities must be reduced, and nearly 80 per cent believe that this will be reality in the future. At the same time, they acknowledge that the car still will be the predominant transport mode in the future.

### **Young people's environmental understanding**



We tried to map young people's environmental understanding, understood as knowledge of and consciousness about environmental problems, especially traffic-related problems. The results show that the young people in Oslo evidently are aware of the environmental damages caused by car traffic. When asked about what they perceive as the most important environmental problem in Norway at present, 44 per cent claim that it is air pollution from the car traffic (whereas 34 per cent claim industrial pollution to be most important). As many as 87 per cent agree with the statement claiming that car traffic is damaging to the environment.

The young people in our survey have quite good knowledge about environmental problems caused by car traffic (such as air pollution and noise), and this knowledge increases with age. Young people acquire information about environmental problems mainly from television, newspapers and in school. We should mention that only 4 per cent of the respondents are members of an organisation for the environment.

Young females are more concerned about the environment than young males are. This finding is consistent with previous studies on these matters among both young people and adults. Young people attaining a general secondary education and students at the university or college are more concerned about the environment than people studying at a vocational school and employees.

Moreover, young people's access to transport resources (i.e. car) is related to their environmental attitudes. Young people (18-20 years) who have good access to a car tend to express less environmental concern than those who have poorer access do. This can be connected to the fact that access to a car affects the *use* of this mode, and as we know, it is reasonable to assume that there is a link between behaviour and attitude in this matter.

To a certain degree the young people express attitudes showing a *collective* responsibility to reduce car use and the environmental damages caused by car traffic. More than 60 per cent of the respondents agree with a statement claiming that they are willing to reduce future car use if others do the same. This collective responsibility seems a lot stronger than the *individual* responsibility towards the environment. This is found in the responses to the statement claiming that one is willing to travel by public transport instead of using car in the future. About half as many agree in this statement.

Half of the young people respond positively to a statement claiming that one are willing to accept a lower standard of living if this is required to improve the environment. More females than males have that opinion. Attitudes like this are promising if they are representative for the future adult population.

## **Socialisation towards transport behaviour**

One of the main purposes of this study was to investigate if and how children and adolescents are being "socialised" to future transport behaviour. To probe into this issue, we asked the following questions:

- Is there any relation between children's travel behaviour and the travel behaviour they have as teenagers?

- Is there any relation between parents' travel behaviour and their children's way of travelling (in the 18-20 age group) and their attitudes towards transport modes and the environment?
- Does travelling as a car passenger in childhood and adolescence have any influence on young people's own car use (in the 18-20 age group) or their attitudes towards this transport mode?

In other words, the focus of this part of the study is to investigate whether young people's travel experiences, including perception of their parents' travel behaviour, have any influence on their choice of transport mode and on their attitudes towards transport and environmental questions.

### **Travel behaviour in childhood has little influence on later travel behaviour**

It is possible that children's use of travel modes can develop habits that are being maintained during adolescence. However, our results show that travel behaviour in childhood (in this study 10 to 12 years) to a certain degree corresponds with the travel behaviour of the 13-15 age group. The relation is weakening for the 16-17 age group, and there is no consistency at all in the 18-20 age group. This applies both to walking and cycling, public transport use and to travelling as a car passenger.

This means that young people's use of different modes of transport changes with age and the consistency to earlier travel behaviour vanishes. This is probably a result of changes in the localisation of school, work and leisure activities, along with a wider range of action.

## **Parents' transport behaviour affects young people's travel behaviour and attitudes**

Parents' travel behaviour can be regarded as part of the transport experiences of children and adolescents. Analyses show that parents' travel behaviour, especially their car use, is reflected in the car use of young people over 18 years. In other words, young people adopt travel behaviour from their parents. However, we will emphasise that this relation is dependent on the number of cars in the household. The more cars, the more use of car among both parents and their children.

Parents' travel behaviour also affects the children's attitudes to transport and the environment. Young people in "car households", understood as those having parents who use the car to a large extent, are significantly more positive to car use and are, moreover, less concerned about the environmental aspects of transport means than young people having parents using car to a less degree. The young people in "car households" are anxious to get their own car as soon as possible, less interested in improvements in the public transport service, and are less willing to reduce their future car use in respect of the environment.

These results show that parents are important role models for their children with regard to the development of transport behaviour and attitudes.

## **Chauffeurage does not affect the socialisation process**

Our analysis indicates that the degree that children and young people are being chauffeured around does not have any effect on their present travel behaviour and attitudes. In other words, there is no accordance in the degree of travelling as a car passenger during childhood and adolescence and the degree of choosing a car as transport means after attaining the age of 18. Nor does this passive car use have any affect on the development of attitudes towards car use.

## **Consistency between behaviour and attitudes in the transport field**

To a certain degree there is a consistency between behaviour and attitudes regarding transport. Young drivers in the 18-20 age group evidently have a more positive view on car use than young people who seldom or never drive. Young drivers also pay less attention to the public transport service and they are less concerned about environmental problems caused by car use.

There are also a certain consistency between the use of public transport and the attitudes towards this. It seems like extensive use of public transport on one hand reinforces the impression of certain negative aspects, like high price level and bad comfort. On the other hand, extensive use of public transport leads to greater interest in choosing this mode instead of car in the future, and the users express their interest and claim an expansion of the public transport service.

As this consistency is revealed, we will ask whether the attitudes lead to the behaviour, or the behaviour and habits affect the attitudes. Following the theory of cognitive dissonance, it is reasonable to assume that attitudes are adjusted to behaviour in many areas, including that of travel behaviour. However, it is not

easy to decide the direction of this causal connection, both explanations could be equally valid.

This means that the consistency we have found between car use and attitudes towards this mode among young people over 18 years, not necessarily means that their car use is a result of positive attitudes towards car traffic. It can also mean that these positive attitudes are a result of an adjustment to the actual behaviour (car use).

### **How can young people be “educated” to get positive transport behaviour?**

Our study shows that parents are important role models with respect to the development of travel habits and making choices of transport modes among children and adolescents. However, earlier studies point to the fact that transport behaviour can be influenced at any age. It is possible to “teach” people to travel by public transport.

Appropriate efforts and marketing strategies are of prime importance. One of the important results from this study shows that the younger age groups have more positive attitudes towards public transport than the older ones. In other words, attitudes towards this mode become more negative as one grows older and gets more experiences with public transport. Another result from the study shows that positive attitudes towards car use and lower degree of environmental consciousness correspond with car use among young people over 18 years. However, we do not know whether they had these opinions *before* they became car drivers, or if these opinions rather have been developed *after* they got used to this transport mode.

These results imply that it is of prime importance to make efforts to maintain the positive attitudes towards public transport by the younger age group, not yet having the opportunity of car driving.

Efforts and attitudinal campaigns must reach the young people *before* they become used to car driving, because established habits are often hard to change.

# 1. Innledning og problemstillinger

## 1.1 Bakgrunn og innledning

Etablering av reisevaner og holdninger knyttet til reisemåter og transportmidler starter i barndommen og utvikles gjennom ungdomstiden. Påvirkning foregår både gjennom den "reisepraksis" foreldrene fører og har ført, for seg selv og for sine barn opp gjennom barnas oppvekst, gjennom hva jevnaldrende venner gjør og gjennom samfunnets verdier og kulturpåvirkning. Reisemåter og reisepraksis er også avhengig av hva som fins av tilbud, enten det er private transportressurser eller offentlig kollektivtilbud. Mangler det offentlige tilbudet, sier det seg selv at avhengigheten av det private blir stor.

Henting og bringing av barn (og ungdom) har økt i omfang, antakelig både som et resultat av organiserte fritidsaktiviteter, som til dels er spredt lokalisert, og gjennom generelt bedre tilgang til bil i norske husholdninger. En landsomfattende undersøkelse gjennomført for Norges Idrettsforbund (NIF) i 1996 viser at 30 prosent av barn og unge (8-24 år) kjøres av mor eller far til treninger eller konkurranser (NIF 1996). Ytterligere 14 prosent sitter på med venner og bekjente. I aldersgruppen 8-11 år er det 59 prosent som blir kjørt av en av foreldrene. En undersøkelse i Østfold i 1985 viste at 40 prosent av barn og ungdom i aldersgruppen 7-16 år ble kjørt til organiserte fritidsaktiviteter og at de var bilpassasjerer på 15 prosent av sine fritidsreiser (Kolbenstvedt 1986).

Reisevaneundersøkelsene fra 1985 og 1992 viser at følgereisene har økt både absolutt og andelsmessig, og andelen som alltid har tilgang til bil har økt fra 60 til 70 prosent (Vibe 1993). Dette betyr at bilen er alminneliggjort i norske hjem. Man kan snakke om en sterk sosialisering til bilbruk (Hjorthol m fl 1990) eller sosialisering inn i former for passiv bruk av bil (Andréasson og Sjöberg 1996).

Når bilen er det mest vanlige transportmiddelet på de aller fleste reiser, kan det bety at barn i liten utstrekning «lærer» å bruke kollektive transportmidler, og at de går og sykler mindre enn det de faktisk kunne ha gjort.

Erfaringer fra Tyskland viser at fordi barn kjøres med bil til de fleste av sine aktiviteter får de et dårlig utviklet bilde av det stedet eller byen de bor i (Preiss 1989). De utvikler ingen stedsfølelse og gjenkjenner ikke sammenhenger i byen, fordi det er gatenes omgivelser de hele tiden presenteres for. Disse erfaringene stemmer imidlertid ikke med lignende forskningsresultater om ungdom, som viste at ungdom som var vant til å bli kjørt rundt omkring, hadde et bredere mentalt "kart" over steder de var kjent med, slik at selv med et kollektivt tilbud, var de mer tilbøyelige til å gå til stedet de skulle til (Quinn 1984, referert i Pilling m fl 1998). Disse motstridende resultatene kan tyde på at barn og ungdom oppfatter og gjenkjenner omgivelsene på forskjellige måter.

Ungdom under 18 år, særlig i byområder, er antakelig mer avhengig av det kollektive transporttilbudet enn de fleste andre aldersgrupper. De er for unge til

selv å kjøre bil, og foreldrene er antakelig ikke like villige til å kjøre dem til deres ulike aktiviteter som da de var barn. NIFs Barne- og ungdomsundersøkelse (1996) viser også at foreldretransporten avtar etter hvert som barna blir større og at den er mindre omfattende i Oslo enn i andre deler av landet.

Dette er kanskje den aldersgruppen som kjenner kollektivtilbudet best. Men vi vet lite om hvordan de bruker kollektivtransporten og om hva som foregår av endringer i deres reisemiddelvalg rundt 18-årsalderen når mange tar førerkort.

Samtidig med den generelle økningen i bilbruk, fins det ulike former for miljøbevissthet og miljøpraksis i befolkningen, oppmerksomhet knyttet til drivhus-effekten, opptatthet av forurensningsspørsmål, praktisk miljøaktivitet i form av avfallssortering osv (Hjorthol og Berge 1997, Lavik 1990, Bennulf 1994, Lindén 1996). Det er også gjort flere undersøkelser av ungdom og oppfatninger om miljø, som viser at ungdom er opptatt av miljøspørsmål (Klöfver 1995, Skogen 1996, Bernow 1991).

Det fins imidlertid lite kunnskap om hvilken betydning miljøbevissthet har for ungdoms valg av reisemåter, om miljøbevissthet i det hele tatt koples til transport og om det har betydning for tilbøyeligheten til å ta førerkort for bil. Resultater fra en undersøkelse blant ungdom i Sverige, tyder på at miljøbevissthet ikke har sammenheng med nåværende eller forventet bilbruk (Bernow 1991). En undersøkelse om forholdet mellom miljøbevissthet og valg av reisemåte blant voksne i Oslo og Kristiansand tyder også på at egen transportatferd ikke umiddelbart assosieres med miljøproblemer (Hjorthol og Berge 1997). Hvordan dette egentlig forholder seg blant ungdom bør likevel undersøkes nærmere.

I den nyeste svenske nasjonale reisevaneundersøkelsen er det en nedgang i andelen av 18-åringer som tar førerkort (Kranz 1997). En del av dette tilskrives økonomiske nedgangstider, men holdningsundersøkelser i Göteborg-området tyder på at holdninger til miljø også har betydning (Andréasson og Sjöberg 1996).

En undersøkelse fra Sverige har sett på ungdoms holdninger til kollektivtrafikk og bil (Andréasson og Sjöberg 1996). Denne studien tok også for seg ungdommens syn på miljøet og foreldrenes vanebilisme, samt deres framtidsoppfatninger knyttet til transportmiddelbruk.

Et nylig avsluttet forskningsprosjekt fra Manchester i England, viste at det var mulig å påvirke ungdoms holdninger til transportmidler, ved at ungdom selv fikk delta aktivt i en "holdningskampanje" til fordel for ikke-bilbaserte transportmidler (Pilling m fl 1998). Det ble på forhånd foretatt undersøkelser om ungdoms transporterfaring og hvordan disse påvirker valg av, og holdninger til, transportmidler.

En kanadisk undersøkelse fra 1978 har studert sammenhengen mellom transportmiddelbruk i oppveksten og transportmiddelbruken som studenter, uten å finne noen klare sammenhenger (Frisken og Keall 1978). Utvalget i denne undersøkelsen var for spesiell til å kunne trekke noen generelle konklusjoner.

Det fins også en rekke studier av ungdoms aktiviteter og fritidsmønstre (Frønes 1982, Brusdal og Lavik 1991), men det er svært få av dem som trekker inn det som binder aktivitetene sammen, nemlig reisene og hvordan de gjennomføres (Andréasson og Sjöberg 1996). Undersøkelser av ungdom og transportmiddelbruk har i stor utstrekning vært konsentrert om trafikksikkerhetsspørsmål (Berg 1994,

Moe og Jenssen 1990), bilkjøring som fritidssysse (Jørgensen 1989 og 1994) eller bilkjøring og livsstil (Berg 1994).

Undersøkelser som kombinerer problemstillinger om ungdoms aktiviteter, reiser og holdninger til trafikk og miljøspørsmål er det imidlertid lite av i den tilgjengelige litteraturen. Det fins heller ikke mye kunnskap om temaet som grovt sett kan kalles sosialisering til transportmiddelbruk og reiseatferd. Vi vet derfor lite om hvordan vi "lærer" våre reisevaner, i den utstrekning det er vaner, og forholdet mellom holdninger til transportmidlene, som bil og kollektivtransport (og sykkelbruk og gange), bruken av dem og i hvilken utstrekning disse holdningene har sammenheng med en mer generell miljøbevissthet. Dagens unge er morgendagens voksne. Det er derfor viktig å få en forståelse av hvordan ungdommene stiller seg til bruken av ulike transportmidler og til trafikens miljøproblemer.

## 1.2 Problemstillinger

Utgangspunktet for problemstillingene i dette prosjektet er spørsmålene om hvordan barn og ungdom "sosialiseres" til transportmiddelbruk og holdninger til transportmidlene gjennom foreldrenes transportpraksis og egne transport-erfaringer i oppveksten. Vi er interessert i å undersøke hva slags reisemåter ungdommene bruker til ulike aktiviteter, hvordan deres miljøforståelse er og sammenhengene mellom miljøforståelse, transportatferd og holdninger til transportmidlene.

Like viktig som å fokusere på ungdommenes faktiske *transportmiddelbruk*, altså deres *handlinger* på transportfeltet, er det å få kunnskaper om deres *holdninger* til transportmidler og deres miljøforståelse knyttet til transportfeltet. Ungdom under 18 år er ennå ikke gamle nok til å komme i den situasjonen at valget mellom en miljøvennlig reisemåte (å gå, sykle eller reise kollektivt) og bilkjøring er aktuelt. Valg av transportmiddel er dermed begrenset; man *må* reise kollektivt, gå eller sykle, dersom man ikke blir kjørt av foreldrene.

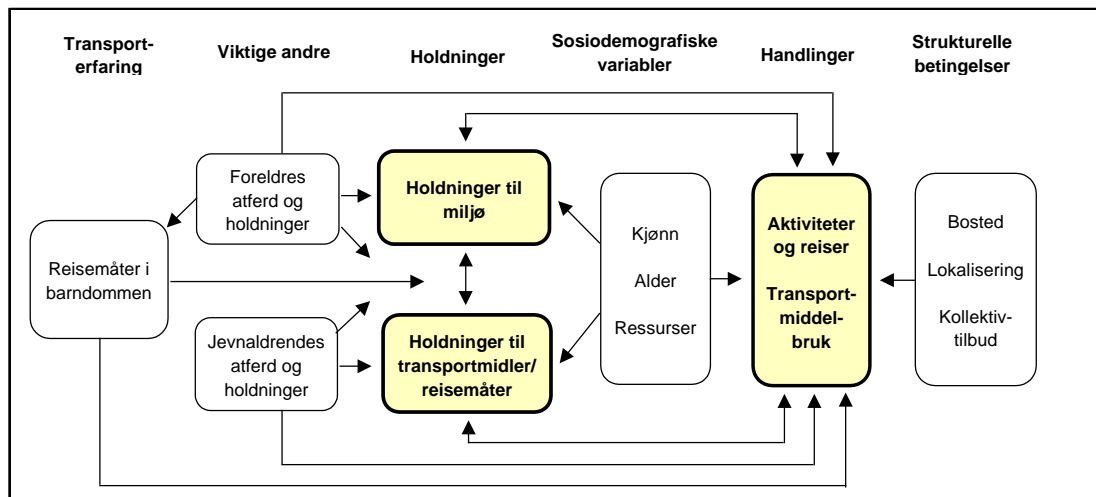
Ungdommenes holdninger til transportmidlene og deres oppfatninger og holdninger om miljøproblemer, gir oss ikke nødvendigvis noen indikasjon om framtidig transportpraksis. Men de tendensene vi ser vil kunne gi oss en pekepinn om hvor opptatt ungdom er av sykkel, bil og kollektivtransport, og hva de mener er fordeler og ulemper ved bruken av dem.

Følgende spørsmål skal belyses i rapporten:

- Hvilke reiseerfaringer har ungdommene fått gjennom oppveksten? Hvor mye har de blitt kjørt til ulike aktiviteter og hvor mye har de brukt andre transportmidler? Hvordan opplever de sine foreldre og venners reisemåte?
- Hvordan er ungdommenes aktivitets- og reisemønstre? Hvilke aktiviteter genererer hvilke reisemåter? Hvilke forskjeller finner vi etter kjønn, alder, bosted, sosioøkonomisk bakgrunn osv.?
- Hvilke holdninger har dagens ungdom til ulike transportmidler, dvs til ulike sider ved sykling, kollektivtransport og bilkjøring, og hvem har hvilke holdninger? Er de opptatt av å skaffe seg førerkort og bil? Hvor viktig er det for ungdommene å kunne benytte bil i fremtiden?

- I hvilken grad er ungdom i dag opptatt av de miljøproblemene bilismen skaper? Hvilke kunnskaper har de om dette? Er ungdommene miljøbevisste?
- Hvilken betydning har reisemåter i oppveksten, det vi kan kalle ”transporterfaring”, for dagens reisemåter og holdninger? Har foreldrenes reisemåte, og særlig bruken av bil, betydning for holdninger og handlinger på transportfeltet? Kan vi snakke om ”sosialisering” til reiseatferd, og hvordan virker i så fall denne sosialiseringen?
- Hvilke koblinger er det mellom transportmiddelbruk, holdninger til transportmidlene og miljøbevissthet? Er transportmiddelbruken avhengig av holdninger og miljøbevissthet, eller er det slik at holdningene tilpasses det handlingsmønsteret (vaner og rutiner) man er vant til?

Våre problemstillinger er både knyttet til rene *handlingsvariable*, dvs omfang og karakteristika ved ungdoms reiser og aktiviteter, og til trafikk og miljørelaterte *holdninger* og samspillet mellom disse to hovedgruppene av avhengige variable. Dette er illustrert i figur 1.1.



Figur 1.1: Antatte sammenhenger mellom hovedgrupper av variable. Pilene indikerer retning på sammenhengene

Det er flere forhold som virker inn på transportmiddelbruk og holdninger til transport og miljø. Både det vi har kalt transporterfaring og det vi kaller ”viktige andre”, i første omgang foreldre og jevnaldrende, spiller en viktig rolle i sosialiseringprosessen. De er med på å ”sosialisere” individet til transportatferd og holdninger til transportmidler og reisemåter.

Holdningene, aktivitetene og reisevanene er også påvirket av ulike sosiodemografiske variable som kjønn, alder, egne og foreldres ressurser. Med ressurser tenker vi på forhold som utdanning, sosioøkonomisk bakgrunn, inntekt og transportressurser.



Samtidig vil visse strukturelle betingelser, slik som bosted, lokalisering av aktiviteter og kollektivtilbud legge viktige føringer på aktivitetsmønstre og reisevaner.<sup>1</sup>

Det er viktig å merke seg at aktiviteter og reisevaner også kan ha en innvirkning på holdningene ved at holdningene kan tilpasses de vaner og reisemønstre man faktisk har. Holdninger kan påvirke handlinger/vaner og handlinger/vaner kan påvirke holdninger. Det er imidlertid ikke lett å årsaksbestemme slike forhold. Vi kan bare konstatere eventuelle forbindelser mellom holdninger og handlinger uten egentlig å kunne si hva som påvirker hva.

### 1.3 Rapportens struktur

I kapittel 2 drøftes utvalg og metode. Det gis også en oversikt over sentrale kjennetegn ved respondentene, slik som hovedbeskjeftigelse, foreldres sosio-økonomiske status og inntekt, samt de transportressurser man har til rådighet.

I kapittel 3 vies oppmerksomheten til analyser av data om ungdommenes transporterfaring, dvs reisemåter i barndommen, når man reiste kollektivt alene første gang, opplevelse av foreldrenes reisemåter og opplevelse av beste venns vanligste reisemåte.

I kapittel 4 tar vi for oss ungdommenes deltakelse i ulike aktiviteter, både skole og arbeid, organiserte og uorganiserte fritidsaktiviteter, og ikke minst reisemåten som benyttes til de ulike aktivitetene. Vi ser også på den samlede transportmiddelbruken, undersøker hvilke forskjeller som finnes etter ulike bakgrunnsvariabler og ser på hvilke faktorer som i størst grad bestemmer hvilke transportmidler som benyttes.

I kapittel 5 tar vi for oss ungdommenes holdninger til transportmidlene sykkel, kollektivtransport og bil.

I kapittel 6 skal vi se på ungdommenes miljøkunnskaper og miljøbevissthet, noe vi har gitt samlebetegnelsen miljøforståelse. Miljøforståelse dreier seg i denne studien først og fremst om holdninger til og kunnskaper om *bilismens* skadevirkninger.

I kapittel 7 knytter vi sammen de ulike temaene i rapporten. Der vi tidligere har diskutert transporterfaring, aktivitets- og reisemønstre, holdninger og miljøbevissthet hver for seg, vil disse nå ses i sammenheng. Vi undersøker hvilke koblinger som måtte finnes mellom transporterfaring og opplevelse av foreldrenes reisemåter på den ene siden, og nåværende transportmiddelbruk og holdninger til transportmidler og miljø på den andre siden. Vi skal også se om og i hvilken grad det er samsvar mellom ungdommenes holdninger til transportmidler og miljø og deres transportmiddelbruk.

---

<sup>1</sup> Vi skal gå inn på de fleste av komponentene i denne modellen. Våre data setter imidlertid visse begrensninger. Blant annet har vi ikke opplysninger om foreldrenes holdninger til transport og miljø, kun deres transportmiddelbruk. Vi har ikke opplysninger om avstand til og lokaliseringen av de ulike aktivitetene ungdommene deltar i, og vi har heller ikke spesifikke opplysninger om den enkeltes kollektivtilbud, dvs avstand til og frekvens for nærmeste kollektive transportmiddel. Vi vet imidlertid at de fleste har et rimelig godt kollektivtilbud, siden undersøkelsen er avgrenset til relativt sentrale deler av Oslo.

Kapittel 8 oppsummerer noen viktige funn og drøfter disse med tanke på utvikling av ungdoms transportmiddelbruk, tiltak for å påvirke denne, og litt om videre forskning knyttet til ungdom og transportmiddelbruk.

## 2. Utvalg og metode. Sentrale kjennetegn ved respondentene

### 2.1 Ungdom i alderen 13 til 20 år i Oslo

Vi er opptatt av å studere ungdom i bysamfunn. For å avgrense undersøkelsen, har vi konsentrert oss om ungdom i alderen 13 til 20 år i Oslo. Valg av Oslo er gjort med tanke på at de strukturelle betingelsene skal være mest mulig like og at det skal være et rimelig godt kollektivtilbud som gir valgmuligheter.

Utvalget er delt i tre aldersgrupper; 13-15 år (ungdomsskole), 16-17 år (videregående skole) og 18-20 år (potensielt med førerkort for bil). Disse tre aldersgruppene vil være i ulik situasjon både når det gjelder daglig behov for transport ved at de deltar i forskjellige typer aktiviteter i ulik avstand fra hjemmet, de har ulik mulighet til å bli transportert, forskjell i tilgang til transportmidler (egen moped, motorsykkel eller bil og tilgang til foresattes bil) og forskjeller i bevissthet om spørsmål knyttet til transport og miljø. For vårt formål er det derfor hensiktsmessig å dele inn ungdomsgruppene i forhold til skolegang og i forhold til den alderen da det er mulig å ta førerkort.

Overgang fra barneskole til ungdomsskole medfører i mange tilfelle skifte av både skole og medelever. Ungdomsskolegruppen, ca 13-15 år, er så gamle at de kan reise på egen hånd med offentlig transport, samtidig driver mange i denne aldersgruppen organiserte fritidsaktiviteter (Frønes 1982), hvor en del av foreldrene bringer og henter. De bruker også organisasjonene i nærmiljøet mer enn eldre ungdom (Øia 1991). Dette er en interessant aldersgruppe fordi de er både barn og ungdom.

Overgang fra ungdomsskole til videregående skole innebærer ofte at skolevegen blir lengre og at en får nye medelever. Dette er en overgang til en mer selvstendig situasjon, hvor mange møter et nytt miljø og hvor det skjer en nedgang i den organiserte fritidsaktiviteten, men en økning i annen type sosial aktivitet.

Aksjonsradius og bysentrums attraktivitet øker også for denne aldersgruppen, 16-18/19 år (Øia 1991). For Osloungdom må ca 3 prosent i aldersgruppen 13-15 år gjennom sentrum med offentlig kommunikasjon for å komme på skolen. For aldersgruppen 16-18 år er andelen ca 20 prosent, og for de over 18 år nærmere 30 prosent (Øia 1991). Dette forteller noe om hvordan aksjonsradiusen øker som et resultat av skolesystemet og lokalisering av skolene i forhold til elevenes bosted.

Den neste viktige overgangsfasen er når ungdom fyller 18 år og eventuelt tar førerkort for bil. For de som gjør det og som har tilgang til bil, åpner det seg nye muligheter og en ny form for «frihet» som for mange oppleves som ettertraktelsesverdig (Berg 1994, Hjorthol m fl 1990, Jørgensen 1989, Andréasson og Sjöberg 1996).

I den voksne befolkningen finner vi forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder både reisemåter og holdninger til miljø. Blant ungdom finner man også tilsvarende tendenser. Dette gjelder både i forhold til aktivitetsmønster og transportmiddelbruk og spesielt i forhold til oppfatning av og forhold til bil (eller andre motoriserte kjøretøy), der interessen og bruken er større blant menn enn blant kvinner, noe som også gjelder i de yngre aldersgruppene (Spolander m fl 1987, Lie 1983).

En del undersøkelser viser også at kvinner er mer opptatt av miljø enn menn (Hjorthol og Berge 1997, Bennulf 1994, Lavik 1990). Dette gjelder også de yngre aldersgruppene (Hellevik 1991, Andréasson og Sjöberg 1996). Resultatene fra Norsk Monitor (gjennomført av MMI høsten 1989) viser at om man sammenlikner de typiske mønstrene for ungdom av ulikt kjønn, preges jentenes verdisyn oftere av en sosial orientering og et engasjement i samfunnsmessige problemer, mens flere av guttene er opptatt av egne materielle behov (Hellevik 1991).

På bakgrunn av dette vil forskjellene mellom de tre aldersgruppene, samt kjønnsforskjellene vektlegges i alle analyser.

## 2.2 Metode og nettoutvalg

Studien har blitt gjennomført som en postenquete blant ungdom i alderen 13 til 20 år i to ulike områder av Oslo, i bydelene 24 (Røa) og 25 (Ullern) på vestkanten og bydelene 11 (Bøler), 12 (Manglerud) og 13 (Østensjø) på østkanten av byen. Det ble sendt ut like mange skjema i hvert av områdene (totalt 4500), likt fordelt på de tre aldersgruppene (13-15, 16-17, 18-20). Spørreskjemaene ble besvart sent på høsten 1997. Spørreskjema er vist i vedlegg 3.

Tabell 2.1 viser nettoutvalget og svarprosenten fordelt på kjønn, aldersgrupper og bydel.

Tabell 2.1: Nettoutvalg og svarprosent fordelt på kjønn, alder og bydel

Variabler	Nettoutvalg antall	Nettoutvalg prosent	Svarprosent
Alle	2074	46	46
<i>Kjønn:</i>			
Jenter	1143	55	51
Gutter	931	45	42
<i>Alder:</i>			
13-15 år	760	37	51
16-17 år	677	33	50
18-20 år	637	31	42
<i>Bydel*:</i>			
Østkant	949	46	42
Vestkant	1101	53	49

\*Datamaterialet mangler bydelsopplysninger for 1 prosent (24 personer) av utvalget

Svarprosenten varierer fra 42 i den eldste gruppen til 51 prosent blant de yngste. Totalt har 46 prosent av bruttoutvalget besvart spørreskjemaet. Det er en større andel gutter og ungdom i aldersgruppen 18-20 år som ikke har besvart skjemaet. Når det gjelder bydelene, er frafallet noe større på østkanten enn på vestkanten.

Frafallet i de ulike gruppene er ikke så stort at enhetene vil skille seg på noen systematisk måte fra bruttoutvalget med hensyn til kjønn, alder og bosted. Hvorvidt frafallet er skjevt på andre måter, for eksempel med hensyn til aktivitetsnivå, resemønster eller sosial bakgrunn, kan vi ikke si noe om.

## 2.3 Sentrale kjennetegn ved utvalget

### 2.3.1 Skolegang og arbeid

De fleste ungdommene i aldersgruppene 13-15 og 16-17 år går på skole, men noen få av 16-17-åringene er i arbeid. Blant 18-20 åringene er 20 prosent i arbeid og 7 prosent under opplæring, 3-4 prosent er arbeidsløse og resten går på skole. Det er ingen signifikante kjønnsforskjeller med hensyn til skolegang og arbeid. Det er imidlertid forskjeller mellom østkanten og vestkanten av Oslo når det gjelder studieretning i videregående, som tabell 2.2 viser. Blant vestkantungdom er det en større andel som går på allmennfaglig retning, mens flere av ungdommene fra østkanten går på yrkesfaglig retning.

Tabell 2.2: Hovedbeskjeftigelse fordelt på bydel. Prosent

Hovedbeskjeftigelse	Alle	Øst	Vest
Ungdomsskole	35	36	34
Videregående allmenn	35	30	39
Videregående yrkesfag	10	12	7
Høyskole/universitet	9	8	10
Arbeid/opplæring/arbeidsledig	11	12	9
Ubesvart	1	2	1
Sum	101	100	100
N*	2050	949	1101

\*Antall enheter er i denne tabellen 2050 fordi datamaterialet mangler bydelsopplysninger for 24 personer

### 2.3.2 Sosial bakgrunn

I tillegg til forskjeller mellom aldersgrupper og kjønn, har det vært viktig å få fram forskjellige sosioøkonomiske bakgrunnsvariabler med tanke på kulturelle og klassemessige forskjeller. Både foreldrenes utdanningsnivå, sosioøkonomiske status og husholdningsinntekt kan brukes som mål på sosial bakgrunn. I analysene vil vi derfor vise forskjeller etter foreldrenes sosioøkonomiske status eller husholdningsinntekt. I det følgende skal vi se på fordelingen av yrkesstatus og inntekt blant foreldrene, og drøfte operasjonaliseringen av sosioøkonomisk bakgrunn.

### 2.3.3 Foreldrenes yrke og sosioøkonomiske status

Sosioøkonomisk status eller sosial klasse er ikke enkelt å definere og operasjonalisere, og det hersker stor uenighet om hvordan dette bør gjøres. Debatten dreier seg først og fremst om hvilket perspektiv eller hvilke modeller som er mest relevante for å forstå forskjellige samfunnsforhold og om hvilke posisjoner og yrker som hører inn under de enkelte klassene eller sosioøkonomiske gruppene (Lodden 1995).

Våre data gir ikke grunnlag for nøyaktig klassifisering i sosioøkonomiske grupper på linje med undersøkelser fra blant annet Statistisk sentralbyrå. Grunnen til dette er at en undersøkelse med begrenset ramme ikke gir rom for innsamling av detaljerte yrkesopplysninger, noe som ofte er en forutsetning for riktig klassifisering.

Ungdommene ble i spørreskjemaet presentert for et sett yrkesgrupper med enkelte eksempler på yrker tilhørende disse gruppene.<sup>2</sup> Man ble bedt om å plassere foreldrene sine i en av gruppene. Det er grunn til å tro at denne metoden kan føre til en del "feilplasseringer" fordi yrker blir plassert i andre grupper enn de var tiltenkt. Slike uriktige plasseringer med påfølgende feilklassifisering kan dekke over faktiske klassemessige forskjeller (Lodden 1995).

Ifølge yrkesopplysningene ungdommene har oppgitt om sine foreldre, finner vi at svært mange av foreldrene har nokså høy status. At 32 prosent av fedrene og 14 prosent av mødrene har overordnede stillinger, virker umiddelbart noe urimelig og må skyldes at kategorien fanger opp ledere på lavere nivå enn det kategorien var tiltenkt. Det er også svært få arbeidere blant ungdommenes foreldre. En mulig forklaring på dette er at det kan være en høy andel fra arbeiderklassen i frafallsgruppen.<sup>3</sup> Tabell 2.3 viser fordelingen på yrkesgrupper for henholdsvis far og mor.

Tabell 2.3: Fordeling på yrkesgrupper for mor og far. Prosent

Yrkesgrupper	Fars yrke	Mors yrke
Ikke i arbeid	4	11
Ufaglærte arbeidere	2	4
Faglærte arbeidere	6	1
Lavere funksjonærer	3	11
Fagfunksjonærer	17	34
Overordnet stilling	32	14
Eiere av bedrift	11	3
Frie yrker	5	3
Vet ikke/ubesvart	20	18
Sum	100	100

<sup>2</sup> Disse yrkesgruppene er omtrent de samme som i SSB's "Standard for inndeling etter sosioøkonomisk status", bortsett fra at vi ikke har en egen kategori for yrker innen primærnæringene.

<sup>3</sup> "Ung i Norge"-undersøkelsen, hvor det var mulig å sjekke hvem som var i frafallsgruppen, tyder på at frafallet er selektivt. En typisk "fracfallen" er en "gutt med arbeiderklassebakgrunn som gikk på yrkesfag..." (Skogen, 1996:14).

Vi har valgt å operasjonalisere sosioøkonomisk bakgrunn på følgende måte: Yrkesopplysninger for både mor og far er brukt som grunnlag for plasseringen i sosioøkonomiske grupper. Vi har laget en såkalt ”rang”-sosioøkonomisk variabel, hvor den av foreldrene med den ”høyeste” status har fått bestemme plasseringen. I de tilfellene hvor vi bare har yrkesopplysninger om en av foreldrene, blir selvsagt denne bestemmende for plasseringen. Med denne metoden kan manglende yrkesopplysninger for en av foreldrene oppveies av opplysninger for den andre, i motsetning til om vi kun lar fars yrke bestemme plasseringen (slik det er vanlig å gjøre).

Vi opererer med fire hovedgrupper og prosentfordelingen på disse gruppene er vist i tabell 2.4. I de fleste analyser i rapporten foretas det en todeling i arbeiderklasse og middelklasse, hvor arbeidere og lavere funksjonærer danner arbeiderklassen.

Tabell 2.4: Fordeling på sosioøkonomisk bakgrunn. Prosent

Sosioøkonomisk bakgrunn	Prosent
Arbeider/lavere funksjonær	10
Fagfunksjonær	21
Høyere funksjonær/overordnet stilling	35
Eiere av bedrift/frie yrker	21
Ikke i arbeid/ubesvart	13
Sum	100

### 2.3.4 Husholdningsinntekt

I mange tilfeller vil det også være interessant å bruke husholdningsinntekt som en indikasjon på sosioøkonomisk bakgrunn eller ressurser. Mot dette kan innvendes at opplysninger om inntekt ofte er mer upålitelige enn opplysninger om sosioøkonomisk status. Det hefter seg alltid stor usikkerhet til ungdoms opplysninger om foreldrenes inntekt (Bakken 1998), og dette må tas i betraktning når man studerer analyseresultatene.

Tabell 2.5 viser fordelingen på husholdningsinntekt i utvalget.

Tabell 2.5: Fordeling på husholdningsinntekt. Prosent

Inntektskategori	Prosent
Lav inntekt (under 300 000)	19
Middels inntekt (300 000 – 600 000)	31
Høy inntekt (over 600 000)	27
Vet ikke/ubesvart	23
Sum	100

En fjerdedel av utvalget har ikke opplysninger om foreldrenes inntekt. Det kan tyde på at de ikke har spurt foreldrene om dette eller at foreldrene rett og slett ikke ønsker at barna skal vite det. Ungdom med foreldre i høyere/overordnede

stillinger har i større grad gitt opplysninger om husholdningsinntekt enn ungdom med annen sosioøkonomisk bakgrunn.

### 2.3.5 Forskjeller mellom østkant og vestkant

Vi er også interessert i å undersøke forskjeller mellom ungdommene fra østkanten og ungdommene fra vestkanten, fordi vi vet at det er visse kulturelle og sosioøkonomiske forskjeller mellom disse delene av byen (Barstad 1997, Hagen m fl 1994). Som vi ser av tabell 2.6 er det klare forskjeller mellom øst og vest når det gjelder foreldrenes utdanning, inntekt og sosioøkonomiske status. Forskjellene i sosioøkonomisk status gjelder særlig andelen arbeidere og lavere funksjonærer, som er sterkt overrepresentert på østkanten, og eiere av bedrifter og frie yrkesutøvere som det er mange flere av på vestkanten. Vestkanten har langt større andel med universitets- og høyskoleutdanning enn østkanten, og flere i den høyeste inntektskategorien. Dette er i overensstemmelse med offisiell statistikk (Oslo kommune 1994).

Tabell 2.6: Fordeling på utdanning, sosioøkonomisk status og husholdningsinntekt for ungdommenes foreldre. Østkant og vestkant i Oslo. Prosent

Sosiale bakgrunnsvariable	Østkant	Vestkant
<i>Utdanningsnivå (far)</i>		
Grunnskole/ungdomsskole	8	3
Gymnas/videregående	11	5
Yrkesskole/fagskole/teknisk skole	27	15
Høgskole/universitet	39	66
Vet ikke/ubesvart	16	11
<i>Sosioøkonomisk status</i>		
Arbeidere/lavere funksjonærer	16	5
Fagfunksjonærer	21	21
Høyere funksjonærer/overordnede	32	37
Eiere av bedrift/frie yrker	15	27
Ikke i arbeid/ubesvart	17	10
<i>Husholdningsinntekt</i>		
Lav	23	16
Middels	35	28
Høy	19	34
Vet ikke/ubesvart	22	23
N	949	1101

## 2.4 Transportressurser

Ungdommenes og foreldrenes transportressurser har betydning for transportmiddelbruk, og tilgangen til bil er helt vesentlig i denne sammenhengen. Tilgang til bil har betydning både for muligheten til å bli transportert og for selv å kunne benytte bil til egen kjøring. Vi skal derfor i dette avsnittet si litt om ungdommenes tilgang til transportressurser med særlig vektlegging på deres biltilgang.



### 2.4.1 Egne transportressurser

Nesten 90 prosent av utvalget eier sin egen sykkel. Mulighetene for å sykle til ulike aktiviteter skulle derfor være veldig gode. 3-4 prosent eier moped og bare en halv prosent eier lett eller tung motorsykkel.

Omtrent halvparten (47 prosent) av ungdommene over 18 år har førerkort. Dette gjelder for 38 prosent av jentene og 58 prosent av guttene.

I aldersgruppen 18-20 år eier 11 prosent sin egen bil, tabell 2.7, 6 prosent av jentene og 17 prosent av guttene. Med andre ord er tre fjerdedeler av ungdommene som eier bil gutter. Det er forskjeller mellom østkant og vestkant når det gjelder ungdoms bilhold. 14 prosent av ungdommene fra østkanten og 8 prosent fra vestkanten eier sin egen bil. Det er også forskjeller etter klassebakgrunn. Blant ungdommene i arbeiderklassen har 27 prosent bil og blant middelklassen har bare 9 prosent bil.

Å eie egen bil er langt mer utbredt blant ungdommer som går yrkesfaglig studieretning på videregående (21 prosent) enn blant de som går allmennfaglig retning (7 prosent) eller studerer på høyskole eller universitet (5 prosent). Dessuten har ca. 19 prosent av de som er i arbeid, er under opplæring eller er arbeidsløse egen bil.

Det er med andre ord vanligere blant ungdom i denne alderen å ha bil dersom man er gutt, har arbeiderklassebakgrunn, studerer yrkesfag eller er yrkesaktiv og er fra østkanten i Oslo. Å eie sin egen bil er for øvrig ikke avhengig av familiens inntekt.

Tabell 2.7: Andel 18-20 år som eier bil etter ulike kjennetegn. Prosent

Kjennetegn	Eier egen bil
<i>Kjønn</i>	
Gutt	17
Jente	5
<i>Bosted</i>	
Østkant	14
Vestkant	8
<i>Sosial bakgrunn</i>	
Arbeiderklasse	27
Middelklasse	9
<i>Hovedbeskjeftigelse</i>	
Allmennfaglig retning- videregående	7
Yrkesfaglig retning – videregående	21
Høyskole/universitet	5
I arbeid/arbeidsledig	19
N	69

Mye tyder på at det å eie sin egen bil er en del av en form for gutte- og arbeiderklassekultur som råder i enkelte miljøer. Unge gutter som eier sin egen bil gjør det

ikke nødvendigvis fordi de har så god råd, men fordi de prioriterer det av ren bilinteresse. Bilen representerer gjerne en form for maskulin identitet for disse guttene (se Jørgensen 1989 og 1994).

## 2.4.2 Muligheter for å låne bil

Norske husholdninger har god tilgang til bil. Når det gjelder antall biler i husholdningen i vårt utvalg, kommer omtrent 90 prosent av utvalget fra husholdninger med en eller flere biler. 31 prosent av utvalget har to biler og 5 prosent av utvalget har tre eller flere biler i husholdningen. Og ikke uventet er det flest husholdninger med to eller flere biler på vestkanten.

Mange av ungdommene i denne alderen har muligheter til å låne bil av foreldre eller andre. Tabell 2.8 viser andelen som kan låne bil og hvor ofte de kan det. Til sammen har 67 prosent mulighet til å låne bil av og til eller så ofte de vil. En fjerdedel har ikke mulighet overhodet, men dette er hovedsakelig ungdom uten førerkort.

Tabell 2.8: Muligheter for å låne bil. Prosent

Muligheter for å låne bil	Prosent
Ikke mulighet	24
Svært sjelden	6
Av og til	39
Så ofte jeg vil	28
Ubesvart	3
Sum	100

Muligheten til å låne bil er høyere jo høyere inntekt familien har, tabell 2.9. Dette er særlig tydelig dersom en ser på ytterkategoriene; dvs de som ikke har muligheter til å låne bil overhodet og de som kan låne bil så ofte de vil. Mens bare 20 prosent av ungdommene fra familier med lav inntekt kan låne bil så ofte de vil, gjelder dette 42 prosent av ungdommene fra høyinntektsfamilier. Det er derimot ingen signifikante forskjeller når det gjelder muligheten for å låne bil mellom østkanten og vestkanten eller etter sosioøkonomisk status. Det er heller ikke noen forskjeller mellom jenter og gutter.

Ungdoms tilgang til bil er for øvrig den samme i 1995 som i 1980, viser en rapport fra Statistisk sentralbyrå. Dette gjelder ungdom i alderen 16-24 år som *ikke* bor sammen med foreldrene. Dette i motsetning til eldre aldersgrupper hvor andelen som disponerer bil har økt (Roalsø 1997). Med tilgang til bil menes her å kunne disponere egen eller andres bil.

Tabell 2.9: Muligheten til å låne bil etter husholdningsinntekt. 18-20 åringene.  
Prosent

Mulighet for å låne bil	Husholdningsinntekt		
	Lav	Middels	Høy
Ikke mulighet	37	19	11
Svært sjelden	10	5	2
Av og til	34	38	44
Så ofte jeg vil	20	38	42
Sum	101	100	99
N	134	130	132

Signifikant for  $p < 0,000$ , kjiqvadrattest

### 2.4.3 Indeks for transportressurser

Til bruk i en del av analysene i rapporten, har vi laget en indeks for transportressurser. Denne brukes i analyser av aldersgruppen 18-20 år.

Indeksen er laget på grunnlag av variablene førerkort for moped, motorsykkel og bil, eier moped, lett/tung motorsykkel og bil, muligheter til å låne bil og antall biler i husholdningen. Indeksen er beskrevet nærmere i vedlegg 1.

Poengsummene for de ulike ressursene er gitt på grunnlag av analyser av hvilke faktorer som har størst betydning for bruk av bil, enten som bilpassasjer eller som bilfører. Gjennomsnittlig poengsum for aldersgruppen 18-20 år er 7,3 poeng. Høyeste oppnådde poengsum er 24.

Indeksen er gruppert slik:

0-4 poeng = lite transportressurser

5-10 poeng = noe transportressurser

11-24 poeng = mye transportressurser

Denne grupperingen vil bli brukt i tabellene i rapporten.

Det er signifikante forskjeller etter kjønn og husholdningsinntekt når det gjelder de samlede transportressurser, men vi finner ikke forskjeller etter klassebakgrunn (arbeiderklasse/middelklasse) og bosted (øst/vest). Husholdningsinntekt er den bakgrunnsvariabelen som i størst grad påvirker tilgangen til transportressurser. Dette skyldes at familier med høy inntekt ofte har flere biler, som dermed kan gi ungdommene gode lånemuligheter.

## 3. Transporterfaring og sosialisering til transportatferd

### 3.1 Sosialisering til transportatferd

I løpet av barndom og ungdom blir individets handlinger og aktiviteter knyttet til kulturelle og sosiale egenskaper ved oppvekstmiljøet. Gradvis internaliserer individet miljøets egenart og de vaner, oppfatninger, verdier og holdninger som karakteriserer dette miljøet.

I denne prosessen, «sosialiseringsprosessen», er identifisering en grunnleggende prosess. Innen sosialpsykologien ses identifisering som én form for læring der individet lærer å gjøre det som det blir belønnet for å gjøre. Dersom individet oppnår oppmerksomhet eller på annen måte høster anerkjennelse for atferd og aktiviteter fra betydningsfulle andre i sin nærhet, vil denne typen atferd ha større sannsynlighet for å gjentas enn atferd som ikke følges av slike belønnende, positive konsekvenser. Individet tilegner seg de atferdsmønstre, holdninger og verdier som forventes. På denne måten blir individets atferd formet i og av det nærmeste oppvekstmiljøet (Erikson 1968).

Innenfor aldersgruppene vil det være ulike «andre» som har betydning for utvikling både av holdninger og atferd. I de yngste aldersgruppene vil antakeligvis foreldrene fremdeles ha en relativt stor innflytelse, mens venner og annen ytre påvirkning, for eksempel gjennom medier, vil ha større betydning for ungdom etter hvert som de blir eldre (Erikson 1968).

Foreldrene vil være viktige på ulike måter, både ut fra hvilken "transportpraksis" de har ført for sine barn opp gjennom oppveksten, dvs om de har kjørt barna til og fra ulike aktiviteter eller om de har overlatt transporten til barna selv, hvilke reisemåter de selv bruker og hvilke holdninger de har gitt uttrykk for når det gjelder bruk av bil og kollektive transportmidler. Foreldre kan både virke som modeller og "antimodeller" for handling. I Andréasson og Sjöbergs studie (1996) tar enkelte av ungdommene avstand fra sine foreldres "vanebilisme". Foreldrene vil imidlertid være med på å definere hva som er normal atferd gjennom sosialiseringen som foregår gjennom barnas oppvekst.

For å få en oversikt over ungdommenes "transporthistorie", dvs deres erfaringer med å reise og innarbeidede vaner, samt foreldres og nære venners reisemåter, har vi stilt spørsmål som samlet gir et lite bilde av disse erfaringene. I kapittel 7 vil vi komme nærmere inn på i hvilken grad transporthistorien eller deler av den har betydning for de holdninger disse ungdommene har til ulike måter å reise på og til den transportpraksisen de har i dagens situasjon.

## 3.2 Transporterfaring i oppveksten

### 3.2.1 Innledning

Transporterfaringene man får gjennom oppveksten er knyttet både til de ressurser og levemåter familien har, og til de stedsspesifikke egenskapene med hensyn til geografiske forhold, lokalisering og kollektivtilbud. De som er vokst opp på mindre tettsteder og i spredtbygde områder, vil være vant til å bli fraktet med buss til skolen, og er ellers ofte avhengige av biltransport til forskjellige fritidsaktiviteter. I byområdene vil avstanden til skolen være såpass kort at offentlig skoleskyss er uaktuelt. Det betyr at det for svært mange er overkommelig å gå eller sykle i barneskolealder.<sup>4</sup>

Reisemåten som brukes på de obligatoriske reisene, slik som skolereisen, vil også ha betydning for hvordan man reiser på andre reiser innenfor samme område, fordi gjentakende reisemønstre skaper vaner. Oppvekststedene vil derfor kunne være med på å prege de transporterfaringene og dermed den transportpraksis ungdom har.

Vi har derfor spurt hvor intervjupersonene bodde gjennom forskjellige stadier i oppveksten. Før de hadde begynt på skolen bodde 81 prosent i Oslo. Bare 2 prosent hadde vokst opp på landet i denne perioden av sitt liv, mens de resterende enten hadde bodd i en annen by eller i utlandet. I småskolen, 1. - 3. klasse, økte andelen som bodde i Oslo til 87 prosent, og i 4. - 6. klasse hadde 90 prosent bodd i Oslo. Andelen som hadde bodd i spredtbygde områder var den samme i hver periode.

Det betyr at de aller fleste av ungdommene i utvalget har Oslo som felles oppvekststed, og dermed et bosted som er preget av en stor variasjon når det gjelder transportmuligheter. Selv om de aller fleste kommer fra familier som har bil, finnes det også kollektive alternativer når de selv har nådd en viss alder. Spørsmålet er når barn oppfattes som gamle nok til å reise kollektivt på egen hånd.

### 3.2.2 Tidlig erfaring med å reise kollektivt alene

Ingen kjente undersøkelser har sett nærmere på når barn selv begynner å reise kollektivt (bortsett fra med skolebuss). For å få en pekepinn på når barn selv kan klare å reise med buss eller trikk alene, spurte vi om de husket omtrent hvor gamle de var første gangen de reiste kollektivt. Cirka en tredjedel mente at ved åtteårsalderen hadde de reist kollektivt alene, og nesten halvparten hadde reist innen de fylte ti år. Da de hadde fylt elleve år hadde mer enn 80 prosent reist alene med buss eller bane.

Vi har sett nærmere på hvordan svarene fordeler seg på alder for å få en indikasjon på hukommelsesproblemer knyttet til dette spørsmålet. Det viser seg at de eldste tror de reiste alene noe tidligere enn de yngste, men forskjellene er små. Debutalderen som selvstendig kollektivtrafikanter ligger rundt ti år. Det er ingen signifikante forskjeller mellom jenter og gutter.

---

<sup>4</sup> Med senket alder for skolestart har transport av de yngste blitt mer aktuelt.

### 3.2.3 Bilens plass i barns og ungdoms ferier

Vi skal her gi et lite innblikk i en del av transporthistorien som er knyttet til oppvekstfamilien og de vanene som er utviklet rundt ferien, særlig med henblikk på hvilket transportmiddel som brukes på feriereiser.

Bilens plass i den norske sommerferien ble introdusert gjennom campingferien på 60-tallet (Østby 1995, Vibe og Hjorthol 1993, Hjorthol 1998). På 80-tallet overtok "syden"-turer som det folkelige svar på campingferien, mens hyttelivet har hatt en sentral plass i ferie- og fritidslivet i hele perioden. Ved siden av at hyttestandarden er forbedret, har også transport til hyttene forandret seg. Mens man tidligere kunne komme seg til hyttene (i det sentrale Østlandsområdet) med buss, er bilen en forutsetning i dag (Hjorthol m fl 1990).

For ungdommene i vårt utvalg var hytteferie med bil den vanligste formen for sommerferie gjennom hele barneskolen, se tabell 3.1. I perioden 1. - 3. klasse hadde 51 prosent slik ferieform, mens 48 prosent ferierte på hytta mens de gikk i 4. - 6. klasse. Rundt ti prosent reiste på campingtur med bil. Bilen var med andre ord det vanligste framkomstmiddelet når disse ungdommene reiste på sommerferie i barndommen. Jenter og gutter har de samme ferieformene. Det er heller ingen store forskjeller mellom aldersgruppene i utvalget. Vi kan imidlertid se en tendens til at sydenturer med fly er noe mer vanlig blant ungdommene i den yngste aldersgruppen (13-15 år) enn blant de eldste (18-20 år), både mens de gikk i 1.-3. klasse og i 4. - 6. klasse, noe som kan tyde på at denne måten å feriere på har blitt mer vanlig over tid.

Tabell 3.1: Ferietyper i barneskolen. Prosent

Ferietype	1.-3. klasse	4.-6. klasse
Hjemme	6	4
Biltur/camping	10	9
Besøk/hytteferie m/bil	51	48
Besøk/hytteferie m/tog, fly, båt, buss	8	9
Sydenturer m/fly	15	19
Annet/ubesvart	10	12
Sum	100	101

### 3.2.4 Skolereisen blant barn

Å reise med buss eller bane tilhører de daglige reisene eller hverdagslivets reiser, og vi skal gå nærmere inn på hvordan disse artet seg i barneskolealderen, både de obligatoriske og de mer frivillige reisene. Går vi tilbake til barndommens hverdagsliv er skolereisene de hyppigst forekommende. Ved å spørre ungdom om hvordan de reiste til skolen som barn, vil vi få noe grove mål på transportmiddelbruken. Som vi ser av tabell 3.2, gikk de aller fleste til skolen gjennom hele barneskolen, både i sommer- og vinterhalvåret.

Tabell 3.2: Oversikt over reisemåte til skolen på barneskolenivå.  
Sommer/vinter. Prosent

	1. – 3. klasse		4. – 6. klasse	
	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter
Gikk	85	85	59	84
Syklet	4	1	32	2
Kollektiv	5	5	6	8
Bilpassasjer	5	7	2	3
Annet	1	1	0	1
Ubesvart	1	1	1	2
Sum	101	100	100	100

Forskjellen mellom de yngste og de eldste klassene er at sykkelen blir viktig som transportmiddel fra 4. klasse (om sommeren). For de yngste har de fleste skoler forbud mot sykkelbruk, men fra 4. klasse tillates sykling dersom elevene bruker hjelm. Det viser seg at det er en større andel blant guttene (37 prosent) som sykler enn blant jentene (28 prosent). Jentene går oftere enn guttene. Jenter og gutter etablerer med andre ord forskjellige reisemønstre allerede i barneskolen.

Vi ser også at bare 5-7 prosent blir kjørt til skolen blant de yngste, og andelen blir enda lavere i 4. til 6. klasse (2-3 prosent). Her er det ingen forskjell på jenter og gutter.

Bruk av buss eller bane er heller ingen vanlig reisemåte for å komme til eller fra skolen for barn på disse klassesnivåene i Oslo (fra 5 til 8 prosent).

### 3.2.5 Barns reiser til ulike fritidsaktiviteter

For å få en oversikt over aktiviteter og reiser knyttet til barnas fritid stilte vi spørsmål om hvordan de vanligvis reiste til de ulike aktivitetene da de gikk i 4.-6. klasse. Tabell 3.3 viser fordelingen på reisemåtene som ble brukt til aktivitetene, fordelt på sommer- og vinterhalvåret.

I denne sammenhengen har vi skilt mellom organiserte og uorganiserte fritidsaktiviteter. Organiserte aktiviteter som kor- og korpsøvinger er ofte knyttet til skolen barna går på, slik at man kan gå til aktiviteten. Som vi ser av tabell 3.3, er også idrett, trening og speider fritidsaktiviteter som er lokalisert slik at mesteparten kunne gå eller sykle, mellom 62 og 68 prosent i sommerhalvåret og mellom 43 og 56 prosent på vinterstid.

Andelen som har vært bilpassasjer til disse aktivitetene varierer mellom 20 og 41 prosent, og ligger hovedsakelig på rundt 25 prosent om sommeren og 30-35 prosent om vinteren. Den høyeste andelen bilpassasjerer for denne typen aktiviteter, finner vi om vinteren for ungdommer som drar til trening. Disse tallene stemmer godt overens med tallene fra NIFs barne- og ungdomsundersøkelse (NIF 1996).

Til arrangementer og stevner i regi av idrettslag eller korps-/kor-/musikkforening er andelen som er bilpassasjer mye høyere, ca 70-80 prosent avhengig av årstid. Dette kan komme av at slike aktiviteter ofte skjer i helgene og gjerne lenger borte fra hjemstedet enn der de vanlige treningsøktene eller øvingene foregår. Det blir

derfor naturlig for foreldrene å kjøre barna til arrangementet og gjerne også være til stede som tilskuere.

Tabell 3.3: Oversikt over reisemåter til ulike aktiviteter 4. - 6. klasse. Sommer- og vinterhalvår. Prosentueringen er basert på andelen som faktisk har deltatt i den aktuelle aktivitet (angitt i siste kolonne). Prosent

	Gikk/syklet		Bilpassasjer/ annet		Kollektivt		Andel deltakende	
	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter
<i>Organiserte aktiviteter</i>								
Korps-/korøving	67	56	21	30	13	14	44	44
Korps-/korarr.	15	12	77	79	9	9	35	35
Idrett – trening	62	43	24	41	15	16	83	82
Idrettsstevne	18	10	71	80	11	11	65	63
Speider	68	53	20	34	12	14	23	22
Andre organisasjoner	40	32	28	35	31	34	15	15
<i>Uorganiserte aktiviteter</i>								
Vennebesøk	89	81	4	10	7	10	97	97
Fritidsklubb	83	77	5	8	13	16	52	51
Bibliotek	66	58	11	14	24	28	68	64
Kino	6	3	25	31	69	66	95	94
Annet	69	51	13	29	18	25	64	63

N=2074

Mesteparten av de uorganiserte fritidsaktivitetene foregår også i nærområdet. Besøk hos venner, i fritidsklubb og på bibliotek skjedde også først og fremst til fots eller med sykkel både sommer og vinter. Det er i svært liten utstrekning at foreldre eller andre kjørte dem til slike aktiviteter.

Kino er den typen uorganisert aktivitet som krever transportmidler (annet enn sykkel). Ingen av utvalgsområdene har egen kino, og som vi ser av tabell 3.3 var kollektivtransport den viktigste reisemåten når de skulle på kino.

Denne analysen viser at ungdommene i utvalget i relativt liten grad var avhengig av å bli transportert til sine fritidsaktiviteter i barneskolens øvre klasser. Mange av aktivitetene foregikk sannsynligvis i nærområdet slik at de kunne sykle eller gå. Unntaket er stevner og arrangementer der biltransport er det viktigste og kinobesøk med bruk av bane eller buss.

Det er vanskelig å gi noe eksakt mål på hvor mye ungdommene brukte ulike transportmidler i barndommen. De tallene vi opererer med her baserer seg på ungdommenes egen hukommelse og vil nok være beheftet med visse feil. Hvis vi likevel skal gi et samlet mål på omfanget av transportmiddelbruken, kan vi se på hvor stor andel av utvalget som reiste lite eller ofte med de ulike transportmidlene.

Vi finner da at 19 prosent av ungdommene, dvs omtrent en femtedel, ble kjørt til sine aktiviteter relativt ofte da de gikk i 4. - 6. klasse. Relativt ofte er da definert som å ha vært bilpassasjer til halvparten eller mer av alle aktiviteter man deltok på (sommer og vinter). Disse ungdommene hadde altså bilen som sitt viktigste framkomstmiddel i barndommen, når man ser bort fra reisemåte til skolen.



Når det gjelder kollektivbruk, er den jevnt over lav i så ung alder. Bare 14 prosent reiste kollektivt til mer enn halvparten av sine aktiviteter. 56 prosent gikk eller syklet til de fleste aktivitetene, og hadde dermed dette som dominerende framkomstmiddel i barndommen.

I kapittel 7 skal vi undersøke hvorvidt tidligere transporterfaring i form av reisemåter i barndommen, og da særlig det å reise som bilpassasjer, har bidratt til en sosialisering eller påvirkning til en bestemt reiseatferd.

### 3.3 Oppfatninger om foreldres og venners reisemåter

Som vi sa innledningsvis i kapitlet er foreldre og venner rollemodeller. Hvordan foreldre handler og hva slags transportpraksis de har, gir et bilde av den akseptable voksenverdenen. I hvilken utstrekning den unge liker eller misliker denne praksisen vet vi ikke noe om ut fra denne undersøkelsen, men den gir et bilde av hvordan den enkelte oppfatter sine foreldres transportpraksis. Det vi er interessert i å undersøke videre er i hvilken grad foreldres transportpraksis har noen sammenheng med de unges egne holdninger og praksis. Det kommer vi tilbake til i kapittel 7.

Når det gjelder karakteriseringen av den nærmeste vennens vanligste reisemåte antar vi at den ligger tett opp til intervjupersonens egen reisemåte. Bestevennen er en av de viktigste identifikasjonsobjekter i disse aldersgruppene, så likhet både i holdning og i handling vil ofte være stor.

Tabell 3.4 viser henholdsvis mors, fars og beste venns vanligste reisemåte. Oppfatningen av mors og fars reisemåter tilsvarer i grove trekk det som er den faktiske transportmiddelfordelingen for kvinner og menn i Oslo (Hjorthol 1998). Kvinner går, sykler og reiser mer kollektivt enn menn, mens menn er bilsjåfører i større utstrekning enn kvinner. Dette bildet finner vi igjen i tabell 3.4.

Tabell 3.4: Oppfatning av vanligste reisemåte for henholdsvis mor, far og beste venn. Prosent

Vanligste reisemåte	Mor	Far	Beste venn
Går eller sykler mesteparten av tiden	15	8	24
Reiser kollektivt mesteparten av tiden	24	15	50
Er bilpassasjer mesteparten av tiden	5	1	4
Er bilsjåfør mesteparten av tiden	40	59	7
Kombinerer flere reisemåter	12	11	14
Ubesvart	3	6	1
Sum	99	100	100

Når det gjelder oppfatningen av mors reisemåte mener flere jenter enn gutter at mor er sjåfør mesteparten av tiden, og de mener i mindre grad enn guttene at mor er bilpassasjer. Guttene ser oftere mor som passasjer og sjeldnere som sjåfør. Forskjellen er ikke stor, men den er signifikant. Når det gjelder oppfatningen av fars reisemåter er det ingen forskjell mellom jenter og gutter. En tolkning av dette

kan være at jentene legger mer merke til at mor kjører enn det guttene gjør siden hun er et nærmere identifiseringsobjekt for jentene enn for guttene.

Tabell 3.5 viser fordelingen på reisemåter når vi kombinerer mors og fars reisemåte. Bare en tidel av ungdommene har foreldre som begge reiser miljøvennlig mesteparten av tiden, dvs at de går, sykler eller reiser kollektivt. 65 prosent har imidlertid foreldre hvor enten mor eller far eller begge bruker bilen det meste av tiden. En fjerdedel har foreldre som kombinerer ulike reisemåter.

Tabell 3.5: Fordeling få reisemåter for ungdommenes foreldre. Prosent

Vanligste reisemåte for mor og far kombinert	Prosent
Begge går, sykler eller reiser kollektivt	12
Begge kombinerer ulike reisemåter	23
Én av foreldrene kjører bil	35
Begge kjører bil	30
Sum	100

Bestevennen har ofte et noenlunde likt reisemønster som en selv. Halvparten av respondentene mener at bestevennen reiser kollektivt mesteparten av tiden, mens en fjerdedel sier han eller hun som oftest går eller sykler, tabell 3.4. Det er svært få, bare 4 prosent, som mener at vennen er bilpassasjer og 7 prosent som mener at vennen er bilsjåfør mesteparten av tiden. Det betyr at i det store og det hele oppfatter ungdommene at de er selvhjulpne når det gjelder transport. Dersom de ikke reiser kollektivt, går eller sykler de for det meste.

### 3.4 Oppsummering

Sosialisering til transportatferd skjer først og fremst gjennom foreldrene i barneårene. I alderen 13-15 år vil fremdeles foreldrene ha stor innflytelse, samtidig som venner og annen ytre påvirkning, for eksempel gjennom medier, vil ha større betydning for ungdom etter hvert som de blir eldre.

Foreldrene vil være viktige på ulike måter, både ut fra hvilken transportpraksis de har ført for sine barn, hvilke reisemåter de bruker og hvilke holdninger de har gitt uttrykk for når det gjelder bruk av transportmidler.

Vi har i dette kapitlet sett på hvordan ungdommene har reist til skolen og til ulike fritidsaktiviteter da de gikk på barneskolen, dvs slik de er i stand til å huske dette. Vi fant at andelen som gikk og syklet til skolen rimelig nok var meget høy. Andelen som reiste som bilpassasjer til skolen varierte fra 2 til 7 prosent, avhengig av årstid. De aller yngste (1.-3. klasse) ble kjørt til skolen i litt større grad enn 4. - 6.-klassingene.

Ungdommene ble spurt om hvordan de reiste til ulike fritidsaktiviteter da de gikk i 4.-6. klasse. Gange og sykkel ble vanligvis brukt som transportmåte. Unntaket er reiser til stevner og arrangementer, hvor de fleste (nærmere 80 prosent) reiste som bilpassasjer. Respondentene var også i noen grad avhengig av å bli transportert til sine ulike aktiviteter som barn, enten med kollektiv transport eller ved at foreldrene skysset dem. Til aktiviteter som korps-/korøving, idrett, speider og

kino lå andelen bilpassasjerer på omtrent 20-30 prosent om sommeren og 30-40 prosent om vinteren. Kollektivandelen var høyest til aktiviteter som kino, bibliotek eller andre aktiviteter som ikke er nærmere spesifisert.

Ungdommene er også vant til at foreldrene bruker bil til daglig. 40 prosent har en mor som kjører bil mesteparten av tiden og 60 prosent svarer at far kjører bil mesteparten av tiden. Kombineres mors og fars reisemåte, finner vi at 30 prosent av utvalget har mor og far som begge kjører bil mesteparten av tiden. Ellers kan det nevnes at omtrent 60 prosent av ungdommene reiste på ferie med bil da de var i barneskolealder.

Ungdommene har derfor i høy grad erfaringer med bruk av bil både til fritidsaktiviteter, på ferieturer og dessuten gjennom foreldrenes bilbruk. De fikk imidlertid også tidlig erfaring med bruk av kollektivtilbudet. 80 prosent av ungdommene hadde reist alene med buss, bane eller lignende allerede da de var 11 år gamle.

## 4. Reiseaktivitet og transportmiddelbruk

### 4.1 Å reise som handlingskategori

Å reise kan vanligvis ses på som en avledet handling, noe som ikke er et mål i seg selv, men et middel til å nå andre mål. Reisen til skolen gjøres fordi den er obligatorisk. At reisen også kan være en måte å være sammen med kamerater på, kommer i tillegg. Når man sykler rundt alene eller sammen med venner uten at syklingen har noe annet formål enn selve turen eller det å være sammen, er det selve turen som er målet. Det samme gjelder når man slentrer rundt i byen. Reisen som mål i seg selv er antakelig mer aktuell for ungdom enn for eldre aldersgrupper.

Ungdoms uteaktivitet kan bestå av å bevege seg rundt, uten noe klart geografisk målpunkt eller noen hensikt utover det å gå eller sykle sammen med kamerater. Den tidligere refererte undersøkelsen fra Østfold (jfr. kapittel 1.1) viser at reisen utvides med lek og samvær, eller at vegen/gata brukes som samlingssted (Kolbenstvedt 1986). Niendeklassingene fortalte at de var ute på vegen 90 minutter hver dag for å være sammen og snakke med venner.

En reise kan også kategoriseres ut fra om den i det ene ytterpunktet er en vane-messig handling eller om den i det andre ytterpunktet er en planlagt handling, som krever at man endrer atferd. Ofte kan det være endringer i ytre betingelser som legger grunnlag for en ”heving av handlingens bevissthetsnivå”, fra å være en innarbeidet vane til å bli noe som må tenkes om på nytt, en planlagt handling. Når ungdom skifter skole, må reisemåten revurderes - den nye reisen må planlegges. Det kan også komme andre påvirkningsfaktorer inn i bildet, hva andre viktige personer, som venner eller foreldre, mener er den riktige måten å handle på, som kanskje har betydning for reisemåte.

Reisen kan også ha ulike grader av valgmuligheter fra å være helt obligatorisk til helt frivillig. Reisen til skole eller arbeid tilhører den første kategorien, en fritidsreise den siste. Obligatoriske reiser kan være både vanemessige og planlagte handlinger. Man reiser for eksempel slik man alltid har gjort uten å tenke på alternativer, fordi man har funnet en tilpasning som man er fornøyd med. Det kan oppstå en ny situasjon, for eksempel ved at familien har kjøpt en ekstra bil, det har kommet en ny busslinje eller man skifter skole, som betyr at reisen må planlegges på nytt, fordi atferden må eller kan endres.

Valgfrie reiser er mindre forutsigbare både med hensyn til når de gjøres og hvor de foregår, selv om en del av fritidsaktivitetene også kan ha et rutinemessig preg. Likevel er det større variasjon i denne typen reiser enn i de obligatoriske. De er mindre planlagte og oftere et resultat av impulsive handlinger enn de obligatoriske reisene. Variasjonene dreier seg både om valg av reisemåte og geografisk reisemål. For ungdom er det sannsynlig at de har flere valgfrie enn obligatoriske

reiser, men at de har færre valgmuligheter når det gjelder reisemåte enn voksne mennesker vil ha.

## 4.2 Ungdommenes aktivitetsmønster

Vi skal i dette kapitlet gi en oversikt over aktivitetene ungdommene deltar i og se på forskjellene mellom jenter og gutter og mellom aldersgruppene. Aktivitetsmønsteret sier oss hvor mange og hvem som gjør hvilke aktiviteter. Vi skal også se på aktivitetsnivået, dvs hvor mange ulike aktiviteter respondentene har deltatt på i løpet av en uke og hvor mange ganger den enkelte aktivitet er utført.

Som vi tidligere har sagt, kan aktivitetene karakteriseres ut fra forskjellige dimensjoner. De kan være obligatoriske, slik som skole eller arbeid, eller frivillige, som idrett eller fritidsklubb. Aktivitetene kan være basert på medlemskap i organisasjoner eller de kan være åpne eller mulige for alle. Aktivitetene kan også være knyttet til nærområdet eller man må reise lengre for å delta i dem. Som vi viste i kapittel 3, foregår for eksempel korps- og korøvelser ofte i nærmiljøet, mens man som regel må ut av nabolaget for å gå på kino.

Et annet aspekt ved den romlige dimensjonen er at mens noen aktiviteter alltid foregår på et fast sted, vil andre kunne variere. Skolen er eksempel på stedsbundethet, tur- og handleområder kan varieres. De obligatoriske aktivitetene og organiserte frivillige aktiviteter vil også tidsmessig være bundet. Skoledagene vil være de samme fra uke til uke. Musikkøvelser og trening i idrettslaget vil som regel også ha sine faste tider.

Disse dimensjonene er viktige med tanke på det potensielle transportbehovet reisene til og fra aktivitetene genererer. Det er enklere å tilrettelegge et transporttilbud for reiser med et fast tidsmessig og romlig mønster enn for de som varierer. Foregår reisene innenfor nærmiljøet blir behovet for motorisert transport mindre. Aktivitetene vil bli diskutert i forhold til disse aspektene.

### 4.2.1 Hvem deltar i ulike aktiviteter og hvor ofte gjør de det?

Grunnlaget for analysen av aktivitetene er spørsmål om hvilke aktiviteter ungdommene deltok i forrige uke og hvor mange ganger den enkelte aktivitet ble utført.

I gjennomsnitt har ungdommene i vårt utvalg deltatt i 7,8 *forskjellige aktiviteter* den aktuelle uka. Guttene har deltatt i 7,5 ulike aktiviteter og jentene i 8. Det er ingen forskjeller mellom aldersgruppene i *antall* aktiviteter. Gjennomsnittlig har ungdommene deltatt 19 ganger i ulike aktiviteter den aktuelle uka. Det betyr ca fem til seks (5,4) reiser pr dag (19x2/7). I reisevaneundersøkelsen for Oslo og Akershus 90/91 hadde den samme aldersgruppen 4,1 reiser pr dag. Metoden er noe forskjellig, slik at undersøkelsene ikke er direkte sammenliknbare. Men vi kan se at antallet reiser virker rimelig.

Tabell 4.1 gir en oversikt over andelene som har deltatt en eller flere ganger i de enkelte aktivitetene (på en uke) blant jenter og gutter og i de forskjellige aldersgruppene. Tabell 4.2 viser hvor mange ganger den enkelte aktivitet er utført i gjennomsnitt den aktuelle uka.

De aller fleste går på skole, høyskole eller universitet. Dette er den viktigste obligatoriske aktiviteten for alle. Hvordan skolereisen arter seg er derfor av stor interesse i forbindelse med transportplanlegging. Det er færre som går på skole i den eldste aldersgruppen, som til gjengjeld deltar mer i arbeidslivet, med arbeid enten som hoved- eller biaktivitet. Det er ingen forskjell mellom jenter og gutter når det gjelder deltakelse i de obligatoriske aktivitetene. For de yngste foregår skolereisene innenfor nabolaget. De eldre må som regel reise lengre for å komme til videregående skoler eller høyskoler og universitet, og det er deres reiser som i første rekke krever et transporttilbud.

Tabell 4.1: Andel av utvalget som har deltatt en eller flere ganger på ulike aktiviteter siste uke etter kjønn og alder. Prosent

Aktivitet	Alle	Kjønn		Alder		
		Gutt	Jente	13-15	16-17	18-20
Skole, universitet	85	83	86	92	94	65***
Arbeid (som hovedaktivitet)	11	12	10	4	4	28***
Arbeid (som biaktivitet)	36	34	37	27	38	45***
Korps, kor – musikkøvelse	18	14	21***	21	17	14**
Korps, kor – arr., stevne	5	4	6*	6	5	5
Sport, idrett – trening	63	62	63	65	62	60
Sport, idrett – arr., stevne	15	19	13***	21	14	11***
Speider, annen forening	8	9	7	9	8	6
Kino, teater, konsert m.m.	37	34	39*	33	37	41**
Kafé, pub, restaurant o.l.	51	44	57***	34	54	69***
Bibliotek	31	28	34**	33	30	31
Fritidsklubb, ungdomsklubb	15	17	15	27	14	2***
Diskotek, houseparty, rave o.l.	27	26	29	17	27	41***
Handle, shoppe, gjøre innkjøp	75	67	81***	74	77	75
Besøke venner hjemme hos dem	79	79	79	82	79	75**
Være med venner i nabolaget	47	53	43***	63	49	27***
Være med venner ute i sentrum	47	46	48	38	52	53***
Være med venner andre steder	36	34	37	27	41	41***
Følge søsken til ulike aktiviteter	9	9	8	10	6	10*
Familiebesøk	40	38	42	44	37	38**
Friluftsliv	27	24	30**	29	27	25
Helgetur, ferie	16	17	16	19	14	16
Antall	2074	931	1143	760	677	637

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

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

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

Et flertall av ungdommene (63 prosent) driver idrett eller går på trening. Dette er den mest vanlige formen for organisert frivillig aktivitet. Det er ingen forskjell mellom jenter og gutter om de deltar eller ikke, men guttene har trent flere ganger i uka enn jentene, som vi ser av tabell 4.2. Det er også flere av guttene enn jentene som er med på idrettsarrangement eller konkurranser.

Nesten en femtedel er medlem i kor, korps eller lignende. Her er det jentene som dominerer, både på øvelsene og deltakelse på stevner og arrangementer. Interessen for å delta i kor og korps og på idrettsstevner avtar med alderen, og er

lavest blant de eldste. Dette er i tråd med funn fra andre undersøkelser av ungdoms organiserte aktiviteter (Frønes 1982, Brusdal og Lavik 1991).

Når det gjelder de uorganiserte frivillige aktivitetene som er knyttet til bestemte gjøremål av mer underholdningsmessig karakter, som det å gå på kino, bibliotek, diskotek osv, viser analysen at disse til dels både er kjønns- og aldersbestemte.

Tabell 4.2: Gjennomsnittlig antall ganger ulike aktiviteter er foretatt siste uke fordelt etter kjønn og alder

Aktivitet	Alle	Kjønn		Alder		
		Gutt	Jente	13-15	16-17	18-20
Skole, universitet	4,15	4,10	4,20	4,57	4,67	3,11***
Arbeid (som hovedaktivitet)	0,47	0,51	0,44	0,07	0,10	1,35***
Arbeid (som biaktivitet)	0,77	0,82	0,73	0,61	0,71	1,02***
Korps, kor – musikkøvelse	0,31	0,26	0,35**	0,35	0,31	0,25*
Korps, kor – arr., stevne	0,08	0,05	0,10**	0,09	0,06	0,08
Sport, idrett – trening	1,63	1,77	1,51**	1,63	1,66	1,59
Sport, idrett – arr., stevne	0,25	0,31	0,21**	0,34	0,21	0,19***
Speider, annen forening	0,13	0,14	0,12	0,13	0,13	0,12
Kino, teater, konsert m.m.	0,46	0,43	0,49	0,43	0,44	0,53*
Kafé, pub, restaurant o.l.	1,01	0,87	1,13***	0,56	1,12	1,45***
Bibliotek	0,50	0,44	0,55**	0,52	0,48	0,50
Fritidsklubb, ungdomsklubb	0,27	0,30	0,24	0,46	0,27	0,04***
Diskotek, houseparty, rave o.l.	0,39	0,37	0,40	0,25	0,38	0,56***
Handle, shoppe, gjøre innkjøp	1,66	1,52	1,78**	1,55	1,71	1,74
Besøke venner hjemme hos dem	2,46	2,70	2,27***	2,80	2,50	2,02***
Være med venner i nabolaget	1,64	2,02	1,33***	2,36	1,61	0,79***
Være med venner ute i sentrum	0,99	0,98	1,00	0,67	1,23	1,13***
Være med venner andre steder	0,75	0,79	0,72	0,50	0,92	0,87***
Følge søsken til ulike aktiviteter	0,14	0,16	0,13	0,18	0,08	0,17**
Familiebesøk	0,57	0,55	0,59	0,64	0,51	0,56*
Friluftsliv	0,57	0,47	0,66**	0,63	0,56	0,52
Helgetur, ferie	0,20	0,21	0,19	0,22	0,17	0,21
Antall	2074	931	1143	760	677	637

\* signifikant for  $p < 0,05$ , T-test

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , T-test

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , T-test

Jentene går hyppigere på kino, teater, konserter og kafé enn guttene. De låner oftere bøker på biblioteket enn guttene gjør og de går mer i butikker. Å handle eller gjøre innkjøp kan både være dagligvareinnkjøp for familien og handling for eget behov. Når jenter handler oftere enn gutter, kan det både være fordi de oftere pålegges denne oppgaven eller fordi shopping er en viktigere del av jente- enn av guttekulturen. Fritidsklubb og diskotek er like ofte besøkt av begge kjønn.

Flere av disse aktivitetene er også klart aldersbetinget. Besøk på kino, teater, kafé, pub, diskotek osv er hyppigere blant de eldste enn blant de yngste. Dette har både med aldersgrenser, interesser og økonomi å gjøre. Mange av disse aktivitetene ligger utenfor nærområdet, og krever dermed transport. Flere vil også være sentralt lokalisert, slik at kollektivtransport er det beste alternativet.

Den tredje gruppen av frivillige aktiviteter, og som samtidig er uorganisert, er knyttet til sosialt samvær med venner, enten hjemme hos hverandre, i nabolaget, i sentrum eller andre steder. Å være sammen med venner hjemme eller i nabolaget er en av de vanligste aktivitetene blant unge, og særlig blant de yngste. Det ser også ut til at gutter er mer sammen hjemme eller i nabolaget enn det jentene er. De eldre treffer sine jevnaldrende oftere i sentrum eller andre steder i byen.

Den siste gruppen av aktiviteter er i stor grad knyttet til familien, som det å følge søsken, familiebesøk og helge- og ferieturer. Friluftsliv kommer i en noe annen kategori, og har et større preg av egenaktivitet enn de andre. For disse aktivitetene er det små forskjeller mellom jenter og gutter og mellom aldersgruppene både mht om og hvor ofte man deltar. Unntaket er friluftsliv, hvor jentene deltar i større grad enn guttene. Siden flere av aktivitetene gjøres sammen med foreldre, kan vi også anta at mange vil være bilpassasjerer. Disse aktivitetene genererer reiser som vil variere både i tid og rom, men som i stor utstrekning vil være avhengig av transportmidler.

### 4.3 Reisemåter til aktivitetene

Analysene foran viser at de ulike kategoriene av aktiviteter genererer forskjellige typer reiser og dermed transportbehov. Som vi viste i forrige avsnitt er det forskjeller både mellom jenter og gutter og mellom aldersgrupper i forhold til hva slags aktiviteter som gjøres og hvor ofte de foregår. Vi antar at dette også vil gjenspeiles i hvilke reisemåter som velges.

Vi skal se nærmere på hvordan ungdommene reiser til skole, arbeid og de ulike fritidsaktivitetene. Vi skal undersøke hvordan dette reisemønsteret endrer seg med alderen og hvilke kjønnsforskjeller som eksisterer i bruk av transportmidler. Vi er dessuten opptatt av å undersøke ungdommenes transportmiddelbruk for alle aktiviteter samlet og for ulike grupper av aktiviteter. Den samlede transportmiddelbruken skal vi se nærmere på i kapittel 4.4.

Først skal vi se på hvilke reisemåter eller transportmidler som brukes til de ulike aktivitetene. Grunnlaget er svaret på hvilket transportmiddel de brukte *siste gang* de reiste til de ulike aktivitetene. Vi opererer med andre ord ikke med samme referanseperiode som i foregående avsnitt, der vi tok for oss aktivitetsmønsteret *siste uke*.

#### 4.3.1 Hvilke transportmidler brukes til ulike aktiviteter?

Tabell 4.3 gir en oversikt over transportmiddelbruken til hver enkelt aktivitet, og tabellene 4.4 og 4.5 viser fordelingen etter kjønn og etter aldersgrupper. De viser hvor mange prosent av de som *faktisk* deltok i den aktuelle aktivitet som reiste henholdsvis til fots, med sykkel, med egen bil/moped/MC,<sup>5</sup> som bilpassasjer eller med kollektive transportmidler.

Til de obligatoriske aktivitetene skole og arbeid (dvs arbeid som hovedaktivitet) er det å reise kollektivt den dominerende reisemåten. Halvparten reiser med buss,

---

<sup>5</sup> På grunn av det lave antallet moped- og motorsykelkjørere, er disse slått sammen med bilførere.



trikk eller bane, mens ca 30 prosent går og 10 prosent sykler. Dette framgår av tabell 4.3.

Tabell 4.3: Transportmiddelbruk siste gang man reiste til ulike aktiviteter. Prosentueringen er basert på de som har deltatt i aktiviteten den siste tiden (andel er vist i siste kolonne). Prosent

Aktivitet	Gikk	Syklet	Bil/moped/MC	Bilpassasjer	Kollektivt	Andel deltatt
Skole, universitet	31	11	4	4	50	91
Arbeid (som hovedaktivitet)	23	5	13	10	49	12
Arbeid (som biaktivitet)	28	12	9	11	40	40
Korps, kor – musikkøvelse	40	6	3	21	30	20
Korps, kor – arr., stevne	12	2	5	48	34	9
Sport, idrett – trening	26	16	7	19	32	68
Sport, idrett – arr., stevne	10	7	8	50	26	25
Speider, annen forening	29	14	5	21	33	10
Kino, teater, konsert m.m.	3	1	3	12	81	57
Kafé, pub, restaurant o.l.	11	1	4	16	69	60
Bibliotek	42	7	3	5	43	45
Fritidsklubb, ungdomsklubb	55	9	3	5	27	22
Diskotek, houseparty, rave o.l.	14	2	1	10	72	39
Handle, shoppe, gjøre innkjøp	15	3	7	16	58	82
Besøke venner hjemme hos dem	47	12	9	7	25	86
Være med venner i nabolaget	79	8	3	2	9	58
Være med venner ute i sentrum	5	0	2	4	90	58
Være med venner andre steder	5	1	5	7	83	50
Følge søsken til ulike aktiviteter	45	9	20	13	14	14
Familiebesøk	11	2	10	60	17	55
Friluftsliv	54	12	3	18	14	44
Helgetur, ferie	3	1	6	64	26	39

N=2074

Det er bare 4 prosent som kjøres til skolen i disse aldersgruppene, og ganske få som selv kjører til skole eller arbeid. Sammenlikner vi med de voksnes reisevaner i Oslo er det reisene til de obligatoriske aktivitetene hvor kollektivandelen er høyest, også blant dem (Lunden m fl 1994, Vibe 1993, Hjorthol 1998).

Når det gjelder fritidsaktivitetene, varierer transportmiddelbruken etter hvilken type aktivitet det dreier seg om. For de organiserte aktivitetene avhenger transportmiddelbruken av om det er trening/øvelse eller stevne. Til idretts- eller kor-/korpsstevne er det vanligst å være bilpassasjer (ca 50 prosent), mens ca 30 prosent reiser kollektivt. For de organiserte aktivitetene, som i stor grad foregår i nærmiljøet eller forholdsvis nært hjemmet, er det ca 30-40 prosent som går eller sykler, ca 30-40 prosent som reiser kollektivt og omkring 20 prosent som blir kjørt.

For de organiserte fritidsaktivitetene er det med andre ord en relativt høy andel foreldrekjøring involvert, både når det gjelder stevner og de ukentlige treningsdagene eller øvelsene. Samlet kan dette utgjøre en god del kjøring når mer enn 60

prosent av ungdommene trener ca to ganger pr uke. Mye av kjøringen foregår også i boligområdene og i tilknytning til skolene.

En forklaring på biltransporten kan være tidsknapphet. Trenings- og øvelsestidene er såpass tidlig på ettermiddagen at for å få tid til mat og lekser etter skoletid blir bilen alternativet. En annen forklaring er frakt av utstyr eller instrumenter. En tredje forklaring er at når noen først begynner å kjøre sine barn trekker dette andre med seg, dels fordi det blir et krav og dels fordi det blir mer trafikkfarlig for de som går eller sykler når biltrafikken øker.

Uorganiserte aktiviteter som kino, teater, kafé, diskotek og handling/shopping foregår først og fremst i de sentrale byområdene, og bruk av kollektivtransport er derfor den vanligste reisemåten til mellom 70 og 90 prosent av disse aktivitetene. Andelen er noe mindre for handling/shopping, 58 prosent, en aktivitet som også kan skje i området hvor man bor. Besøk på bibliotek skjer stort sett enten til fots eller med kollektive transportmidler. For denne typen av uorganiserte fritidsaktiviteter er det lite foreldrekjøring, fra 5 til 16 prosent oppgir at de var bilpassasjer, lavest for biblioteksbesøk, høyest for kafé- og restaurantbesøk samt innkjøp. Det er en betydelig større grad av egentransport for denne typen aktiviteter enn for de organiserte fritidsaktivitetene.

Det samme gjelder for samvær med venner, enten det foregår hjemme hos hverandre, i nabolaget eller andre steder i byen. Er det i nærheten er det mest vanlig at man går, skjer det andre steder bruker de buss eller bane i 80-90 prosent av tilfellene.

Familiebesøk og helge- og feieturer er først og fremst bilturer, og de unge er passasjerer i 60-65 prosent av tilfellene. Mellom en fjerdedel og en femtedel foregår med kollektive transportmidler. De fleste oppga gange som reisemåte i forbindelse med friluftaktiviteter og det å følge søsken til deres aktiviteter.

#### 4.3.2 Kjønnforskjeller

Blant voksne kvinner og menn er det fremdeles ganske store forskjeller i transportmiddelbruk på de aller fleste reiser. Hovedbildet er at menn bruker mer bil enn kvinner, mens kvinner reiser mer kollektivt enn menn (Hjorthol 1998). Forskjellene varierer etter alder, og er størst blant de eldste gruppene og minst blant de yngste.

Når vi her sammenlikner ungdom med samme ytre forutsetninger og familier med i hovedsak samme ressursbakgrunn, skulle vi kanskje forvente at forskjellene ville være relativt små. I den grad det er forskjeller mellom jenter og gutter i disse aldersgruppene når det gjelder transportmiddelbruk, må vi anta at disse kan tilskrives forskjeller i interesser og væremåter knyttet til det sosiale kjønn eller til kjønnsroller.

Fra tidligere forskning vet vi at blant yngre tenåringer har gutter sykler og mopeder som hobby, mens jenter oftere er opptatt av hester og ridning (Ferrer 1987). Interessen for og bruk av moped, motorsykkel og bil er større blant menn enn blant kvinner, noe som også gjelder i de yngre aldersgruppene (Spolander m fl 1987, Lie 1983).

Transportmiddelbruken blant ungdom i aldersgruppene som er representert i vår undersøkelse har ikke vært analysert tidligere, så hvordan ulikhet i interesse eventuelt slår ut i forskjellige reisemåter er ikke tidligere dokumentert.

Våre analyser viser at det er klare forskjeller mellom jenter og gutter innenfor alle kategorier av aktiviteter, slik tabell 4.4 viser. Det bildet som framtrer viser at jentene går og reiser kollektivt mer enn guttene, mens guttene sykler og kjører moped, motorsykkel eller bil mer enn jentene. Jenter og gutter er like ofte bilpassasjer på de forskjellige reisene. Forskjellen fra de voksnes reisemåter er at andelen som selv kjører moped eller bil er mye lavere, og at forskjellen mellom kjønnene når det gjelder bruk av kollektivtransport er mindre.

Tabell 4.4: Transportmiddelbruk til ulike aktiviteter etter kjønn. Prosentueringen er basert på de som har deltatt i aktiviteten den siste tiden. Prosent

	Gikk		Syklet		Bil/moped/ MC		Bilpassa- sjer		Kollektivt	
	Gutt	Jente	Gutt	Jente	Gutt	Jente	Gutt	Jente	Gutt	Jente
Skole, universitet***	28	33	17	6	6	2	5	4	45	55
Arbeid (som hovedaktivitet)*	20	27	5	5	19	7	14	7	42	55
Arbeid (som biaktivitet)***	29	28	17	9	12	6	11	11	31	47
Korps, kor – musikkøvelse	35	43	10	5	3	2	23	19	28	31
Korps, kor – arr., stevne	15	10	3	1	9	2	44	51	29	36
Sport, idrett – trening***	25	27	21	12	10	6	21	18	23	38
Sport, idrett – arr., stevne(*)	9	11	9	5	10	5	50	49	23	30
Speider, annen forening**	31	26	22	5	6	3	17	25	25	42
Kino, teater, konsert m.m.	4	2	1	0	4	3	12	13	79	82
Kafé, pub, restaurant o.l.**	12	10	1	1	5	3	19	14	63	72
Bibliotek**	43	42	9	5	4	2	6	4	38	47
Fritidsklubb, ungdomsklubb***	50	60	14	5	6	0	5	5	25	29
Diskotek, houseparty, rave o.l.**	17	12	3	1	3	0	11	10	67	77
Handle, shoppe, gjøre innkjøp***	20	12	6	2	11	4	19	14	44	68
Besøke venner hjemme hos dem***	43	50	18	8	13	6	6	8	21	29
Være med venner i nabolaget***	73	83	13	4	4	1	2	1	8	11
Være med venner ute i sentrum**	7	4	0	0	3	1	5	2	85	93
Være med venner andre steder***	8	4	2	1	6	3	9	5	76	88
Følge søsken til ulike aktiviteter**	39	50	11	7	27	13	14	12	9	18
Familiebesøk***	11	11	2	1	14	6	59	62	14	20
Friluftsliv***	46	59	20	7	4	3	20	16	11	15
Helgetur, ferie***	4	2	2	0	9	3	63	65	22	30

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

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

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

Vi ser her at på tross av at forutsetningene for å velge reisemåter i utgangspunktet er den samme, er guttenes interesse for å bruke egne transportmidler større enn jentenes. Gutter skaffer seg motoriserte transportmidler og bruker sykkelen mer enn det jentene gjør. Dermed legges også grunnlaget for ulikheter oppover i aldersgruppene. Når jentene bruker kollektivtransporten mer enn guttene betyr det at de skaper seg en bredere erfaring med denne måten å reise på, som også vil ha betydning for senere transportmiddelvalg. De som kjenner det kollektive transporttilbudet, vil også være mest tilbøyelige til å bruke det (Hjorthol m fl 1990, Brög 1991).

### 4.3.3 Aldersforskjeller

Som vi viste i kapittel 4.2, varierer kategorier av aktiviteter mye med alder. Innholdet i de obligatoriske aktivitetene forandrer seg fra skole i nærmiljøet til skole eller utdanningsinstitusjon lokalisert andre steder i byen eller til lønnsarbeid.

Det skjer også en endring i de frivillige aktivitetene fra organiserte til en større andel uorganiserte aktiviteter, og de uorganiserte aktivitetene legges oftere utenfor nabolaget enn innenfor blant de eldste. Ved skifte av skole og eventuell inntreden i arbeidslivet, vil også det sosiale nettverket forandres og antakelig bli mer geografisk spredt.

Begge disse utviklingsforløpene betyr lengre reiser og større transportbehov.

Fra 18-års alderen har ungdommene mulighet til å skaffe seg førerkort for bil. I aldersgruppen 18 til 20 år i vårt utvalg, er det i underkant av halvparten som har sertifikat. Her er det stor forskjell på jenter og gutter, 38 prosent av jentene har førerkort mot 58 prosent av guttene. Dette viser med andre ord en klar ulikhet i interesse og forskjell i handlingsmulighet.

Alle disse tre fenomenene peker i retning av forskjell mellom aldersgruppene når det gjelder reisemåter til de forskjellige aktivitetene. Det er signifikante forskjeller mellom aldersgruppene for alle aktivitetene når det gjelder bruken av transportmidler, som tabell 4.5 viser.

Når det gjelder de obligatoriske reisene er det to klare tendenser. I overgangen mellom 15 og 16 år skjer det et skifte fra å gå og sykle til skolen (og til arbeid, for de få det gjelder) til å reise kollektivt, noe som viser at for mange betyr det et skifte av skole med påfølgende avhengighet av et godt kollektivtilbud i denne perioden. For mange ungdommer er erfaringene de gjør med kollektivtransporten i denne alderen kanskje de viktigste. Positive erfaringer kan bety at man fortsetter å reise kollektivt, negative at man velger noe annet dersom det er mulig.

Den andre tendensen for de obligatoriske aktivitetene er at flere i den eldste aldersgruppen skifter over til bruk av motoriserte kjøretøy. Andelen ligger på mellom 12 og 19 prosent. Denne aldersgruppen har også nesten sluttet å sykle.

Den samme tendensen finner vi også blant de eldste når det gjelder transportmiddelbruken til de organiserte fritidsaktivitetene, og her er bilbruken opp til 30 prosent for sports- og idrettsarrangementer. Foreldrekjøringen har avtatt, ungdommen har selv overtatt foreldrenes sjåførjobb. Vi finner imidlertid ikke den sammen nedgangen når det gjelder å gå til trening og øvelser. Det kan se ut til at her repeteres et mønster, selv om tverrsnittsdata strengt tatt ikke kan brukes til slike tolkninger. De unge internaliserer foreldrenes transportmønster.

For de uorganiserte fritidsaktivitetenes del er det enten kollektivtransport eller det å gå som er viktigst for de fleste av dem. De yngste går oftest, mens de eldste bruker kollektivtransport. Dette har antakelig først og fremst sammenheng med at lokaliseringen av de stedene de går på er forskjellig (bortsett fra kino og restauranter). Også for disse aktivitetene er bilen blitt et aktuelt transportmiddel for de eldste, men ikke så viktig som for de organiserte aktivitetene.

Dette viser seg også for samvær med venner, hvor en del også reiser som bilpassasjer. For denne aldersgruppen reflekterer dette antakelig at ungdommene sitter på med venner som har bil. Blant de eldste foregår samvær med venner på uspesifiserte steder ved hjelp av bil, enten som sjåfør eller som passasjer. Kollektivandelen er her lavere enn blant de yngre aldersgruppene.

Tabell 4.5: Transportmiddelbruk til ulike aktiviteter fordelt på aldersgrupper. Prosentueringen er basert på de som har deltatt i aktiviteten. Prosent.

	Gikk			Syklet			Bil/moped/MC			Bilpassasjer			Kollektivt		
	13-15	16-17	18-20	13-15	16-17	18-20	13-15	16-17	18-20	13-15	16-17	18-20	13-15	16-17	18-20
Skole, universitet***	55	16	14	18	9	4	0	2	12	4	4	5	25	69	65
Arbeid (som hovedaktivitet)**	40	30	20	12	7	3	0	0	17	15	23	7	33	40	53
Arbeid (som biaktivitet)***	41	28	19	23	10	7	0	3	19	9	13	10	26	46	45
Korps, kor – musikkøvelse***	42	39	38	9	4	4	0	1	11	24	26	7	26	30	39
Korps, kor – arr., stevne***	10	11	16	3	2	0	0	0	21	60	44	34	28	44	30
Sport, idrett – trening***	27	25	26	23	15	7	0	2	22	26	18	13	24	39	33
Sport, idrett – arr., stevne***	11	8	11	10	7	1	1	3	30	57	51	32	22	32	27
Speider, annen forening**	32	26	24	16	15	9	1	6	9	27	19	11	24	34	47
Kino, teater, konsert m.m.***	3	1	4	1	1	0	0	1	10	15	7	15	81	90	71
Kafé, pub, restaurant o.l.***	12	12	10	2	1	0	1	2	8	27	11	11	59	75	71
Bibliotek***	52	39	34	11	5	3	1	1	9	7	3	3	30	52	52
Fritidsklubb, ungdomsklubb***	63	44	40	11	6	6	0	5	17	4	7	3	21	38	34
Diskotek, houseparty, rave o.l.***	36	7	6	5	1	0	0	1	2	11	9	11	48	82	81
Handle, shoppe, gjøre innkjøp***	16	14	16	5	3	2	1	3	19	25	12	10	53	68	54
Besøke venner hjemme hos dem***	60	49	27	20	12	3	0	2	29	6	6	10	15	32	32
Være med venner i nabolaget***	83	79	68	11	7	3	0	1	9	1	1	4	5	11	15
Være med venner ute i sentrum***	6	3	6	0	1	0	0	0	6	1	2	7	92	93	82
Være med venner andre steder***	7	4	5	1	2	1	1	1	12	4	4	12	88	89	71
Følge søsken til ulike aktiviteter***	55	57	19	15	7	2	0	3	64	15	17	6	16	16	9
Familiebesøk***	13	10	12	1	3	1	2	3	27	71	67	38	13	18	23
Friluftsliv***	59	51	51	11	16	9	1	1	9	19	18	16	11	15	16
Helgetur, ferie***	4	2	2	1	1	1	2	1	15	71	71	47	22	24	35

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

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

For den siste gruppen av aktiviteter kommer aldersforskjellene særlig klart fram når det gjelder å følge søsken til ulike aktiviteter. Den eldste aldersgruppen har overtatt foreldrenes sjåførjobb, og kjører søsknene dit de skal. Dette er antakelig en grei måte å få låne bil på. Også for andre aktiviteter innenfor denne kategorien er overgangen fra passasjer til bilfører klar.

Endringene i reisemåter fra 13-årsalderen til 20-årsalderen kan kort oppsummeres som følger. 13-15 åringene bruker først og fremst egne krefter, de går og sykler. Mange av deres aktiviteter ligger i nærområdet. De blir også kjørt en del, særlig til organiserte aktiviteter, og de bruker også kollektivsystemet. 16- og 17-åringene har utvidet sin aksjonsradius. Det betyr at de trenger et kollektivt tilbud, som også er deres viktigste reisemåter. Fordi avstandene er lengre nå enn da de var yngre, er det ikke lenger så vanlig at de går eller sykler, og de kjøres heller ikke så ofte av foreldrene.

Nesten halvparten av de som er 18-20 år har tatt førerkort for bil. Sammen med endringer i typer av aktiviteter, eller lokalisering av dem, er dette den viktigste grunnen til endring i deres reisemåter. Bilen kommer inn og reduserer dermed andre reisemåter, særlig gjelder dette gange og sykkelbruk, men også andre typer reiser.

I neste avsnitt skal vi se nærmere på den samlede transportmiddelbruken for ungdom med ulike kjennetegn, og undersøke hvilke kjennetegn ved respondentene som er med på å bestemme hvordan reisemønstrene blir.

## **4.4 Samlet transportmiddelbruk. Forskjeller etter ulike bakgrunnsvariabler**

### **4.4.1 Samlet transportmiddelbruk i utvalget**

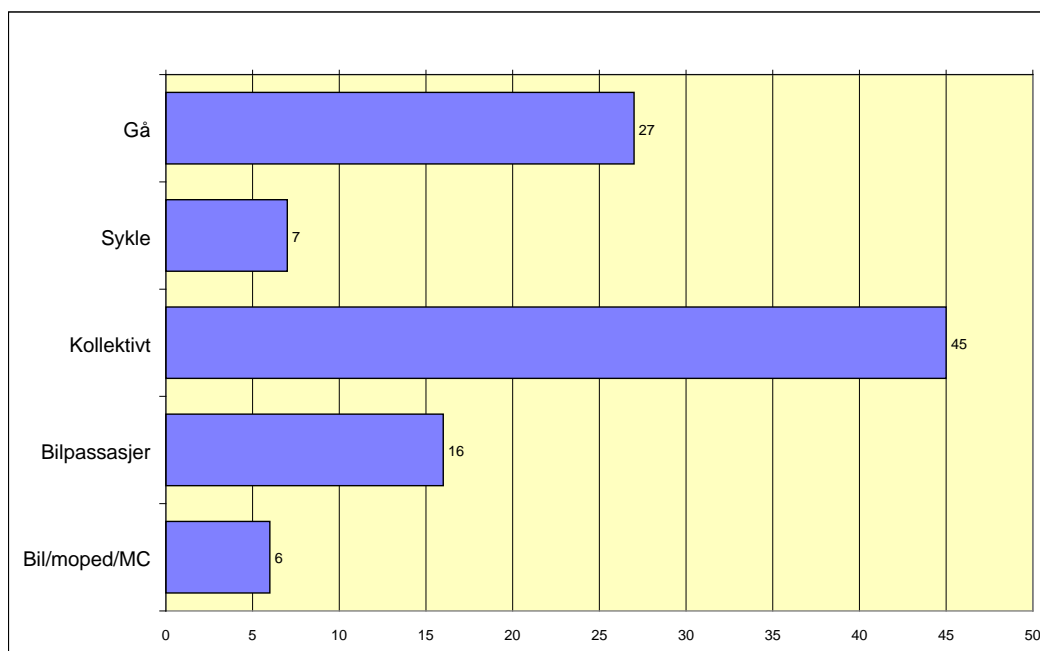
Den samlede transportmiddelbruken er definert ut fra hvor stor *prosentandel* av alle aktiviteter den enkelte respondent har brukt ulike transportmidler som reisemåte, med andre ord andelen aktiviteter en har gått eller syklet til, reist kollektivt til, vært bilpassasjer til eller kjørt bil, moped eller motorsykkel til. Figur 4.1 viser den samlede bruken av hvert transportmiddel for alle aktiviteter under ett for hele utvalget.

Gjennomsnittlig blir reisene til 27 prosent av alle aktiviteter foretatt til fots, 7 prosent med sykkel, 45 prosent med kollektive transportmidler, 16 prosent som bilpassasjer og 6 prosent som bil-, moped- eller motorsykkelfører.

I 1990/91 var den tilsvarende fordelingen i samme aldersgruppe i Oslo og Akershus 27 prosent til fots, 11 prosent med sykkel, 23 prosent kollektivreisende, 20 prosent som bilpassasjer og 19 prosent som bilfører, mopedist eller motorsyklist.<sup>6</sup> Det som skiller er først og fremst bruk av kollektivtransport og bil som sjåfør. Mens ungdommen i Oslo bruker mer kollektivtransport, bruker ungdommen i Akershus mer bil.

---

<sup>6</sup> Egne utkjøringer basert på reisevaneundersøkelsen fra Oslo/Akershus 1990/91.



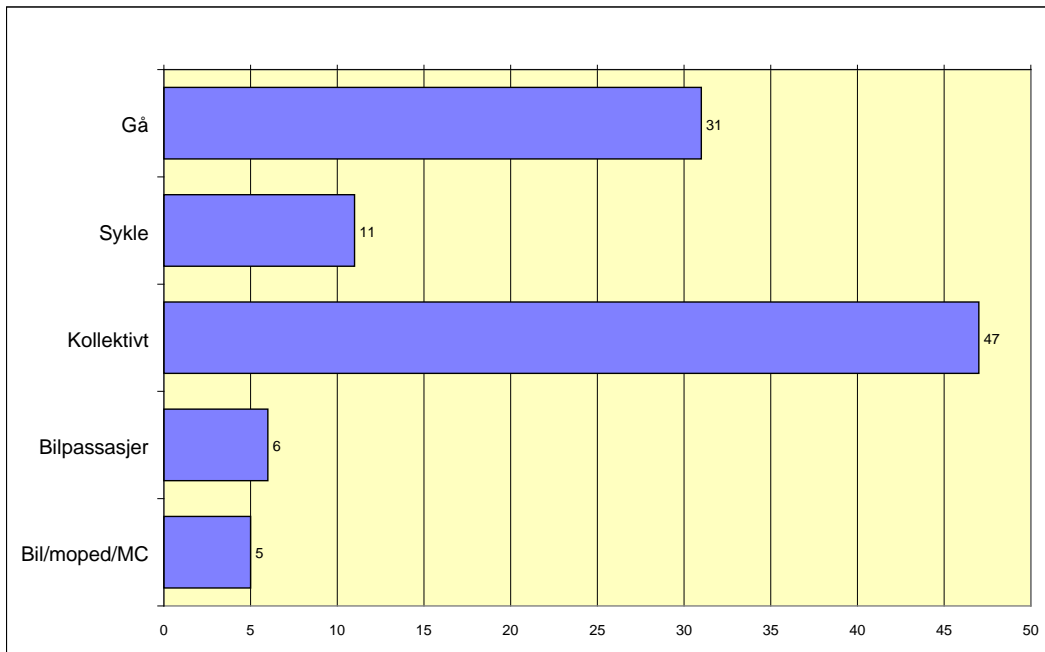
Figur 4.1: Samlet bruk av hvert transportmiddel. Gjennomsnitt for alle typer aktiviteter. Ungdom 13-20 år. Prosent

#### 4.4.2 Transportmiddelbruk for ulike grupper av aktiviteter

I tabell 4.3. tidligere i kapitlet så vi at transportmiddelbruken varierer med hvilken type aktivitet det dreier seg om. Dette mønsteret kan konkretiseres ved å gruppere ulike aktivitetstyper etter om de er obligatoriske eller frivillige, organiserte eller uorganiserte, ligger i nærområdet eller i sentrum. Vi skal foreta noen slike grupperinger.

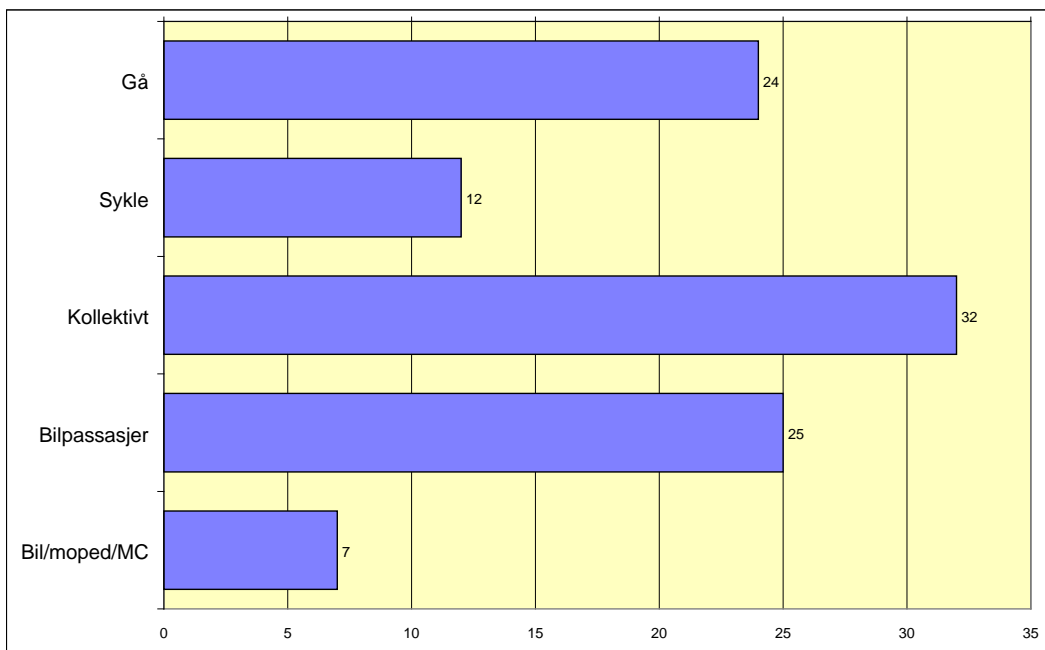
På skole- og arbeidsreiser, som er obligatoriske, regelmessige og oftest tidsbundne, er det mest vanlig blant ungdom å reise kollektivt (47 prosent) eller å gå (31 prosent). Det er svært liten bruk av bil på disse reisene, enten det er som passasjer eller sjåfør. Dette framgår av figur 4.2.





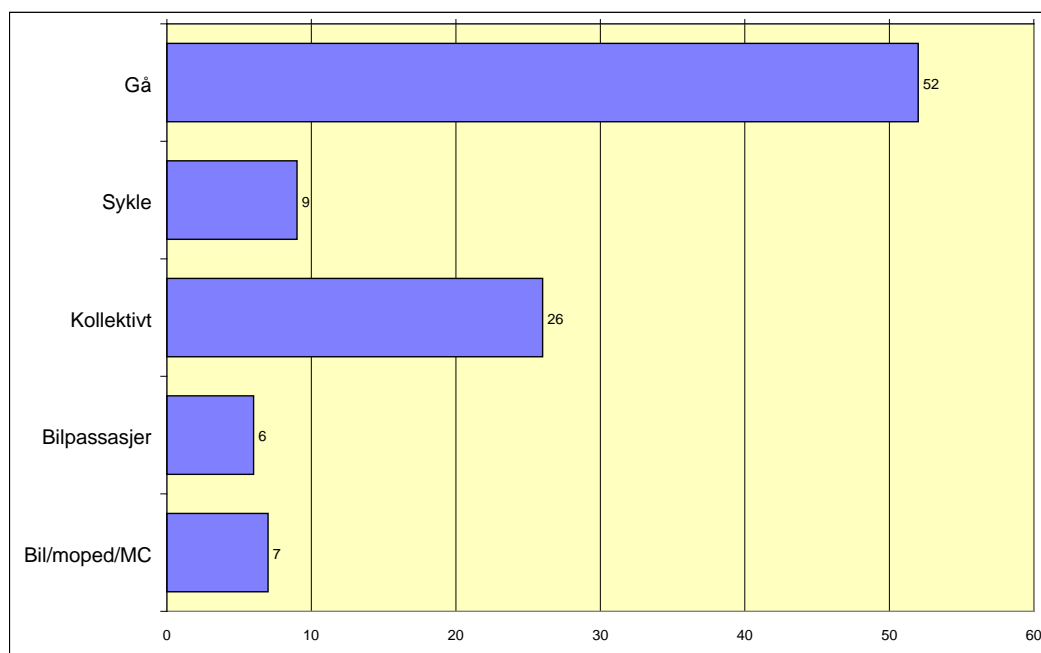
Figur 4.2: Transportmiddelbruk på skole- og arbeidsreiser. Ungdom 13-20 år. Prosent

Med organiserte fritidsaktiviteter menes kor- og korpsøving (både øvelse og arrangement), speider og trening (også stevne/arrangement). På reisene til disse aktivitetene er andelen som går og reiser kollektivt redusert noe i forhold til de obligatoriske reisene (skole og arbeid). Andelen som reiser som bilpassasjer til disse fritidsaktivitetene er 25 prosent. Dette framgår av figur 4.3. Inkludert i disse aktivitetene er også ulike stevner og arrangementer, og vi har tidligere sett at reisene til disse aktivitetene i stor grad foregår med bil (som passasjer).



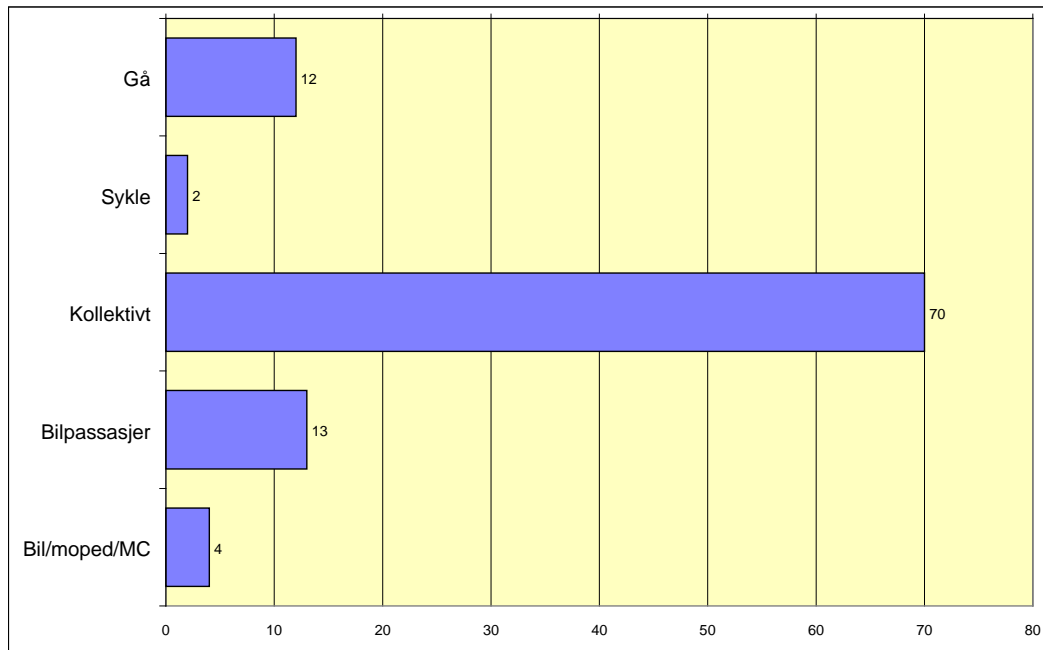
Figur 4.3: Transportmiddelbruk til organiserte fritidsaktiviteter. Ungdom 13-20 år. Prosent

Figur 4.4 viser fordelingen på transportmidler for reiser til fritidsaktiviteter vi antar skjer i nabolaget. Dette gjelder aktiviteter som å besøke venner, være sammen med venner i nabolaget, gå på fritidsklubb og bibliotek. Vi ser at andelen som går er nokså høy, 52 prosent. Men vi finner også en relativt høy andel kollektivreiser for disse aktivitetene, nærmere bestemt 26 prosent. Det betyr at mange besøker venner, går på fritidsklubb eller bibliotek på steder som ligger for langt borte til at det er rimelig gangavstand.



Figur 4.4: Transportmiddelbruk til uorganiserte fritidsaktiviteter først og fremst i nabolaget. Ungdom 13-20 år. Prosent

Aktiviteter som stort sett foregår i eller nær sentrum er slike som kino, teater, konsert m.m., kafé/restaurant, diskotek, shopping, være sammen med venner i sentrum eller andre steder. Her er transportmiddelbruken en helt annen, se figur 4.5. Kollektivandelen for slike aktiviteter er ikke uventet meget høy, hele 70 prosent. Henholdsvis 12 og 13 prosent går og reiser som bilpassasjer til disse aktivitetene, men sykkelen er nærmest fraværende som framkomstmiddel.



Figur 4.5: Transportmiddelbruk til uorganiserte aktiviteter som hovedsakelig skjer i eller nær sentrum. Ungdom 13-20 år. Prosent

Den siste gruppen av aktiviteter, dvs de familie- og friluftrelaterte aktivitetene, samt helgeturer og ferier, som vi finner nederst i tabell 4.3, er for uensartede med hensyn til transportmiddelbruk til at det har noen hensikt å gi noe samlet bilde av dem.

I den videre framstillingen har vi valgt å slå sammen gange og sykling. Dette er fordi sykling er så lite utbredt blant ungdommene. Andelen som sykler er årstids-avhengig. Vårt utvalg ble intervjuet sent på høsten, noe som kan ha medvirket til at sykkelbruken er så lav. Men selv om sykkelen som transportmiddel er lite brukt, finner vi likevel at 29 prosent av utvalget har brukt sykkel til en eller flere av sine aktiviteter den siste tiden før undersøkelsen ble gjennomført.

Vi har sett at transportmiddelbruken på reisene til aktivitetene varierer både i forhold til hvilken aktivitet det dreier seg om, og i forhold til kjønn og alder. I de videre analyser skal vi undersøke hvordan den samlede transportmiddelbruken (for alle aktiviteter) er for jenter og gutter og for ulike aldersgrupper. Kjønn- og aldersforskjellene har vi tidligere tatt opp i avsnittene 4.3.2 og 4.3.3, men her vil vi gi et bilde av den totale prosentvise bruken av transportmidlene fordelt på kjønn og alder.

Vi vil også undersøke om transportmiddelbruken er forskjellig etter den sosiale bakgrunnen ungdommene har (bosted, foreldres status og inntekt) og de transportressursene man har tilgjengelig.

#### 4.4.3 Reisemåter etter kjønn og alder

Tabell 4.6 viser reisemåten til alle aktivitetene under ett fordelt på kjønn og alder. Den største forskjellen mellom jenter og gutter er bruken av kollektivtransport. Halvparten (50 prosent) av jentenes reiser foregår med buss eller bane, mens 38

prosent av guttenes reiser gjøres med kollektivsystemet. Guttene har reist dobbelt så ofte som jentene med bil, moped eller motorsykkel (som sjåfør).

Tabell 4.6: Gjennomsnittlig prosentandel på ulike transportmidler etter kjønn og alder

	Gå/sykle	Kollektivt	Bilpassasjer	Bil/moped/MC
Alle	34	45	16	6
<i>Kjønn</i>	***	***		***
Gutter	38	38	16	8
Jenter	31	50	16	4
<i>Alder</i>	***	***	***	***
13-15 år	48	33	19	0
16-17 år	31	52	15	2
18-20 år	21	51	13	16

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjikvadrattest

Guttene sykler mer enn jentene, mens jentene går mer enn guttene. Når disse to reisemåtene er slått sammen, ser vi at guttene gjennomfører en noe større andel av sine reiser ved hjelp av egne krefter (dvs går eller sykler), men forskjellene er ikke store. Andelen reiser som bilpassasjer er den samme for både gutter og jenter.

Kjønnsforskjellene i reisemåter blant ungdom har flere likhetstrekk med dem vi finner blant voksne kvinner og menn, men de er stor sett mindre. Om det er et tegn på at utviklingen går mot større likhet eller om forskjellene bare forsterkes med alderen, kan vi ikke si noe om ut fra disse dataene.

Transportmiddelbruken endrer seg sprangvis i aldersgruppene. Som vi diskuterte i kapittel 4.3 har hver aldersgruppe sine kjennetegn som både er knyttet til de obligatoriske aktivitetene, til fritidsaktivitetene og til transportressurser. Det betyr at de yngste går og sykler til mesteparten av sine aktiviteter, mens kollektivtransport er den viktigste reisemåten for de to eldste gruppene. Både gange/sykkel og foreldretransport avtar med alderen, mens egenkjøring blir en del av transportbildet blant de eldste.

#### 4.4.4 Reisemåter i forhold til bosted, sosioøkonomisk bakgrunn og husholdningsinntekt

Utvalgsområdene i byen er valgt ut slik at ungdommene skulle ha et rimelig likt kollektivtilbud og omtrent samme avstand til sentrum. Områdene har imidlertid ulik karakter med hensyn til den sosiale sammensetningen av befolkningen, jfr kapittel 2.3.5. I hvilken utstrekning et områdes sosiale karakter vil påvirke væremåter og samværsformer som har betydning for transport, er vanskelig å ha noen formening om. De relativt små forskjellene som vi finner, tabell 4.7, at noen flere er bilpassasjerer og kollektivtrafikanter i vest, mens noen flere går og sykler i øst, kan snarere være et resultat av inntektsforskjeller.

Tabell 4.7: Gjennomsnittlig prosentandel på ulike transportmidler etter bosted, sosioøkonomisk bakgrunn og husholdningsinntekt

	Gå/sykle	Kollektivt	Bilpassasjer	Bil/moped/MC
<i>Bosted</i>	***	**	**	
Østkant	37	43	14	9
Vestkant	32	46	17	8
<i>Sosioøkonomisk bakgrunn</i>			*	
Arbeiderklasse	36	49	14	11
Middelklasse	34	44	17	9
<i>Husholdningsinntekt</i>	***	***	***	
Lav	32	48	14	9
Middels	37	42	16	9
Høy	31	45	18	11

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjikvadrattest

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjikvadrattest

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjikvadrattest

Foreldrenes sosioøkonomiske status har, som vi ser, ingen betydning for transportmiddelbruken, dvs valg av reisemåte. Inntekt har betydning først og fremst for hvor ofte man er bilpassasjer.

Generelle statusvariabler forteller ikke så mye om hva slags transportpraksis disse ungdommene har. Det viktige er hvordan inntekt og ressurser blir brukt i forhold til det å skaffe seg transportmidler.

#### 4.4.5 Reisemåter i forhold til tilgjengelige transportressurser

Antall biler i husholdningen, muligheten for å låne bil og det å eie sin egen bil har naturlig nok stor betydning for hvilken reisemåte som brukes. Tabell 4.8 gir en oversikt over bruken av de ulike transportmidlene etter hvilken tilgang en har til bil.<sup>7</sup>

Den som har disse transportressursene er oftere både bilpassasjer og bruker egen bil enn de som ikke har tilsvarende ressurser. Kollektivandelen minker på sin side nokså kraftig når en har bedre tilgang til bil. Det å eie egen bil og ha gode muligheter for å låne bil har særlig sterk innvirkning på transportmiddelbruken. Også det å gå og sykle blir mindre vanlig ved muligheten for å låne bil og ikke minst ved tilgangen til egen bil.

Når det gjelder forskjellene etter antall biler i husholdningen, ligger disse først og fremst mellom det å *ikke* ha bil overhodet og det å *ha* bil når vi studerer denne variabelens innvirkning på kollektivreise og det å reise som bilpassasjer. *Antallet* biler betyr altså ikke så mye i denne sammenhengen. Dette gjelder derimot ikke for bilkjøring, som mer enn dobles ved overgangen fra én bil til to eller flere biler i husholdningen. Antall biler i husholdningen betyr ellers lite for hvor ofte man går/sykler til aktivitetene.

<sup>7</sup> Analysene angående muligheter til å låne bil og eie av egen bil gjelder bare ungdommene i alderen 18-20 år.

Tabell 4.8: Gjennomsnittlig prosentandel på ulike transportmidler etter tilgang på transportressurser

	Gå/sykle	Kollektivt	Bilpassasjer	Bil/moped/MC
<i>Biler i husholdningen</i>	***	***	***	***
Ingen	32	60	6	2
En bil	36	44	16	6
To eller flere	32	41	18	14
<i>Låne bil (18-20 år)</i>	**	***	**	***
Nei	20	49	10	1
Ja	26	63	15	17
<i>Egen bil (18-20 år)</i>	**	***	**	***
Nei	22	54	8	11
Ja	13	23	13	57

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjkvadrattest\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjkvadrattest

#### 4.4.6 Hvilke faktorer forklarer variasjonen i transportmiddelbruk best?

Analysene i de foregående avsnittene viser at reisemåte varierer etter flere kjennetegn ved ungdommene. Både alder, kjønn, foreldres inntekt og den enkeltes og familiens transportressurser har betydning. Spørsmålet er hvilke av disse variablene som betyr mest, og om det er noen samvariasjon mellom enkelte av variablene, for eksempel mellom kjønn og alder.

Tabell 4.9 viser den forklarte varians av hver enkelt bakgrunnsvariabel for bruken av det enkelte transportmiddel. Det vil si at vi er interessert i hvor mye kjønn, alder, bosted osv kan *forklare* av variasjonen i bruken av de ulike transportmidlene.

Tabell 4.9: Transportmiddelbruk forklart av ulike bakgrunnsvariabler. Eta<sup>2</sup> fra variansanalyse. Prosent

	Gå/sykle	Kollektivt	Bilpassasjer	Bil/moped/MC
Kjønn	1,7	4,6		2,0
Alder	20,0	10,9	2,8	-
Bosted (øst/vest)	1,0	0,4	0,6	
Sosioøkonomisk bakgrunn			0,3	
Husholdningsinntekt	1,6	1,0	1,2	
Biler i husholdningen	0,5	4,1	4,7	4,6
Mulighet til å låne bil (18-20)	1,8	5,4	1,6	13,0
Egen bil (18-20)	1,9	12,2	1,4	32,6

Det å eie egen bil er den faktoren som forklarer mest av forskjellene totalt sett. Alder er den nest beste forklaringsfaktoren, fulgt av muligheten for å låne bil. Alder forklarer i hovedsak gange og sykling og bruken av kollektive transportmidler. Antall biler i husholdningen og kjønn er også faktorer som forklarer en del, mens de andre bakgrunnsvariablene, bosted og husholdningsinntekt, har svært lav forklaringskraft, selv om forskjellene er klart signifikante.

Variansanalysen viser hva enkeltvariablene betyr hver for seg, men viser ikke betydningen av de enkelte variablene når det også er kontrollert for effekten av de andre. Multivariate analyser (regresjonsanalyser) bekrefter imidlertid at betydningen av de ulike variablene ikke svekkes.

## 4.5 Oppsummering

I dette kapitlet har vi sett på Oslo-ungdommens aktiviteter og reiser. Både deltakelsen i ulike typer aktiviteter og reisemåtene til disse aktivitetene varierer etter kjønn og alder, men selve aktivitetsnivået, målt i antall aktiviteter (reiser) er likt for jenter og gutter.

Fordelingen på ulike transportmidler blant ungdommene i vårt utvalg er som følger:

- 27 prosent til fots
- 7 prosent med sykkel
- 45 prosent med kollektive transportmidler
- 16 prosent som bilpassasjer og
- 6 prosent som bil-, moped- eller MC-fører

I likhet med voksne kvinner og menn, reiser jentene oftere kollektivt og går mer enn guttene, mens guttene oftere sykler og kjører bil. Ungdom reiser mer kollektivt ved overgangen til 16-års alderen enn de yngste tenåringene, samtidig som andelen som går og sykler avtar. Dette er et resultat av større aksjonsradius. Noen av ungdommene kjører også bil selv fra 18-års alderen, og guttene kjører bil dobbelt så ofte som jentene.

Ulike typer aktiviteter krever ulike typer transportmidler. Transportmiddelbruken påvirkes av om aktivitetene er obligatoriske eller frivillige, om de er organiserte eller uorganiserte og er selvsagt avhengig av avstand og beliggenhet.

På obligatoriske reiser, slik som skole- og arbeidsreiser, bruker omtrent halvparten det kollektive transporttilbudet, mens omtrent 40 prosent går eller sykler.

Til de organiserte fritidsaktivitetene er bildet noe annerledes. Her blir ungdommene mer avhengige av å bli kjørt til aktivitetene (25 prosent) i tillegg til at man går og sykler eller reiser kollektivt.

Reisemåtene varierer naturlig nok også med avstand. Aktiviteter som antas å ligge i nærområdet er slike man gjerne går eller sykler til (omtrent 60 prosent), mens aktiviteter i eller nær sentrum er aktiviteter man reiser kollektivt til (70 prosent).

Ungdoms transportmiddelbruk er i liten grad avhengig av hvor man bor i Oslo (østkant/vestkant) eller av sosioøkonomiske bakgrunnsvariabler i seg selv. Det som virkelig betyr noe for transportmiddelbruken, er egne eller foreldres tilgang til transportressurser, som igjen er påvirket av deres inntekt. Jo flere biler i husholdningen, jo mer bilbruk, enten det er som passasjer eller som sjåfør. Muligheten til å låne bil, og ikke minst, det å eie egen bil, har naturlig nok stor betydning for hvor mye man kjører bil etter fylte 18 år. Som vi viste i kapittel 2, er lånemulighetene også størst i familier med høy inntekt.

I kapittel 7 skal vi undersøke om og i hvilken grad transporterfaring, foreldrenes reisemåter, ungdommenes egne holdninger til transportmidler og deres miljøforståelse også er faktorer som påvirker transportmiddelbruken.



## 5. Holdninger til transportmidlene

### 5.1 Hvorfor studere ungdommenes holdninger til transportmidler og miljø?

Dagens ungdommer er morgendagens voksne og vil stå overfor forskjellige muligheter til å velge transportmidler og reisemåter i sine dagligliv om få år. De vil i likhet med foreldregenerasjonen i større eller mindre grad bevege seg ut på vegene som biltrafikanter. Utviklingen de senere tiårene har gått mot mer bilbruk, men erfaringer har vist at god tilrettelegging og bedring av kollektivtransporten i det minste kan opprettholde kollektivandelen (Norheim og Renolen 1997, Renolen 1998). En økt miljøbevissthet kan også påvirke valgene av de daglige reisemåtene, og miljøbevissthet har sammenheng både med kunnskap og holdninger.

Det er derfor viktig å få et grep om ungdommenes holdninger til transportrelaterte tema. Hva mener de om sykling? Er de fornøyd med kollektivtilbudet og det å reise kollektivt? Hvor stor er interessen for bilkjøring blant ungdom? Er de opptatt av å skaffe seg bil så snart som mulig? Hvilke oppfatninger har ungdommene om framtidig bilbruk?

### 5.2 Hva er en holdning?

Holdninger kan defineres som et relativt stabilt system av oppfatninger og vurderinger knyttet til personer, objekter eller fenomener (Lemon 1973). De inneholder dermed to hovedelementer. Holdninger *refererer* til spesifikke objekter, hendelser, personer eller grupper, og de *evaluerer* kvaliteten ved det de refererer til (Hjorthol og Berge 1997). En kan også si at en holdning er en disposisjon i retning av å reagere på en bestemt situasjon eller påvirkning på en bestemt måte (Martinussen 1984). Holdninger er mer enn flyktige meninger, men samtidig mindre varige enn grunnleggende verdier.<sup>8</sup>

### 5.3 Holdninger i denne undersøkelsen

En av hovedhensiktene med denne studien, er å finne ut hva ungdommene mener om ulike transportmidler. Vi har derfor stilt en rekke spørsmål angående sykling, kollektivtransport og bilkjøring. Mange av holdningsspørsmålene dekker også miljøaspektene ved transportmidlene. I tillegg har vi stilt en del spørsmål som kan sies å måle det vi kan kalle mer grunnleggende verdier knyttet til miljø,

---

<sup>8</sup> Verdier kan defineres som de underliggende standarder eller prinsipper som personlige og sosiale mål kan avledes fra og bedømmes etter (Martinussen 1984).

økonomisk trygghet, karriere og betydningen av vennskap. Disse går vi imidlertid ikke inn på i noen særlig grad.

I kapittel 7 skal vi undersøke hvorvidt de handlinger og vaner ungdommene har og har hatt, dvs hvordan de reiser og har reist til daglig, har noen sammenheng med de holdningene som kommer til uttrykk.

Holdningsspørsmålene er formet som påstander som man i større eller mindre grad kan si seg enig eller uenig i. Tabellene 1 til 4 i vedlegg 2 gir en oversikt over svarfordelingen for disse påstandene. Vi vil ikke kommentere alle holdningsspørsmålene som ble stilt, men ta for oss noen av påstandene som uttrykker holdninger til sykkel, til kollektivtransport og til bil. De tre settene med holdninger kan ses på som uttrykk for grad av sykkelvennlighet, kollektivvennlighet og bilvennlighet. Hvert sett av holdninger drøftes for seg, og vi ønsker å finne ut hvilke kjønns- og aldersforskjeller som finnes for hvert enkelt holdningsspørsmål.

Andelen som sier at de verken er enige eller uenige i disse påstandene ligger i gjennomsnitt på rundt 20 prosent, hovedsakelig mellom 15 og 25 prosent. Det er med andre ord ikke alltid like enkelt for respondentene å forholde seg til disse spørsmålene.

## 5.4 Holdninger til sykling

Tabell 5.1 gir en oversikt over andelene som er enig i ulike påstander om sykling. Som vi ser, mener 75 prosent av ungdommene at sykling er moro. Guttene er litt mer positive enn jentene, og den yngste aldersgruppen mer positiv enn de to eldste. *Bruken* av sykkel står likevel ikke i forhold til holdningen til sykling. Gjennomsnittlig er sykkel som transportmiddel kun brukt til 7 prosent av alle aktiviteter ungdommene hadde utført den siste tiden før spørreskjemaene ble besvart.<sup>9</sup> Totalt 29 prosent av utvalget hadde likevel brukt sykkel en eller flere ganger den siste tiden.

Den begrensede bruken av sykkel kan delvis skyldes at de syns det tar for lang tid å sykle (26 prosent sier seg enige i dette) og at det er slitsomt (46 prosent enige). Jentene er mer tilbøyelige til å mene at sykling er slitsomt enn guttene. Man syns også det er mer slitsomt og tidkrevende jo eldre man blir. Likevel forklarer ikke dette alt, og holdningene angående framkommelighet og tidsbruk med sykkel i byen tyder på at ungdommene syns det kan være nokså greit å bruke sykkel likevel. Omtrent 60 prosent er enig i at man kommer fram overalt med sykkel. Men over halvparten mener at det er farlig å sykle i trafikken. Dette faktum gir viktige signaler om at sikkerheten for syklistene i trafikken bør forbedres.

Nærmere 40 prosent av ungdommene har tro på at sykkel kommer til å bli mer vanlig i framtida.

---

<sup>9</sup> Som tidligere nevnt, kan den lave andelen sykkelbrukere tilskrives det faktum at undersøkelsen ble gjennomført sent på høsten.

Tabell 5.1: Andelen som er helt eller delvis enig i ulike påstander om sykling. Forskjeller etter kjønn og alder. Prosent

Holdninger til sykkel og sykling	Alle	Kjønn		Aldersgrupper		
		Gutter	Jenter	13-15	16-17	18-20
Å sykle er moro	75	79	72***	81	72	71***
Det tar vanligvis for lang tid å sykle	26	23	28*	18	28	32***
Det er slitsomt å sykle	46	38	51***	40	46	51***
Det er farlig å sykle i trafikken	52	44	59***	49	51	57*
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i fremtiden	37	43	33***	38	35	40
Med sykkel kommer man fram overalt	62	66	59**	61	60	66

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjikvadrattest

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjikvadrattest

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjikvadrattest

## 5.5 Holdninger til kollektivtransport

Holdningsspørsmålene angående kollektivtransport som er valgt ut her, dekker temaer som tidsbruk og fleksibilitet ved bruk av kollektiv transport, service, pris og komfort og betydningen av å satse på utbygging av kollektivtransporten. Tabell 5.2 gir en oversikt over andelene som er enig i ulike påstander om kollektivtransport.

Med tidsbruk og fleksibilitet tenker vi på påstanden om at man kommer fort fram med kollektive transportmidler og påstanden om at man liker å reise kollektivt fordi man da kan bestemme når og hvor man vil reise. 36 prosent er enig i at man kommer fort fram og 40 prosent er enig i at det er fleksibelt med hensyn til når og hvor man kan reise. Jentene er mer enige enn guttene i disse to påstandene og enigheten avtar nokså mye med alderen. Mens 48 prosent i aldersgruppen 13-15 år er enig i at man kommer fort fram med kollektive transportmidler, gjelder dette bare 26 prosent i aldersgruppen 18-20 år. Tilsvarende prosentandeler når det gjelder påstanden angående fleksibiliteten er 54 og 24.

Når det gjelder service, pris og komfort, er ungdommene ikke udelt positive til disse sidene ved kollektivtransporten. Bare 20 prosent er helt eller delvis enig i at sjåførene og konduktørene på offentlige kommunikasjoner er hyggelige. Servicen på dette området oppfattes altså ikke som særlig god. Mange ungdommer (36 prosent) opplever tydeligvis ofte å ikke få sitteplass på kollektive transportmidler. Dette er noe de eldste opplever i større grad enn de yngste, særlig aldersgruppen 16-17 år, som for øvrig er den gruppen som reiser mest kollektivt. Prisen er også for høy, det mener hele 85 prosent av ungdommene. Og jo eldre man er, jo dyrere syns man det er.

Slike negative holdninger overfor kollektivtransporttilbudet ble også funnet blant ungdommer i den tidligere refererte Manchester-studien fra England (Pilling m fl 1998). Der var det imidlertid *bussen* som ble oppfattet som lite service-orientert og komfortabel, mens tog og bane stort sett ble oppfattet positivt. Dette stemmer for øvrig med erfaringer fra Oslo, som viser at trafikantene foretrekker skinnegående transport, dvs tog, trikk eller bane, framfor buss (Norheim og Stangeby 1993). Siden vi ikke har skilt mellom ulike typer kollektiv transport i vår under-

søkelse, vet vi ikke noe om ungdommenes preferanser. Men det er rimelig å anta at de er som hos befolkningen ellers i Oslo.

Dagens ungdommer er opptatt av at man bør satse på utbygging av kollektivtransporten. 84 prosent av utvalget sier seg helt eller delvis enig i dette. Man blir også mer opptatt av dette jo eldre man blir, noe som sannsynligvis skyldes økt behov for og bruk av kollektiv transport.

Men setter man behovet for utbygging av kollektivtransporten opp mot utbyggingen av nye veger og gater, er det derimot færre som sier seg enig i at kollektivtransporten bør utbygges. Likevel er bortimot 70 prosent enige i at kollektivtransporten bør prioriteres framfor byggingen av nye veger og gater. Jentene viser en mer positiv holdning til utbyggingen av kollektivtransporten i dette spørsmålet enn det guttene gjør. Dette stemmer overens med tidligere forskning om holdninger til kollektivtransport blant voksne (for eksempel Hjorthol og Berge 1997, Berge og Nondal 1994, Hjorthol 1998:100-108).

Tabell 5.2: Andelen som er helt eller delvis enig i ulike påstander om kollektivtransport. Forskjeller etter kjønn og alder. Prosent

Holdninger til kollektivtransport	Alle	Kjønn		Aldersgrupper		
		Gutter	Jenter	13-15	16-17	18-20
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt	36	33	38*	48	31	26***
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise	40	36	44***	54	41	24***
Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/trikken	20	19	21	25	17	18***
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/banen/trikken	36	36	36	26	47	38***
Det er dyrt å reise kollektivt	85	83	86*	75	88	93***
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten	84	84	83	76	86	90***
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veger og gater	69	63	74***	71	68	67

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

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

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

## 5.6 Holdninger til bil og bilbruk

Tabell 5.3 gir en oversikt over andelene som er enig i ulike spørsmål angående bil og bilbruk. Dette er holdningsspørsmål om betydningen av det å ha bil, framkommeligheten og tidsbruken ved bruk av bil, problemene bilismen skaper og holdninger angående begrensning av bilbruken.

Nærmere 70 prosent av utvalget er i større eller mindre grad enig i påstanden om at de vil skaffe seg bil så snart de får råd til det. 22 prosent mener i større eller mindre grad at det er en menneskerett å ha bil. Disse tilhører sannsynligvis de mest "bilvennlige" i utvalget. Som forventet finner vi signifikante forskjeller mellom gutter og jenter, men denne forskjellen er størst når det gjelder påstanden

om at det er en menneskerett å ha bil. Kjønnforskjellen er liten når det gjelder hvorvidt ungdommene vil skaffe seg bil så snart de har råd til det.

Overraskende er derimot de aldersforskjellene vi finner. Mens rundt 70 prosent i den yngste og den mellomste aldersgruppen er enig i at de vil skaffe seg bil så snart de får råd til det, er andelen "bare" 62 blant de eldste. Dette gjelder også når vi tar ut de som allerede *har* bil eller har muligheter til å låne bil. Man skulle tro at interessen for å skaffe seg bil ble større etter hvert som man blir eldre, ikke at den avtar.

En av årsakene til dette kan være at jo eldre man blir, jo mer kunnskap vil man også ha om bilismens skadevirkninger, og dette kan føre til at man tenker mer over om man virkelig trenger å kjøpe bil. I kapittel 7 skal vi se nærmere på om det er noen slik sammenheng mellom miljøkunnskap/-bevissthet og ønsket om bil. En annen årsak kan være at de eldste i større grad er klar over de økonomiske begrensningene og kostnadene ved kjøp og bruk av bil.

Bilens utseende betyr mye for en del av ungdommene. Tabell 3 i vedlegg 2 viser at 38 prosent synes det er flaut å kjøre i en stygg bil, og 45 prosent er uenig i at bilens utseende ikke betyr noe så lenge den fungerer. Men nesten 40 prosent er helt eller delvis enig i at utseende *ikke* spiller noen rolle så lenge bilen fungerer. Aldersgruppen 18-20 år er signifikant mindre opptatt av bilens utseende enn de yngre ungdommene.

Tabell 5.3: Andelen som er helt eller delvis enig i ulike påstander om bil og bilbruk. Forskjeller etter kjønn og alder. Prosent

Holdninger til bil og bilbruk	Alle	Kjønn		Aldersgrupper		
		Gutter	Jenter	13-15	16-17	18-20
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det	69	71	66**	70	72	62***
Det er en menneskerett å ha bil	22	29	18***	23	24	21
For meg spiller bilens utseende liten rolle bare den fungerer	39	36	41*	36	36	46***
Bilen er det raskeste transportmiddelet i byen	36	41	33***	35	35	39
Med bil kommer man fram overalt	40	41	38	31	41	48***
Bilen er det transportmiddelet som kommer til å dominere i fremtiden	59	57	61	59	59	59
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene	59	59	59	55	61	62*
I fremtiden må folk flest regne med å redusere bilbruken i byene betraktelig	77	74	79**	82	75	74**

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

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

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

Framkommeligheten og tidsbruken er faktorer av betydning ved valg av transportmiddel, og bilen blir ofte oppfattet som bedre enn andre transportmidler med hensyn til dette. 36 prosent er enige i at bilen er det raskeste transportmiddelet i byen og 40 prosent mener at man kommer fram overalt med bil. Det er med andre ord et relativt mange som mener at bilen er det raskeste transportmiddelet og at man kommer fram overalt med bil. Andelen som er uenig i disse påstandene er imidlertid høyere, se vedleggstabell 3. Guttene er mer enig i at bilen er det raskeste transportmiddelet enn det jentene er, men vi finner ingen alders-

forskjeller. De eldste ungdommene er for øvrig mer enig i at framkommeligheten med bil er god.

Gutter og jenter er like enige med hensyn til påstanden om at bilen kommer til å være det dominerende transportmiddelet i fremtiden. Nærmere 60 prosent er enig i denne påstanden. Like mange er opptatt av at myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de store byene. Og hele 77 prosent tror at folk må regne med å redusere bilbruken i byene i fremtiden. Jentene har større tro på at bilbruken må reduseres enn guttene.

## 5.7 "Alle" vil ha førerkort for bil

I forbindelse med holdningene til bil og bilbruk, skal vi se på hvor viktig det er for ungdommene å skaffe seg førerkort for bil eller andre motoriserte kjøretøy. Vi har tidligere nevnt at omtrent halvparten, eller 47 prosent, av ungdommene i alderen 18-20 år har førerkort for bil. Forskjellen mellom gutter og jenter er stor, henholdsvis 58 og 38 prosent.

For hele utvalget som ikke allerede har førerkort, har 90 prosent planer om å skaffe seg det. Gutter og jenter er like mye opptatt av å skaffe seg førerkort, og det er heller ingen forskjeller mellom aldersgruppene. Blant de 141 personene (7 prosent av utvalget) som har svart at de *ikke* vil skaffe seg førerkort for bil, er det bare 18 prosent som sier at det er på grunn av miljøhensyn. Andre årsaker er at en ikke trenger førerkort (41 prosent) og at en ikke har råd til det eller prioriterer det (29 prosent). Jentene legger mest vekt på at de ikke trenger førerkort, mens guttene legger mer vekt på at de ikke har råd eller ikke prioriterer det.

Når det gjelder øvelseskjøring, har 42 prosent av ungdommene over 16 år allerede begynt, 64 prosent av guttene og 55 prosent av jentene. Det er en signifikant sammenheng mellom husholdningsinntekt og øvelseskjøring. Dette har sammenheng med at antallet biler i husholdet øker med inntekten. Blant de som kommer fra husholdninger med lav inntekt er det 54 prosent som har begynt å øvelseskjøre, blant de med middels husholdningsinntekt 56 prosent og blant de med høy husholdningsinntekt har 69 prosent begynt å øvelseskjøre.

## 5.8 Oppsummering

Tre fjerdedeler av ungdommene i Oslo mener at det er moro å sykle. Mange mener også at det er lett å komme fram overalt med sykkel. Likevel synes omtrent halvparten at det er både slitsomt og farlig å sykle, og dette kan kanskje være noe av grunnen til at sykkel er lite brukt som framkomstmiddel blant ungdommene. Det tyder dessuten på at det bør settes inn tiltak for å bedre syklistenes framkommelighet og sikkerhet i trafikken.

Det er visse forskjeller mellom guttene og jentene i synet på sykkel. Guttene er generelt mer positive enn jentene, som på sin side synes det er mer slitsomt, tidkrevende og farlig å sykle. Den yngste aldersgruppen (13-15 år) er også mer positive enn de to eldste gruppene.

Kollektivtransporten oppfattes av ungdommene som noe utilstrekkelig, særlig når det gjelder service (sjåførenes opptreden), pris og komfort (sitteplasser). Men

omtrent 40 prosent mener at man kommer fort fram med kollektive transportmidler og liker å reise kollektivt fordi man da kan bestemme når og hvor man vil reise. Når det gjelder de to siste momentene, ser vi at jentene er noe mer positive. Det er også store aldersforskjeller. De yngste er mer positive med hensyn til framkommelighet og fleksibilitet og opplever ikke de negative sidene ved kollektivtransporten like sterkt som ungdommene over 16 år.

Svært mange av ungdommene (84 prosent) er opptatt av at kollektivtransporten bør utbygges, særlig er de eldste ungdommene enig i dette utsagnet. Det kan gi et håp om økning i kollektivandelen i fremtiden dersom kollektivtilbudet blir bedre.

Ungdommene er tydelig opptatt av bil og ønsker å kunne bruke den i fremtiden. 70 prosent av ungdommene ønsker å skaffe seg bil så snart som mulig, og 90 prosent av de som ikke allerede har førerkort har planer om å skaffe seg det. Ungdommene legger til en viss grad vekt på tidsaspektet og framkommeligheten ved bruk av bil. Omtrent 40 prosent mener at bilen det raskeste transportmiddelet og like mange mener at man kommer fram overalt med bil. Men andelen som er uenig i disse påstandene er faktisk litt større enn andelen enige, noe som viser at det er delte meninger om dette. Ikke uventet viser guttene en større interesse for bil og bilkjøring enn jentene.

Omtrent 60 prosent av respondentene mener at bilbruken i de større byene bør begrenses og 80 prosent regner med at dette vil komme til å skje. Samtidig erkjenner de at bilen kommer til å være det dominerende transportmiddelet også i fremtiden.

## 6. Miljøforståelse blant ungdom

### 6.1 Innledning

Begrepene som brukes for å betegne menneskers forhold til miljøet er mange, blant annet miljøinteresse, miljøforståelse, miljøvennlig atferd, miljøbekymring, miljøansvar, miljøengasjement og miljøbevissthet.

En av de mest brukte målemetodene knyttet til studier av miljøbevissthet, *The Ecological Attitude Scale* (Maloney og Ward 1973, Maloney m fl 1975), inneholder flere av disse elementene, slik som verbal tilslutning i miljøspørsmål, følelsesmessig engasjement, faktisk miljøvennlig atferd og ikke minst kunnskap.

I denne rapporten vil vi bruke betegnelse miljøbevissthet og miljøkunnskap som mål på ungdommenes *miljøforståelse* først og fremst i tilknytning til *bilismen* og dens skadevirkninger. Vi vil analysere ungdommenes miljøkunnskaper og deres miljøengasjement, slik det framkommer gjennom kunnskaper og holdninger til miljøspørsmål (hovedsakelig knyttet til transportmidlene). Vi tar også opp et verdispørsmål om hvorvidt man er villig til å redusere levestandarden for å bedre miljøet. Ungdommene er også blitt spurt om de er medlem av noen miljøvernorganisasjon, noe bare 4 prosent oppgir at de er.

Første delen av dette kapitlet dreier seg om ungdommenes miljøkunnskaper, hva som oppfattes som viktigste miljøproblem, hvilke miljøproblem bilismen forårsaker og hvor ungdommene henter sine miljøkunnskaper fra. Deretter skal vi se på ungdommenes miljøengasjement knyttet til transportmiddelbruken.

### 6.2 Miljøkunnskap

#### 6.2.1 Oppfattes bilismen som et viktig miljøproblem?

Kunnskaper om miljøproblemer, oppfattelse av risiko og kunnskaper om hvordan miljøproblemene kan løses er viktige elementer når det gjelder utvikling av holdninger knyttet til miljøspørsmål og for dannelsen av miljøbevissthet (Lavik 1990). Det er derfor av interesse å undersøke hvor store kunnskaper ungdommene har om bilismens skadevirkninger, og senere hvordan dette påvirker både holdninger og handlinger på transportfeltet. Vet ungdom nok om ulike miljøproblemer, deriblant bilismens skadevirkninger?

En svensk rapport om ungdoms vurderinger om reisevaner og miljø (Bernow 1991) påpeker at det synes nødvendig med utvidet vektlegging av miljøproblematikken i skolen, noe de svenske ungdommene også viste stor interesse for.<sup>10</sup> Våre data viser tydelig at ungdommene i Oslo er klar over at bilismen

---

<sup>10</sup> Den norske læreplanen for grunnskole, videregående skole og voksenopplæring, inneholder et delmål om å utvikle "det miljøbevisste menneske" (Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet 1994).



representerer et viktig miljøproblem. På spørsmål om hva de mener er det viktigste miljøproblemet i dag, svarer 44 prosent at det er forurensning fra biltrafikken, se tabell 6.1. Vi finner ingen forskjeller etter kjønn, alder, bosted eller sosial bakgrunn når det gjelder andelen som har svart at dette er det viktigste miljøproblemet.

Undersøkelser fra Sverige har vist at bilismen ikke oppfattes som noe særlig truende miljøproblem (Bernow 1991, Carle og Sjöstrand 1993). Bernows undersøkelse blant ungdommer viste at bare 10 prosent mente at bilismen var det viktigste miljøproblemet (Bernow 1991). Blant de svenske ungdommene ble industriutslipp, oljetankere, kjernekraft og internasjonale konflikter rangert foran bilismen som viktigste trussel mot miljøet. Den svenske undersøkelsen viste imidlertid at i synet på bilismen i hjemkommunen, var ungdommene i byene mer kritisk enn ungdommer andre steder (ibid), noe som tyder på at bosatte i byer føler problemet i større grad enn ungdom på mindre steder.

Det er ikke urimelig å tenke seg at bilforurensningen ville blitt lavere rangert blant våre respondenter, dersom de hadde fått flere svaralternativer (for eksempel kjernekraft og oljeutslipp).

Tabell 6.1: Miljøproblemer ungdommene mener er de mest alvorlige i Norge i dag. Prosent

Hva mener du er det mest alvorlige miljøproblemet i Norge i dag? Svaralternativer:	Prosent
Forurensning fra biltrafikken	44
Utslipp fra industrien	34
Sur nedbør fra utlandet	11
Behandling av husholdningsavfall	5
Bruk av kjemikalier i jordbruket	4
Ubesvart	2
Total	100

Vår oppfatning av disse motstridende resultatene er at Oslo-ungdommenes meninger kan være et resultat av den sterke fokuseringen omkring forurensning fra bilismen i byområder de siste årene. I vintermånedene har massemediene hatt en mengde stoff om dette miljøproblemet. Det er dessuten svært merkbart for folk flest når man ferdes ute i gatene på grunn av piggdekkstøvet. En annen årsak kan være at undersøkelsens fokus på bilismen, har medført at kunnskapene og holdningene til bilforurensningen blir mer "tilgjengelige" i bevisstheten enn andre miljøproblemer.

### 6.2.2 Kunnskap om bilismens skadevirkninger

For å undersøke kunnskapsnivået ble ungdommene spurt om i hvilken utstrekning bilismen er årsak til ulike miljøproblemer. Svarene de oppga er vist i tabell 6.2. De miljøproblemene som ble nevnt for respondentene, er ikke alle forårsaket av bilismen. Det riktige er at bilismen fører til støy, luftforurensning og økt

drivhuseffekt. I noen grad fører bilismen også til surt nedfall. Bilismen er ikke årsak til uttynning av ozonlaget og overgjødning av innsjøer. Dette betrakter vi derfor som feilaktig. Spørsmålet fungerer dermed som en slags ”test” av deres miljøkunnskaper.

Tabell 6.2: Oppfatninger om bilismens innvirkning på miljøproblemer. Prosent

Miljøproblem	I stor grad	I noen grad	I liten grad	Vet ikke/ ubesvart
Uttynnet ozonlag	32	45	15	8
Surt nedfall	18	43	27	12
Overgjødning av innsjøer	4	16	51	29
Støy	60	23	11	7
Luftforurensning	78	17	1	4
Økt drivhuseffekt	29	38	13	20

Hele 78 prosent av utvalget har svart at bilismen i stor grad fører til luftforurensning og 60 prosent har svart at bilismen i stor grad fører til støy. Dette kan blant annet skyldes at disse miljøproblemene er nokså framtrepende i en by som Oslo. 29 prosent mener at bilismen i stor grad fører til økt drivhuseffekt. Når det gjelder bilismens innvirkning på ozonlaget og surt nedfall, mener henholdsvis 32 og 18 prosent av utvalget at den i stor grad fører til disse problemene. Det miljøproblemet som i minst grad oppfattes å være påvirket av bilismen er overgjødning av innsjøer.

### 6.2.3 Kunnskapsindeks

Vi har laget en indeks for *kunnskapsnivå* på grunnlag av ungdommenes riktige og gale svar med hensyn til bilismens skadevirkninger, hvor svarene er gitt poeng etter grad av riktighet.<sup>11</sup> Indeksen er gruppert, og gir følgende prosentfordeling i utvalget:

Tabell 6.3: Gruppering av kunnskapsindeksen. Prosent

Poeng på indeksen	Kunnskapsnivå	Prosent
0-14 poeng	Dårlig kunnskap	30
15-19 poeng	Middels kunnskap	36
20-30 poeng	God kunnskap	34

<sup>11</sup> Riktig kunnskap, dvs at en har svart ”i stor grad” på det som er riktig og ”i liten grad” på det som er feil, er gitt 5 poeng. Svarene ”i noen grad” er gitt 3 poeng i de tilfellene det dreier seg om et miljøproblem som bilismen faktisk er årsak til, og 0 poeng i de andre tilfellene, dvs for de gale svarene. For svarene angående surt nedfall velger vi å gi 5 poeng for å ha svart ”i noen grad”, 3 poeng for å ha svart ”i stor grad” og 0 poeng for ”i liten grad”. Feil kunnskap, dvs at en har svart ”i liten grad” på det som er riktig og ”i stor grad” på det som er feil, er gitt 0 poeng. ”Vet ikke” og ”ubesvart” er gitt 0 poeng og er uttrykk for manglende kunnskap.

Det er ingen forskjeller mellom gutter og jenter med hensyn til kunnskapsnivået. Miljøkunnskapene blir imidlertid bedre med alderen, tabell 6.4. Mens 27 prosent av ungdommene i aldersgruppen 13-15 år har gode kunnskaper, gjelder dette for nærmere 40 prosent av ungdommene i aldersgruppene 16-17 og 18-20 år.

Tabell 6.4: Miljøkunnskap etter kjønn og alder. Prosent

Miljøkunnskap	Kjønn		Aldersgrupper		
	Gutter	Jenter	13-15	16-17	18-20
Dårlig	30	30	37	28	24
Middels	34	37	36	34	37
God	36	33	27	38	39

Forskjellen mellom aldersgruppene er signifikant for  $p < 0,000$ , kjikvadrattest

Det er for øvrig ingen forskjeller etter bosted og sosioøkonomisk bakgrunn. Blant ungdommene over 16 år er det en større andel med gode kunnskaper blant de som går på høyskole/universitet og allmennfaglig retning på videregående enn blant ungdom på yrkesfag og ungdom tilknyttet arbeidslivet.

#### 6.2.4 Media er viktigste kilde til kunnskap om miljøspørsmål

Hvor henter ungdommene sine kunnskaper om miljøspørsmål fra? Det er rimelig å anta at media vil ha en sentral rolle i denne sammenhengen. Medias fokusering på ulike miljøproblemer har økt betydelig i omfang de siste 20-30 årene. Våre data viser da også at de viktigste kunnskapskildene er TV, aviser og skolen/lærerne. Dette framgår av tabell 6.5.

Tabell 6.5: Viktigste kilde til kunnskap om miljøspørsmål. Prosent

Kilde	Svært viktig	Ganske viktig	Litt viktig	Ikke viktig	Ubesvart
Foreldre	24	36	28	11	3
Slektninger	4	19	43	31	3
Venner	13	36	33	15	3
Skolen/lærerne	47	36	11	3	3
Aviser	51	35	10	2	2
TV	56	30	10	2	2
Radio	23	30	30	14	3
Bøker	20	26	31	21	3
Internett	12	18	23	43	4

Tabellen viser at 56 prosent mener at TV er den viktigste kilden, 51 prosent aviser og 47 prosent skolen og lærerne. Foreldrene er ikke like viktige kunnskapskilder i dette henseende. Bare 24 prosent oppgir at de er svært viktige, og det samme gjelder radio og bøker. Heller ikke vennene er blant de viktigste kildene, noe som kan tyde på at dette temaet ikke er det ungdom snakker mest om seg imellom.

Det er forskjeller mellom jenter og gutter og mellom aldersgruppene med hensyn til hvilke kunnskapskilder som vektlegges, som vist i tabell 6.6. Jentene legger i langt større grad vekt på både aviser, skolen og foreldrene enn guttene gjør.

Aldersforskjellene gjør seg også gjeldende. Både foreldrene og skolen mister sin posisjon som viktige kunnskapskilder etter som en blir eldre, mens aviser får større betydning. TV er like viktig for alle, uavhengig av kjønn og alder.

Tabell 6.6: Andelen som oppgir ulike kilder til kunnskap om miljøspørsmål som svært viktig eller ganske viktig etter kjønn og aldersgruppe. Prosent

Kilde til kunnskap	Kjønn		Aldersgrupper		
	Gutter	Jenter	13-15	16-17	18-20
TV	87	89	86	88	90
Aviser	85	90**	84	88	91***
Skolen/lærerne	82	88***	88	88	80***
Foreldrene	56	65***	70	61	50***

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

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

### 6.3 Miljøbevissthet. Ungdoms oppfatninger om miljøaspektet ved transportmidlene

Miljøbevissthet er ikke noe entydig og klart begrep. Det kan defineres og måles på mange ulike måter og det er svært ulike oppfatninger i forskningsverdenen om hvordan dette kan gjøres. Det er ikke uvanlig at miljøinteresse eller miljøbevissthet blir oppfattet som en *holdning*.

Holdninger blir gjerne sett på som sammensatt av tre ulike komponenter: affekt, atferd og kognisjon (Rosenberg og Hovland 1960). Den affektive komponenten er knyttet til den eller de følelsene personen har overfor objektet holdningen relaterer seg til. Atferd er hva personene gjør eller har som intensjon å gjøre overfor objektet. Den kognitive komponenten er kunnskap og oppfatninger en person har om objektet.

Dette er komponenter som inkluderes i flere av de holdningsspørsmålene vi stilte til Oslo-ungdommene. Disse holdningsspørsmålene forteller om ungdommenes oppfatninger og meninger om miljøaspektet i tilknytning til bilismen og kollektivtransporten. I tillegg tar vi med et spørsmål av mer generell karakter: "Jeg vil kunne akseptere lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser". Dette kan sies å være et verdispørsmål mer enn en holdning.

Ved hjelp av disse spørsmålene skal vi finne ut hvordan ungdommene i Oslo oppfatter miljøaspektene i tilknytning til transportmiddelbruk. På denne måten kan vi si noe om deres miljøengasjement eller miljøbevissthet.

#### 6.3.1 Er ungdommene i Oslo miljøbevisste?

Et av spørsmålene ungdommene ble presentert for var om bilbruk er skadelig. Hele 87 prosent av de som hadde svart på dette var helt eller delvis enige i dette, tabell 6.7. Dette stemmer godt med Manchester-studien, hvor 86 prosent av ungdommene var uenige i at bilbruk er bra for miljøet (Pilling m fl 1998). Jentene er mer opptatt av at bilbruk er skadelig enn guttene.

Selv om ungdommene mener bilismen er skadelig, er bare 21 prosent enige i at bilistene betaler for lite i forhold til de problemene de skaper. De eldste ungdommene mener i større grad enn de yngste at bilistene betaler nok allerede. Med andre ord er ungdommene i Oslo klar over bilens skadevirkninger, men synes likevel ikke bilistene bør betale mer. Dette kan indikere at de vil være lite villige til å betale noe mer for disse skadevirkningene når de selv blir bilbrukere. Men det kan også bety at de ikke har oversikt over hvor mye bilistene egentlig betaler i form av skatter og avgifter.

Bare 12 prosent av utvalget mener at kollektivtransporten ikke er noe mer miljøvennlig enn bilene. Med andre ord er de fleste enige i at å reise kollektivt er mer miljøvennlig, flere blant de eldste enn blant de yngste. Ungdommene er likevel ikke særlig opptatt av miljøsidene ved egen bruk av kollektivtransport. Bare 16 prosent er helt eller delvis enig i påstanden om at de reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig, 18 prosent av jentene og 14 prosent av guttene.

På spørsmål om de vil velge å reise kollektivt for å spare miljøet selv om de får bil, har 34 prosent sagt seg helt eller delvis enige i dette. Langt flere, 63 prosent, sier seg i større eller mindre grad enige i at de vil være villige til å redusere bilbruken i fremtiden dersom andre gjør det. Dette gir uttrykk for et kollektivt ansvar med hensyn til å begrense miljøproblemene bilismen skaper. Hvis andre begrenser bilkjøringen kan også jeg gjøre det.

For begge disse påstandene finner vi at jentene er mer villige til å begrense bilbruken enn det guttene er. For spørsmålet om å redusere bilbruken dersom andre gjør det, er det tydelig at de yngste ungdommene er mer kollektivt orientert enn de to eldste aldersgruppene. Dette viser seg ved at andelen som er enige i dette utsagnet avtar fra 70 prosent blant de yngste (13-15 år) til 57 prosent blant de eldste (18-20 år). Med andre ord synes det som om de yngste er mer konforme med hensyn til å gjøre det andre gjør.

Et annet uttrykk for kollektive verdier blant ungdommene finner vi i svarene på spørsmålet om man vil kunne akseptere lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelsene. Omtrent halvparten er enig i denne påstanden (mens en fjerdedel er uenige og en fjerdedel er verken enige eller uenige, tabell 4 i vedlegg 2).<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Dette spørsmålet er også blitt stilt til hele befolkningen i en undersøkelse fra Gallup (Berge 1997). Andelen enige i Gallups undersøkelse var 55 prosent, altså omtrent den samme.

Tabell 6.7: Andelen som er helt eller litt enige i ulike påstander angående miljøaspektene ved transportmidlene og miljøspørsmål av generell karakter. Forskjeller etter kjønn og alder. Prosent

Miljøholdninger	Alle	Kjønn		Aldersgrupper		
		Gutter	Jenter	13-15	16-17	18-20
Bilbruk er skadelig for miljøet	87	84	90***	86	88	88
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper	21	20	21	26	21	15***
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig	16	14	18*	16	15	18
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene	12	13	11	17	10	6***
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet	34	30	38***	34	34	35
Jeg vil være villig til å redusere bilbruken dersom andre gjør det	63	59	66**	70	61	57***
Jeg vil kunne akseptere lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelsene	49	44	52***	52	44	50*

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

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

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

Det er rimelig at flere vil være med på å yte til fellesskapet dersom de vet at *andre* også vil gjøre det. Dette kan være grunnen til at så mange svarer positivt på spørsmålene om begrensning av bilbruken når betingelsen er at andre også må begrense sin bilbruk, og at så mange er villige til å akseptere lavere levestandard for å bedre miljøet.

Kan de holdningene ungdommene her gir uttrykk for, gi indikasjoner om deres framtidige bilbruk? Kan holdningene de gir uttrykk for tyde på at dagens ungdom vil kjøre mindre enn dagens voksne? Dette kan vi ikke si noe om. Holdninger er jo ikke statiske, men kan endre seg mye fra man er ung til man er voksen. Når man først har fått tilgang til bil, er det ikke sikkert at idealismen fra de tidlige ungdomsårene er like sterk. Hensynet til bekvemmelighet, tid, fleksibilitet og frihet vil gjerne gi sterkere utslag når mulighetene for bilkjøring først er der. Dessuten ønsker hele 70 prosent å skaffe seg bil så snart som råd, slik vi viste i forrige kapittel.

De holdningene ungdommene gir uttrykk for, kan tyde på at de står overfor et dilemma mellom på den ene siden individuelle og egoistiske ønsker om bilbruk, med de fordeler dette innebærer, og på den andre siden, det kollektive ansvaret for å bevare miljøet, noe de også er opptatt av.

### 6.3.2 Miljøbevissthet i ulike grupper

Påstandene i tabell 6.7 gir uttrykk for miljøholdninger først og fremst i tilknytning til transportmiddelbruken. Ut fra disse kan vi lage et samlet mål for miljøbevissthet, dvs bevissthet om bilismens miljøødeleggelser.

Dette har vi gjort i form av indekskonstruksjon på samme måte som for indeksen for kunnskapsnivå.<sup>13</sup> Svarene er gitt poeng fra 1 til 5 etter grad av enighet i hver påstand. Vi har inndelt indeksen i tre kategorier etter grad av miljøbevissthet. Vi gjør oppmerksom på at selv om 1/3 av ungdommene karakteriseres som svært miljøbevisste i følge vår definisjon, må dette bare oppfattes relativt i forhold til de andre ungdommene og i forhold til det området vi befatter oss med. Om ungdommene er like miljøbevisste på andre områder, vet vi ingenting om. Tabell 6.8. viser prosentfordelingen i de ulike kategoriene i ulike grupper.

Som ventet finner vi at jentene er mer miljøbevisste enn guttene. Mens 41 prosent av jentene kan betegnes som svært miljøbevisste, gjelder dette for 29 prosent av guttene. Dette stemmer overens med annen forskning om miljøbevissthet blant ungdom (Skogen 1996, Pilling m fl 1998). Også blant voksne personer i byområder er det gjort funn som tyder på at kvinner er mer opptatt av miljøproblemene enn menn. De mener bilismen er et større problem enn det menn mener og er mer villige til å gjøre noe selv for å bedre miljøet (Hjorthol og Berge 1997, Bennulf m fl 1998).

Det er omtrent ingen forskjell mellom aldersgruppene og heller ingen forskjeller med hensyn til bosted, dvs østkant eller vestkant. Foreldrenes sosioøkonomiske status, med andre ord ungdommenes klassebakgrunn, virker heller ikke inn på synet på miljøproblemene. Det kan tenkes at dette skyldes det faktum at arbeiderklassen er så liten (12 prosent) i forhold til middelklassen i våre data. Analyser fra Ung i Norge-undersøkelsen viste at ungdom med foreldre i de såkalte "humanistisk/sosiale mellomlag" var overrepresentert i miljøorganisasjoner og var mer opptatt av å gi miljøproblemene politisk prioritet enn ungdommer med arbeiderklassebakgrunn (Skogen 1996). Manchester-studien viste også at ungdom med høyere sosioøkonomisk bakgrunn betraktet miljøaspektet som en viktigere faktor ved transportmidlene enn ungdom med lavere sosioøkonomisk bakgrunn (Pilling m fl 1998).

Det er forskjeller i miljøbevissthet mellom ungdom over 16 år etter om de går på skole eller er i arbeid (evt. arbeidsledig), og også i forhold til studieretning på videregående. Vi ser at miljøbevissthet i tilknytning til bilismen, er høyere blant ungdom som går på allmennfaglig retning eller går på høyskole/universitet enn den er blant ungdom på yrkesfaglig retning og ungdom tilknyttet arbeidslivet.

Miljøkunnskap har som ventet stor betydning for hvor miljøbevisste man er. Dette skyldes for en stor del at kunnskaper om miljøproblemer er en av de viktigste forutsetninger for dannelsen av holdninger til miljø (og holdninger til bilismen).

At transportressurser også i høy grad har betydning for miljøoppfatningene er interessant. Tabellen viser at jo mer transportressurser ungdom i 18-20 års alderen har tilgjengelig, enten det er egne ressurser eller foreldrenes, jo mindre opptatt er man av miljøaspektet ved transportmidlene. Dette henger nok også sammen med at økte transportressurser medfører økt bilbruk i denne gruppen. Det er rimelig at bilbruken samsvarer med grad av miljøbevissthet i forhold til transportmidler. Dette skal vi undersøke nærmere i neste kapittel.

<sup>13</sup> Det ble også utført en faktoranalyse for disse holdningspåstandene. Fem av påstandene ga utslag i en sterk faktor, mens to av påstandene ladet svakt på denne: "Bilbruk er skadelig for miljøet" og "Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene". Vi velger imidlertid å benytte indekskonstruksjon, slik at vi beholder de samme variablene som i tabell 6.7.

Tabell 6.8: Grad av miljøbevissthet i ulike grupper. Prosent

Bakgrunnsvariabler	Miljøbevissthet		
	Lite bevisst	Noe bevisst	Svært bevisst
<i>Alle</i>	29	35	36
<i>Kjønn***</i>			
Gutter	27	34	29
Jenter	23	36	41
<i>Alder*</i>			
13-15 år	33	34	33
16-17 år	25	38	37
18-20 år	29	34	37
<i>Bosted</i>			
Østkant	32	33	36
Vestkant	27	37	36
<i>Hovedbeskjeftigelse****1</i>			
Allmennfaglig retning	25	34	41
Yrkesfaglig retning	33	40	28
Høyskole/universitet	24	31	45
Arbeid/arb. ledig	31	42	28
<i>Sosioøkonomisk bakgrunn</i>			
Arbeiderklasse	30	38	32
Middelklasse	28	35	37
<i>Miljøkunnskap***</i>			
Dårlig	37	38	24
Middels	28	35	37
God	23	33	44
<i>Transportressurser***2</i>			
Lite	16	31	53
Noe	28	36	37
Mye	44	33	23

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjikvadrattest\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjikvadrattest<sup>1</sup> Ungdom over 16 år<sup>2</sup> Ungdom over 18 år

Analysen viser oss at de faktorene som betyr mest for miljøholdningene, er kjønn, miljøkunnskap, transportressurser og hovedbeskjeftigelse (teoretisk retning vs yrkesfaglig retning/yrkesaktivitet). Multivariate analyser bekrefter at selv ved kontroll for de andre variablene, er dette de viktigste faktorene som forklarer holdninger til miljø.

## 6.4 Oppsummering

I dette kapitlet har vi tatt opp temaet miljøforståelse, forstått som ungdoms kunnskaper om og bevissthet omkring ulike miljøproblemer, særlig de som er knyttet til *bilismen*. Undersøkelsen viser at ungdommene i Oslo er klar over bilismens skadevirkninger. På spørsmål om hva de oppfatter som det viktigste miljøproblemet i dag, svarer 44 prosent at det er forurensning fra biltrafikken.



Hele 87 prosent sier seg helt eller delvis enige i at biltrafikken er skadelig for miljøet.

Ungdommene har relativt gode kunnskaper om hvilke miljøproblemer biltrafikken forårsaker, og disse kunnskapene øker med alderen. Kunnskap om miljøproblemene får de først og fremst fra TV, aviser og skolen.

Jentene er mer miljøbevisste enn guttene. Dette stemmer overens med tidligere undersøkelser både blant ungdom og voksne. Ungdom som går på allmennfaglig retning i videregående eller er studenter, er mer opptatt av miljøet enn ungdom på yrkesfaglig retning og ungdom som er i arbeid (evt arbeidsledig).

Dessuten har ungdoms tilgang til transportressurser, dvs bil, stor betydning for holdningene til miljø blant 18-20 åringene. Jo mer transportressurser man har tilgang til, jo mindre miljøbevisste holdninger gir man uttrykk for. Dette kan ha sammenheng med at god tilgang til bil medfører større sannsynlighet for å *bruke* bil. Men er bilbruken som handling dermed en konsekvens av at man har positive holdninger til bil og ikke er så utpreget miljøbevisst, eller er disse holdningene snarere et resultat av en tilpasning til de handlingene eller vanene man faktisk har? Det er vanskelig å årsaksbestemme slike forhold – begge forklaringer kan være like rimelige. Vi kommer tilbake til dette forholdet i neste kapittel.

Ungdommene gir i høy grad uttrykk for et *kollektivt ansvar* med hensyn til å begrense bilbruken og miljøødeleggelsene. Det viser seg ved stor villighet til å redusere bilbruken i fremtiden dersom andre også må gjøre det. Dette ansvaret synes sterkere enn det *individuelle ansvaret* for miljøet. Ungdommene er ikke i like stor grad villige til å sette bilen fra seg og velge å reise kollektivt dersom det ikke er en betingelse at andre også må gjøre det.

Halvparten av ungdommene svarer positivt på spørsmål om man er villig til å akseptere lavere levestandard for å bedre miljøet. Jentene er klart mer positive til dette enn guttene. Slike holdninger lover godt dersom de er representative for morgendagens voksne.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> I en undersøkelse Opinion gjorde for Aftenposten i desember 1997, kom det fram at 80 prosent av Oslos befolkning mener det bør settes inn tiltak for å redusere den private bilbruken i hovedstaden. 52 prosent var positive til innføring av en piggdekkavgift på 1000 kr pr år, og 55 prosent støtter idéen om bilfrie dager i Oslo sentrum på bestemte tider av året (Opinion 1997). Med andre ord er både ungdom og voksne i Oslo villige til å gjøre noe selv for å begrense luftforurensningen.

## 7. Koblinger mellom transporterfaring, transportrelaterte holdninger, miljøforståelse og transportmiddelbruk

### 7.1 Innledning

Hittil i rapporten har vi gjennomgått følgende temaer:

*Transporterfaring*, dvs reisemåter til skole og aktiviteter i barndommen, hvordan man reiste på ferie, foreldrenes daglige reisemåte mm.

*Aktiviteter og reisemåter* – transportmiddelbruk til ulike aktiviteter.

*Holdninger til transportmidler*; sykkel, kollektivtransport og bil.

*Miljøholdninger, miljøkunnskap, miljøbevissthet*, med spesiell vekt på miljøaspektene knyttet til transportmiddelbruk.

I dette kapitlet skal disse forhold knyttes sammen, og vi ønsker å få svar på følgende spørsmål:

- Er ungdommenes transportmiddelbruk og/eller transportrelaterte holdninger påvirket av tidligere transporterfaring og sosialisering gjennom den transportpraksis foreldrene fører og har ført?
  - Er det samsvar mellom reisemåte som barn og reisemåte i tenårene?
  - Er det samsvar mellom foreldrenes reisemåte og egen transportmiddelbruk?
  - Er det noen sammenheng mellom foreldres transportpraksis og ungdommenes egne holdninger til transportmidler og miljø?
- Er det samsvar mellom handlinger og holdninger på transportfeltet? Med andre ord:
  - Er transportmiddelbruken påvirket av holdningene til transportmidler og miljø eller er holdningene påvirket av de handlinger/vaner man har?

Det er som oftest ikke noen enkel sammenheng mellom holdning og handling. Spørsmålet om det eksisterer samsvar mellom holdning og handling er sentralt i undersøkelser som belyser reisevaner i forhold til holdninger til miljø og transport.<sup>15</sup> Derfor skal første delen av dette kapitlet vies til en drøfting av forholdet mellom holdning og handling og knyttes til eksempler innenfor transportområdet som kan være aktuelle i forhold til den aldersgruppen vi studerer.

---

<sup>15</sup> Eksempler på slike undersøkelser er Stangeby 1994, Berge og Nondal 1994, Berge 1996, Berge 1997, Hjorthol og Berge, 1997.

## 7.2 Forholdet mellom holdning og handling

### 7.2.1 Forutsetninger for samsvar mellom holdning og handling

Det er en alminnelig oppfatning at det er en sammenheng mellom holdning og handling eller atferd. Finner man en persons holdning til et objekt, så kan man også predikere atferden med stor sannsynlighet, blir det ofte hevdet (Deaux og Wrightsman 1988). Men det er ikke nødvendigvis slik at holdninger og handlinger er direkte relatert. Hva er forutsetningene for at man kan forvente et slikt samsvar? Hvilke faktorer virker inn på forholdet mellom holdning og handling?<sup>16</sup>

#### *Holdning og handling må være på samme nivå*

Det første man må gjøre er å sannsynliggjøre at holdningen som registreres har sammenheng med den handlingen vi er interessert i å måle den i forhold til. En generell holdning til et objekt kan vanskelig brukes til å predikere en persons spesifikke atferd i en gitt situasjon. Holdningen bør være like spesifikk som handlingen man studerer (Deaux og Wrightsman 1988).

Har for eksempel holdning til bruk av bil i byens sentrum noen sammenheng med bruk av transportmiddel på skolereisen for et tilfeldig utvalg av byens ungdom?

#### *Holdninger er ikke statiske*

Holdninger er ikke statiske, de endres over tid, og særlig vil dette gjelde ungdom. Dette er et viktig aspekt ved undersøkelser av sammenhenger mellom holdninger og handlinger. Går det lang tid mellom registreringen av holdninger og måling av handlingen, vil sannsynligheten for inkonsistens øke. Dette betyr at selv om ungdommene i så ung alder uttrykker et sterkt miljøengasjement, vil dette ikke gi noen sikker indikasjon på hvorvidt de vil benytte seg av kildesortering eller velge kollektivtransport i stedet for bil i fremtiden. Det betyr også at vi ikke kan trekke slutninger om ungdommenes framtidige transportmiddelbruk på bakgrunn av de holdningene de gir uttrykk for i dag.

#### *Handlinger kan også påvirke holdninger*

Teorien om kognitiv dissonans (Festinger 1957) sier at dersom det er uoverensstemmelse mellom ulike kognitive elementer,<sup>17</sup> for eksempel mellom holdning og handling på et område, kan en av dem komme til å bli endret, slik at de kommer i overensstemmelse. Teorien kan overføres til forholdet mellom bilkjøring og miljøbevissthet. En bilist som mener at bilismen bør begrenses av miljøhensyn, men samtidig fortsetter å kjøre bil i ubegrenset omfang, har kognitive elementer i en dissonant relasjon. Dette er en ubehagelig tilstand og kan være en sterk drivkraft til handlingsendring (Magelund 1997).

---

<sup>16</sup> Den følgende diskusjonen om dette er i hovedtrekk hentet fra en tidligere TØI-rapport (Hjorthol og Berge 1997), men er tilpasset til eksempler aktuelle for aldersgruppen vi studerer.

<sup>17</sup> Med kognitive elementer menes individets viten om seg selv, sine handlinger og sine omgivelser. Det kan dreie seg om faktisk viten, holdninger, meninger osv (Magelund 1997).

Uoverensstemmelse mellom holdning og handling kan også føre til at holdningen tilpasses den aktuelle handling. Et eksempel innenfor trafikkområdet er påbudet om bruk av sikkerhetsbelter. Bruken ble påtvunget bilistene gjennom påbud, og etter hvert har denne alminneliggjøringen av sikkerhetsbelter i bil endret folks holdning til bruken av dem (Graham 1989).

Bilkjøring som vane kan føre til en utvikling av positive holdninger til bil og bilkjøring. Blant ungdom kan det tenkes at passiv bilbruk, dvs å reise som bilpassasjer, kan medføre positive holdninger til bil. Dette kan også senere påvirke egne transportmiddelvalg (valg mellom bil og kollektiv). Dette betyr at handlinger eller vaner som man i ung alder ikke tenker over eller har noen særlig innvirkning på, kan endre eller danne en holdning som på et senere tidspunkt kan medføre bevisst handling på samme området. Vi skal senere undersøke om denne hypotesen bekreftes.

#### *Handlinger er avhengig av situasjonen og ulike begrensninger og føringer fra omgivelsene*

En persons holdninger til miljøspørsmål og bruk av transportmidler vil antakelig kunne fortelle noe om en persons atferd generelt, dvs over tid og i en rekke forskjellige situasjoner. Men holdningen sier ikke nødvendigvis noe om en spesifikk atferd i en gitt situasjon, for eksempel om vedkommende vil reise kollektivt framfor å kjøre bil på en spesiell dag. Grunnen til dette er at den spesifikke reiseatferden også er formet av en rekke andre faktorer som virker inn. Dette kan være de ytre betingelsene for å kunne tilpasse handlingen eller reiseatferden til den holdningen man har, det vil si selve situasjonen rundt handlingen og de begrensninger, muligheter og føringer som ligger i denne.<sup>18</sup>

Transportmiddelvalg er blant annet avhengig av tilgang til bil, avstand til aktivitetene, mulighetene for parkering på bestemmelsesstedet og værforhold.

#### *Holdningen må kunne aktiveres fra hukommelsen*

En annen tradisjon for å postulere sammenheng mellom holdning og handling tar utgangspunkt i at for å kunne påvirke atferd, må holdningen kunne aktiveres fra hukommelsen, dvs at den må være tilgjengelig (Fazio 1986). Tilgjengelighet av en holdning er styrken på assosiasjonen mellom objektet og vurderingen av det. Jo sterkere assosiasjonen er, dvs at vurderingen av objektet spontant dukker opp uten særlig kognitiv bearbeidelse av relevant informasjon, desto mer tilgjengelig er holdningen. Meningsintensiteten en holdning har, dvs om vedkommende har en sterk positiv eller negativ reaksjon, kan også være uttrykk for hvor tilgjengelig og relevant den er for personen som intervjues (Bennulf 1994). Sterkt tilgjengelige holdninger vil ha en sterkere effekt på atferd enn svakt tilgjengelige holdninger.

---

<sup>18</sup> Ajzen og Fishbein (1980) mener at slike særskilte eller utenforliggende faktorer vil ha en tendens til å jevne seg ut når man tar flere av de atferdsformer som er relevante for holdningsobjektet i betraktning (*multiple-act-behavioural criteria*). Ajzen (1988) kaller dette aggregeringslogikken. Det betyr at hver enkelt handling ikke kan brukes som en indikator på den generelle holdningen. Over tid vil det derimot være større samsvar mellom handlingene og holdningene, fordi de utenforliggende faktorene av mer tilfeldig karakter som er med på å styre handlingene vil jevne hverandre ut.

Når man blir spurt om sin mening eller blir bedt om å evaluere ett eller annet tiltak, forventes det at det er en viss konsistens mellom det man sier og det man gjør etterpå. Men intervjuundersøkelser kan kreve at man tar stilling til noe man egentlig ikke har gjort seg opp en mening om eller har en holdning til. Mange ungdommer har ikke noen klare oppfatninger om spørsmål angående transportmidler og miljøaspektene ved dem.<sup>19</sup>

Med et slikt utgangspunkt vil en kunne tenke seg at jo oftere kunnskap og holdninger presenteres i offentligheten, jo mer sannsynlig er det at den huskes og dermed gjøres tilgjengelig. Et eksempel på dette kan være den sterke medie-fokuseringen på bilismens luftforurensing om vinteren de siste årene. Hvor sterkt kan det ha påvirket ungdommenes holdninger (og handlinger) når det gjelder bilkjøring?

*Vanemessige handlinger er mindre påvirket av holdninger*

Handlingsalternativer vil i enkelte tilfelle ikke vurderes, fordi handlingsmønsteret er lagt for kortere eller lengre tid. Atferd som repeteres kalles gjerne vaner eller rutiner. Dess sterkere vanen er, dess svakere er sammenhengen mellom holdning og atferd. Endring av reisevaner foregår når den kontekstuelle situasjonen forandrer seg, for eksempel når man bytter skole eller arbeid. Vedkommende kommer da i en valgsituasjon, og det er i slike tilfeller at holdninger til ulike reisemåter får noen større betydning (Verplanken m fl 1994).

### **7.2.2 Betydningen av disse forutsetninger for våre analyser**

De forutsetningene vi her har diskutert vil sette visse begrensninger for mulighetene til å si noe om forholdet mellom holdninger og handlinger på transportområdet både for ungdom og voksne. Ungdommenes handlingsvalg er meget begrensede når det gjelder valget mellom miljøvennlig og ikke-miljøvennlig reisemåte. Vi kan derfor ikke snakke om bevisst *handlingsvalg* med hensyn til transport i samme grad som vi ofte kan for voksne personer.

Med bakgrunn i teorien om kognitiv dissonans (diskutert ovenfor), bør man være forsiktig med å trekke konklusjoner om kausalitet, dvs årsak-virkning, i forholdet mellom holdning og handling. Er handling en følge av holdning til objektet, eller er holdningen dannet ut fra handlinger/vaner man allerede har? Teorien om kognitiv dissonans kan brukes til å forklare de eventuelle samsvar vi måtte finne mellom ungdommenes transportmiddelbruk og deres holdninger til transportmidler og miljø.

---

<sup>19</sup> Andelen som har svart ”verken enig eller uenig” på våre holdningsspørsmål er i gjennomsnitt ca. 20 prosent. Dette kan bety at mange av ungdommene ikke har gjort seg opp noen mening om disse spørsmålene.

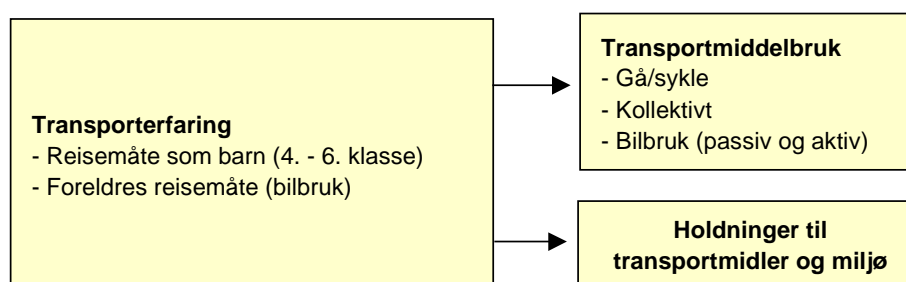
## 7.3 Hvordan blir man sosialisert til transportatferd og holdninger?

### 7.3.1 Innledning

I kapittel 3 ble ungdommenes transporterfaring som barn beskrevet. Noen barn blir kjørt til sine aktiviteter mer enn andre. Det kan være ulike årsaker til det. Det kan tenkes at avstanden til aktivitetene er stor, at foreldrene føler det er tryggest å kjøre barna, eller at barna maser på foreldrene om å bli kjørt. En femtedel av utvalget (19 prosent) ble kjørt til mer enn halvparten av alle sine fritidsaktiviteter da de gikk i 4. - 6. klasse og 14 prosent reiste kollektivt til mer enn halvparten av aktivitetene.

Barn og ungdom opplever også foreldrene sine i rollen som transportmiddelbrukere. Dette er også en del av deres transporterfaring. Noen foreldre kjører mye bil, andre kjører ikke i det hele tatt, og svært mange opplever at foreldrene kombinerer ulike reisemåter. Bare en tidel av ungdommene har foreldre som begge reiser miljøvennlig *mesteparten* av tiden, dvs at de går, sykler eller reiser kollektivt. 65 prosent har imidlertid foreldre (den ene av dem eller begge) som bruker bilen det meste av tiden. En fjerdedel har foreldre som kombinerer ulike reisemåter.

Har denne transporterfaringen noen sammenheng med holdninger og handlinger på transportfeltet i dag? De antatte sammenhenger er illustrert i figur 7.1.



Figur 7.1: Illustrasjon av mulige sammenhenger mellom transporterfaring og transportmiddelbruk/holdninger til transportmidler og miljø

### 7.3.2 Er det samsvar mellom reisemåte som barn og reisemåte som tenåring?

Vi skal i denne delen undersøke om det er noe samsvar mellom bruken av ulike reisemåter i barneskolealder og bruken av disse i dag, altså mens man er i tenårene.

Passiv bilbruk, dvs å reise som passasjer i bil (Andréasson og Sjöberg 1996), kan utvikle seg til en vane som opprettholdes gjennom barne- og ungdomsårene. Vårt materiale viser at det er en svært liten, men signifikant, sammenheng mellom passiv bilbruk som barn og passiv bilbruk i dag.

Analysen for hver aldersgruppe viser at det er innen aldersgruppen 13-15 år at denne sammenhengen mellom tidligere og nåværende passiv bilbruk er størst

(korrelasjon 0,4), tabell 7.1. For aldersgruppen 16-17 år er sammenhengen svakere (korrelasjon 0,2), og for 18-20 åringene er det ingen signifikant sammenheng i det hele tatt. Dette betyr at de som ofte ble kjørt til sine aktiviteter i siste del av barneskolen også har fortsatt med denne transportformen i de neste 2-3 årene. Det er blitt en vane at foreldrene kjører barna, selv om de kanskje kunne kommet seg fram på egen hånd. Denne tendensen avtar og forsvinner nesten helt når man når 16-års alderen.

Tabell 7.1: Sammenheng mellom tidligere transportmiddelbruk (4. - 6. klasse) og nåværende transportmiddelbruk i ulike aldersgrupper. Samlet bruk av transportmidlene i prosent av antall aktiviteter. Pearsons korrelasjon

Transportmiddelbruk i 4.-6. klasse	Nåværende transportmiddelbruk								
	Gå/sykle			Kollektivt			Bilpassasjer		
	13-15	16-17	18-20	13-15	16-17	18-20	13-15	16-17	18-20
Gå/sykle	0,3**	0,2**	0,2**						
Kollektivt				0,4**	0,2**	0,1			
Bilpassasjer							0,4**	0,2**	0,1

Når det gjelder bruken av kollektive transportmidler, finner vi tilsvarende sammenheng som vi fant for bilbruken. Det er en liten tendens til at mye kollektivbruk i 4.-6. klasse også fører til mye kollektivbruk i dag. Tendensen er imidlertid sterkest for den yngste aldersgruppen og avtar etter hvert. Blant de eldste er det heller ikke her noen sammenheng mellom tidligere og nåværende kollektivbruk.

Bruken av egne krefter, dvs å gå og sykle, viser omtrent samme mønster. Analysen av alle respondentene viser at det er en viss tendens til at de som gikk og syklet ofte da de var barn, også gjør det i dag. Men denne sammenhengen er sterkest for aldersgruppen 13-15 år og noe mindre for aldersgruppen 16 - 17 og 18 - 20 år.

Dette tyder på at reisemåtene endrer seg ved overgangen til 16-års alder, og blir stadig mer uavhengig av tidligere vaner etter hvert som man kommer opp i tenårene. Det er med andre ord ikke slik at de som reiste mye med et bestemt transportmiddel som barn også gjør det etter hvert som de blir eldre. Det ser dermed ut for at det er individuelle forutsetninger, føringer og begrensninger som bestemmer hvilket transportmiddel som velges. Endring i lokalisering av skole/arbeid og aktiviteter spiller antakelig en stor rolle.

### 7.3.3 Foreldrenes transportpraksis og bilbruk blant ungdom

Foreldrenes bruk av transportmidler er en del av de transporterfaringer man erverver seg gjennom oppveksten. Det er rimelig å anta at foreldres bilkjøring kan ha en viss sosialiseringseffekt når det gjelder egen bilkjøring som voksen. Blant ungdom i 18-20 års alderen kan vi imidlertid ikke regne med at dette har like stor effekt som om vi studerer den samme gruppen når de er ti år eldre og etablerte i forhold til studier, jobb og egen husholdning. Grunnen til dette er at tilgangen til transportressurser ofte er for begrensede til å muliggjøre den bilbruken som man kanskje kunne ønske.

Våre data viser likevel at det er en signifikant sammenheng mellom bilkjøring blant 18-20 åringer (med førerkort og tilgang til bil) og foreldrenes bilbruk når vi ser på forskjellen mellom ungdommer med ulik opplevelse av foreldrenes reisevaner. Dette framgår av tabell 7.2. Mens 57 prosent av ungdommene med bilkjørende mor og far selv kjører en del bil (dvs kjører bil til mer enn 30 prosent av sine aktiviteter), gjelder dette bare 37 prosent av ungdommene med foreldre hvor bare den ene kjører bil og 31 prosent av dem som har foreldre som kombinerer reisemåter.

Tabell 7.2: Forhold mellom egen bilbruk og foreldrenes daglige reisemåte. Ungdom i alderen 18-20 år med førerkort og tilgang til bil (eier bil eller kan låne bil av og til eller så ofte man vil). N=270. Prosent

Bilkjøring <sup>1</sup>	Foreldrenes reisemåter			
	Går/sykler/ kollektivt	Kombinerer reisemåter	Én av dem kjører bil	Begge kjører bil
Lite/aldri	50	69	63	43
En del	50	31	37	57
Sum	100	100	100	100
N	22	55	94	99

Signifikant for  $p < 0,01$ , kjiqvadrattest

<sup>1</sup> Bilkjøring: Lite/aldri = kjører bil til under 30 prosent av alle aktiviteter (151 personer). En del = kjører bil til over 30 prosent av alle aktiviteter (119 personer).

Det er imidlertid overraskende at hele 50 prosent av dem som har foreldre som går, sykler eller reiser kollektivt, selv kjører bil relativt mye. Med andre ord er det liten forskjell mellom ungdommer som har foreldre som begge kjører bil og de som har foreldre som ikke bruker bil til daglig. Dette resultatet kan delvis skyldes at noen av ungdommene i den gruppen som har foreldre som ikke kjører bil, selv har kjøpt seg bil for å bøte på eventuell bilmangel i husholdningen. Det kan også skyldes det lave antallet enheter i denne gruppen.

Foreldrenes egen bilbruk har altså innvirkning på ungdoms egen bilbruk. Denne sammenhengen forsvinner imidlertid når vi kontrollerer for tilgangen til transportressurser.<sup>20</sup> Med andre ord er det en sammenheng mellom foreldrenes bilbruk og de transportressurser ungdommene har til rådighet, og denne sammenhengen forklarer den indirekte sammenhengen mellom foreldrenes bilbruk og egen bilkjøring.

Det er antallet biler i husholdningen som er avgjørende i denne sammenhengen. Vi kan dermed se at det her dreier seg om "bilfamilier" der bilen åpenbart er det viktigste transportmidlet for både mor og far. Dette har en "smitteeffekt" på barna i familien. De lærer av foreldrenes transportatferd.

<sup>20</sup> Transportressurser (indeks) er beskrevet i kap 2.3.6 og i vedlegg 2.



### 7.3.4 Foreldrenes transportpraksis og ungdoms holdninger til transportmidler og miljø

Kan det tenkes at foreldrenes reisemåte, og særlig deres bilbruk, kan påvirke ungdommenes holdninger til transportmidler og miljø?

Tabell 7.3 viser at foreldrenes transportmiddelbruk samsvarer med ungdommenes holdninger til transport og miljø. Det er klare tendenser til at ungdom som har foreldre som kjører bil er mer "bilvennlige" enn ungdom som har foreldre som kombinerer reisemåter eller bare reiser miljøvennlig (går, sykler eller reiser kollektivt) til daglig.

Tabell 7.3: Andel som er helt eller delvis enig i ulike påstander om transportmidler etter foreldrenes reisemåter. N=2074. Prosent

Påstand	Foreldrenes reisemåter			
	Går/sykler/ kollektivt	Kombinerer reisemåter	Én av dem kjører bil	Begge kjører bil
<i>Holdninger til transportmidler</i>				
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det***	60	63	69	74
Bilen er det raskeste transportmiddelet i byen*	29	35	37	40
Bilen er det transportmiddelet som kommer til å dominere i fremtiden*	56	55	59	64
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene**	66	64	57	55
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veger og gater**	75	71	69	64
<i>Holdninger til miljøaspektene ved transportmiddelbruk</i>				
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter***	62	58	50	46
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig***	25	19	17	11
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper***	31	26	19	15
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet***	55	41	36	19
Jeg vil være villig til å redusere bilbruken dersom andre gjør det**	72	61	65	59

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjkvadrattest

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjkvadrattest

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjkvadrattest

De som opplever at foreldrene kjører mye, er mer opptatt av å skaffe seg bil så snart de får råd til det, de er mindre opptatt av at bilbruken må reduseres i byene og mindre opptatt av at kollektivtransporten må utbygges, enn de som ikke har foreldre som bruker bil i like stor grad.

Enda tydeligere er forholdet mellom foreldrenes reisemåte og holdninger til miljøaspektene ved transportmiddelbruk. Ungdommene fra "bilfamilier" er langt mindre villige til å redusere bilbruken i fremtiden, særlig dersom begge foreldrene er daglige bilbrukere. Disse ungdommene uttrykker også mindre miljøbevisste holdninger i forhold til flere av holdningsspørsmålene, slik det framgår av tabell 7.3. Det bør påpekes at det også finnes en rekke andre aktuelle holdningsspørsmål

i datamaterialet hvor vi derimot *ikke* finner noen signifikante forskjeller etter foreldrenes reisemåte.

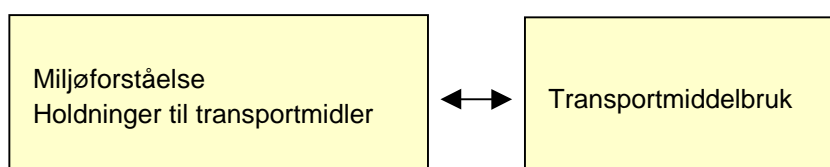
Foreldrene fungerer altså som viktige rollemodeller for ungdommene. Deres transportmiddelbruk virker med andre ord sosialiserende ikke bare i forhold til bilbruk blant barna, men også i forhold til barnas holdninger. Det ville være interessant å vite noe om foreldrenes holdninger til de samme spørsmålene. Det er rimelig å anta at deres holdninger samsvarer til en viss grad med deres handlinger. Likevel vet vi ikke om det er deres holdninger eller deres handlinger som virker inn på barnas holdninger og handlinger. Vi vet heller ikke om transport og miljø er tema som blir diskutert mellom foreldre og barn.

## 7.4 Sammenhengen mellom holdninger til transportmidlene, miljøbevissthet og transportmiddelbruk

### 7.4.1 Innledning

Er det slik at holdninger til transportmidler og miljøbevissthet påvirker transportmiddelvalg? I en undersøkelse om forholdet mellom miljøholdninger og dagliglivets reiser blant voksne i to byområder, viste det seg at det var liten sammenheng mellom transportmiddelbruk og miljøholdninger (Hjorthol og Berge 1997).

Om vi finner samsvar mellom holdninger og handlinger på dette området behøver ikke dette skyldes et enveisforhold, dvs at holdningen leder til handlingen. Siden vi ikke vet noe om *når* holdningen er dannet, kan vi heller ikke si om den er dannet før eller etter at reisemønsteret er etablert. Påvirkningen kan gå begge veier slik det er illustrert i figur 7.2.



Figur 7.2: Illustrasjon av mulig sammenheng mellom holdninger til transportmidler/miljøforståelse og transportmiddelbruk.

Vi har tidligere vært inne på at mange av ungdommene i utvalget vårt er for unge til å velge mellom miljøvennlige og ikke-miljøvennlige transportmidler. Unntaket er 18-20 åringene med førerkort og tilgang til bil. For denne gruppen kan det være av interesse å se om vi finner et samsvar mellom holdninger og handlinger. Dessuten skal vi undersøke om bruken av kollektivtransport samsvarer med holdningene til slike transportmidler og om sykkelbruk samsvarer med holdninger til sykling. Dessuten skal vi undersøke om det er slik at passiv bilbruk kan innvirke på holdningene til bil.

### 7.4.2 Er unge bilbrukere mer "bilvennlige" enn ungdom som ikke bruker bil?

Det er ikke urimelig å gå ut fra at bilbruk påvirker holdninger til bil i positiv retning og holdninger til andre transportmidler i negativ retning. Vi skal finne ut om det eksisterer et slikt samsvar. Analysen inkluderer bare ungdom i alderen 18-20 år med muligheter til å bruke bil, dvs at de har sertifikat og enten eier bil eller har muligheter til å låne bil (av og til eller så ofte de vil).

Vi finner samsvar mellom bilbruk og holdninger for en del av holdnings-spørsmålene om transportmidler og miljø. Dette samsvaret går i forventet retning. De som kjører bil relativt ofte i forhold til andre ungdommer,<sup>21</sup> er mer "bilvennlige" og mindre positive til kollektivtransport enn de som kjører bil sjelden eller aldri, slik det framgår av tabell 7.4.

Ungdom som kjører bil en del, er mer tilbøyelige til å synes at det er greit å snike på trikken eller bussen, og mener oftere enn de som sjelden kjører bil at det ikke er sitteplasser på kollektivtransporten. De er dessuten mer tilbøyelige til å mene at bilistene allerede betaler nok for de problemene de skaper. Dessuten er de mindre villige til å redusere egen bilbruk, er i mindre grad opptatt av at bilbruken bør reduseres i byene og er mindre opptatt av utbygging av kollektivtransporten enn de som sjelden eller aldri kjører bil. Det fins imidlertid mange holdningsspørsmål i våre data som disse gruppene av ungdom er like mye enige i, selv om man ut fra hypotesen kunne forventet en viss forskjell.

Disse resultatene synes å være i tråd med resultater fra den tidligere refererte Manchester-studien, hvor man fant at ungdommene som kjørte bil regelmessig (minst fem ganger pr uke) var mindre opptatt av de miljømessige konsekvensene ved bilbruk enn de som ikke kjørte bil så ofte (Pilling m fl 1998).

Skyldes disse forskjellene at ungdommer som i utgangspunktet er mer "bilvennlige" velger å bruke bil, eller er valget av bil først og fremst styrt av mulighetene for å låne bil, noe man i mindre grad kan påvirke? Er det slik at holdningene dermed tilpasses det handlingsmønsteret man har? Dette er vanskelig å si noe om, men det *kan* tenkes at det er slik det henger sammen.

Det er en signifikant sammenheng mellom egen bilbruk og foreldres bilbruk blant disse ungdommene, jfr tabell 7.2. Sammenhengen er enda sterkere når vi kun tar hensyn til antallet biler i husholdningen. Fra analysene tidligere i kapitlet fant vi ut at ungdommenes holdninger til transport og miljø har klar sammenheng med foreldrenes reisemåte, som igjen har sammenheng med antallet biler i husholdningen. Her har vi funnet ut at holdningene også har sammenheng med egen reisemåte (dvs egen bilkjøring).

<sup>21</sup> Å kjøre bil relativt ofte er definert som å bruke bil til 30 prosent eller mer av alle reiser.

Tabell 7.4: Andel som er helt eller delvis enig i ulike påstander om transportmidler og miljø etter grad av bilbruk. Ungdom i alderen 18-20 år med førerkort og tilgang til bil (eier bil eller kan låne bil av og til eller så ofte man vil). Prosent

Holdninger til bil, kollektivtransport og miljø	Bilbruk <sup>1</sup>	
	Kjører lite/aldri	Kjører en del
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/banen/trikken**	28	45
Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen***	22	46
Det er en menneskerett å ha bil*	18	29
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper**	14	4
Bilen er det raskeste transportmiddelet i byen**	34	50
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene*	62	48
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet**	37	22
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veier og gater***	66	42
Jeg vil være villig til å redusere bilbruken dersom andre gjør det**	55	39
N	151	119

\* signifikant for  $p < 0,05$ , kjikvadrattest

\*\* signifikant for  $p < 0,01$ , kjikvadrattest

\*\*\* signifikant for  $p < 0,001$ , kjikvadrattest

<sup>1</sup> Bilbruk: Kjører lite eller aldri = kjører bil til under 30 prosent av alle aktiviteter. Kjører en del = kjører bil til over 30 prosent av alle aktiviteter.

### 7.4.3 Er det samsvar mellom kollektivbruk og holdninger til kollektivtransport?

Det vil være interessant å se om ungdommer som bruker kollektivtilbudet i ulikt omfang, også har forskjellige holdninger til kollektivtransport. Har ungdommene som reiser ofte kollektivt, mer "kollektivvennlige" holdninger enn ungdom som ikke reiser kollektivt like ofte? Eller er det slik at ungdom som ofte reiser kollektivt utvikler negative holdninger i forhold til dette?

Tabell 7.5 viser at det er et visst samsvar mellom kollektivbruk og holdninger knyttet til kollektivtransport. Ungdom som reiser mye kollektivt, har i større grad opplevd mangel på sitteplasser på bussen eller trikken enn de som ikke reiser kollektivt like ofte, de er litt mer enige i at det er dyrt å reise kollektivt og de er mer opptatt av at kollektivtransporten må utbygges. Dessuten er det en sammenheng mellom omfanget av kollektivbruk og hvor villig man er til å reise kollektivt av miljøhensyn, selv om man senere skulle få bil. Jo mer man reiser kollektivt, jo mer enig er man i denne påstanden.

Med andre ord kan vi si at økt kollektivbruk på den ene siden forsterker inntrykket av de negative sidene ved kollektivtransport, slik som manglende sitteplasser (komfort) og kostnader (pris). På den andre siden gir økt kollektivbruk opphav til større interesse for utbygging av kollektivtilbudet, og en sterkere oppslutning om å velge kollektivt framfor bil i fremtiden.

Tabell 7.5: Andel som er helt eller delvis enige i ulike påstander knyttet til kollektivtransport etter omfang av kollektivbruk. Prosent

Påstander om kollektivtransport	Kollektivbruk <sup>1</sup>		
	Lite	Noe	Mye
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen***	31	38	42
Det er dyrt å reise kollektivt*	82	85	89
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten***	77	86	89
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene**	15	9	10
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veier og gater***	61	71	75
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet**	31	34	40
N	682	743	547

\* 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

#### 7.4.4 Er det samsvar mellom bruk av sykkel og holdninger til sykling?

Det er rimelig å anta at syklister er mer positive til sykling enn de som ikke sykler. Derfor har vi undersøkt om det er et slikt samsvar i våre data. Analysene bekrefter denne antagelsen. Dette gjelder for de fleste av påstandene om sykling. Tabell 7.6 gir en oversikt over hvor stor andel som er enige i noen utvalgte påstander om sykling etter om man har syklet den siste tiden før undersøkelsen ble utført.

Tabell 7.6: Andel som er helt eller delvis enig i ulike påstander om sykling etter om man har syklet den siste tiden eller ikke. Prosent

Påstander om sykling	Sykkelbruk	
	Har ikke syklet	Har syklet
Å sykle er moro***	70	87
Det tar vanligvis for lang tid å sykle***	29	17
Det er farlig å sykle i trafikken**	54	47
Det er slitsomt å sykle***	50	34
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter**	50	58
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i fremtiden***	33	48
Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil***	55	68
Med sykkel kommer man fram overalt***	60	69
Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr***	59	74
N	1479	595

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

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

De som har syklet den siste tiden er i større grad enige i at det er moro å sykle, at syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter, at sykkelen kommer til å bli mer vanlig i fremtiden og at framkommeligheten og tidsbruken ved sykkelbruk er god, også i forhold til bil. Syklistene er også mindre enige i påstander om at det er

farlig å sykle i trafikken eller at det tar for lang tid og at det er slitsomt. Disse ulempene ved sykkelbruk kan være noe av årsaken til at det er så mange ikke sykler. For øvrig legger sykkelistene mye større vekt på å ha en sykkel med skikkelig utstyr enn de som ikke har syklet den siste tiden.

#### **7.4.5 Foreldrekjøring påvirker ikke ungdoms egen bilbruk eller holdninger til bil**

Vi har tidligere sett at en femtedel av ungdommene ble kjørt til mer enn halvparten av alle sine aktiviteter da de gikk i 4.-6. klasse. Foreldrekjøring er svært utstrakt til visse typer aktiviteter. Barn og ungdom blir derfor i høy grad vant til å reise med bil til ulike aktiviteter. Spørsmålet vi stiller oss her er derfor om ungdommenes bilbruk og holdninger til bil har sammenheng med hvor ofte de ble eller blir kjørt av foreldrene i barndommen og i dag. Med andre ord om passiv bilbruk har noen innvirkning på aktiv bilbruk eller på holdninger til transport og miljø.

Analysene viser imidlertid at det ikke er noen sammenheng mellom passiv bilbruk som barn, dvs å reise som bilpassasjer, og egen bilkjøring i dag blant 18-20 åringene. Har foreldrekjøringen dermed ingen effekt for egen bilbruk når man blir gammel nok til å kjøre selv?

Man kan også spørre om det er noen sammenheng mellom hvor ofte man reiser som bilpassasjer i dag og holdningene man har til bilkjøring. Men heller ikke her finner vi noe samsvar i våre data. Passiv bilbruk påvirker derfor ikke holdningene til bil og miljø på samme måte som aktiv bilbruk (egen bilkjøring).

Vi kan derfor konkludere med at foreldrekjøring i seg selv ikke virker "sosialiserende" med hensyn til reisevaner og holdninger til transportmidler og miljø. Det er foreldrenes *egen* reisemåte som virker inn på disse handlingene og holdningene, slik vi har sett tidligere i dette kapitlet.

### **7.5 Forholdet mellom "bilvennlighet" og miljøbevissthet**

I befolkningen er det forskjeller mellom folk med hensyn til holdninger til bil - det vi her har kalt "bilvennlighet". Slik er det også blant ungdom. Men er det slik at de som har "bilvennlige" holdninger også er mindre miljøbevisste med hensyn til transport enn andre med mindre "bilvennlige" holdninger?

Tabell 7.7 viser resultatene fra analysen av dette spørsmålet. Her har vi trukket ut de holdningsspørsmålene som angår bilen som transportmiddel, dvs bilens betydning, fordeler og ulemper. Vi har ikke trukket inn de holdningsspørsmålene om bil som dekker miljøaspektene ved dette transportmiddelet fordi disse naturlig nok er inkludert i det samlede målet på miljøbevissthet.

Av tabellen framgår det at jo mer miljøbevisst man er, jo mindre "bilvennlig" kan man sies å være. Ungdommer som ikke har så sterkt miljøengasjement er mer tilbøyelige til å ville skaffe seg bil så snart som mulig. Mens 80 prosent av de lite miljøbevisste sier de vil skaffe seg bil så snart de får råd, gjelder dette "bare" 53 prosent av de som kan karakteriseres som svært miljøbevisste.

De lite miljøbevisste ungdommene mener også i større grad at det er en menneskerett å ha bil og er faktisk mer opptatt av bilens utseende enn de som er mer miljøbevisste. De lite miljøbevisste mener også i større grad at bilen er det raskeste transportmiddelet i byen og at man kommer fram overalt med bil. De er dessuten langt mindre opptatt av at bilbruken bør reduseres i byene enn de mer miljøbevisste ungdommene.

Tabell 7.7: Andel som er helt eller delvis enige i ulike påstander om bil og bilbruk etter grad av miljøbevissthet. Prosent

Påstand	Grad av miljøbevissthet		
	Lite bevisst	Noe bevisst	Svært bevisst
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg får råd til det***	80	75	53
Det er en menneskerett å ha bil***	36	22	12
For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer***	32	37	46
Bilen er det raskeste transportmiddelet i byen***	49	36	26
Med bil kommer man fram overalt***	49	38	34
Bilen er det transportmiddelet som kommer til å dominere i fremtiden***	68	60	51
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene***	34	58	80
N	604	731	739

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

Dette viser at det er et samsvar mellom miljøbevissthet på den ene siden og ”bilvennlighet” og ønsket om bil på den andre siden. En svensk undersøkelse blant ungdommer konkluderer imidlertid med at miljøbevissthet ikke har sammenheng med nåværende eller forventet bilbruk (Bernow 1991).<sup>22</sup>

Man fant heller ikke noe samsvar mellom miljøbevissthet og viljen til å skaffe bil, slik vi har funnet i vårt materiale.

## 7.6 Oppsummering

I dette kapitlet har vi stilt spørsmål ved hvordan man sosialiseres eller ”læres” til transportatferd og holdninger og hvilke koblinger det er mellom handlinger (dvs reisemåte) og holdninger på transportfeltet. Innledningsvis stilte vi følgende spørsmål:

- Er det samsvar mellom reisemåte som barn og reisemåte i tenårene?
- Er det samsvar mellom foreldrenes reisemåte og egen transportmiddelbruk?
- Er det noen sammenheng mellom foreldrenes transportpraksis og ungdommenes egne holdninger til transportmidler og miljø?

<sup>22</sup> Denne rapporten konkluderer som følger: ”Instälningen till miljön och de miljörisker ungdomarna ser förknippade med bilismen kommer sannolikt inte at påverka den framtida bilanvändningen eller den framtida rörligheten i allmänhet” (Bernow 1991:45)

- Er det samsvar mellom handlinger og holdninger på transportfeltet, og er det i så fall slik at holdning fører til handling eller er det motsatt?

Til det første spørsmålet kan vi svare at reisemåte som barn, det vil si for vårt tilfelle 4. - 6. klasse i barneskolen, har svært liten sammenheng med reisemåte i tenårene etter fylte 16 år, men reisevanene fra barneskolen opprettholdes til en viss grad i alderen 13 - 15 år. For aldersgruppen over 18 år er det ingen sammenheng overhodet mellom tidligere og nåværende transportmiddelbruk. Dette gjelder både for graden av gange og sykling, for kollektivbruken og for reisene som bilpassasjer.

Reisemåtene endrer seg med andre ord mer og mer etter som man kommer opp i tenårene. Endret lokalisering av skole, arbeid og fritidsaktiviteter, samt økt aksjonsradius er sannsynligvis mye av forklaringen på dette bruddet i reise-mønsteret med hensyn til transportmiddelbruk.

Foreldrenes transportpraksis og reisevaner kan sies å være en del av de transport-erfaringer barn og ungdom erverver seg gjennom oppveksten. Det andre og tredje spørsmålet vi stilte dreide seg derfor om foreldrenes transportpraksis har betydning for ungdoms egen transportmiddelbruk og transportrelaterte holdninger.

Til disse spørsmålene kan vi svare et ubetinget ja. Foreldrenes reisemåter, og særlig deres bilbruk, har en klar sammenheng med ungdommens egen bilbruk etter fylte 18 år (forutsatt at man har sertifikat og tilgang til bil). Ungdom "lærer" av foreldrenes reiseatferd. Det bør imidlertid påpekes at det er antallet biler i husholdningen som i hovedsak forklarer dette samsvaret. Jo flere biler, jo mer bilbruk både for foreldre og barn.

Foreldrenes transportpraksis har også en betydelig innvirkning på ungdoms holdninger til transport og miljø. Ungdom fra "bilfamilier", dvs ungdom som har foreldre som kjører mye bil, er klart mer "bilvennlige" i sine holdninger og er mindre opptatt av miljøaspektene ved transportmiddelbruk. Ungdom med foreldre som bruker bil mesteparten av tiden er blant annet mer opptatt av å skaffe seg bil så snart de får råd til det, er mindre opptatt av utbygging av kollektivtransporten og mindre villige til å redusere sin framtidige bilbruk av hensyn til miljøet.

For øvrig har vi funnet ut at den transportpraksis foreldrene fører for sine barn, med andre ord kjøring av barna til ulike aktiviteter både som barn og i tenårene, ikke ser ut til å ha noen effekt på ungdommens egne handlinger eller holdninger. Med andre ord er det ikke noe samsvar mellom hvor ofte man reiser som bilpassasjer i oppveksten og hvorvidt man kjører bil etter fylte 18 år. Passiv bilbruk har heller ikke noen betydning for utvikling av holdninger til bilismen.

Det siste spørsmålet vi stilte var om det er samsvar mellom holdninger og handlinger på transportfeltet. Resultatene viser at det er et slikt samsvar. Ungdom over 18 år som bruker bil relativt mye i forhold til andre ungdommer i denne alderen, viser klart mer positive holdninger til bil og er mindre opptatt av kollektivtransport og miljø enn de ungdommene som sjelden eller aldri kjører bil.

Det er også en viss sammenheng mellom kollektivbruk og holdninger til kollektivtransport. Det kan se ut som om utstrakt bruk av kollektive transportmidler på den ene siden forsterker inntrykket av visse negative sider ved dette tilbudet, slik som pris og komfort (mangel på sitteplasser). På den annen side



fører økt kollektivbruk til større oppslutning om å velge kollektivt framfor bil, og større interesse for at kollektivtransporten bør utbygges.

Når vi finner dette samsvaret, er det nærliggende å stille spørsmålet om det er holdningene som leder til handling eller om det er slik at handlinger/vaner påvirker holdningene i forhold til handlingsobjektet. I følge teorien om kognitiv dissonans (Festinger 1957) er det rimelig å anta at holdninger blir tilpasset handlinger på mange områder, også innenfor transportfeltet.

Dette betyr at det samsvaret vi finner mellom bilbruk blant 18-20 åringene og deres holdninger til bilismen ikke nødvendigvis skyldes at de bruker bil fordi de har positive holdninger til bil i utgangspunktet. Det kan tenkes at deres positive holdninger til bil er en følge at holdningene er tilpasset det handlingsmønsteret, dvs bilkjøring, som man faktisk har.

Det kan imidlertid tenkes at ungdommene blir påvirket av foreldrenes holdninger til bilismen i og med at det ofte er ungdom fra familier med utstrakt bilbruk og bilhold som bruker bil og har positive holdninger til bil. Undersøkelser blant voksne i Oslo og Akershus har vist at det er et visst samsvar mellom transportatferd og holdninger til bil og kollektivtransport (Berge og Nondal 1994, Stangeby 1994). Det er derfor rimelig å anta at det også blant foreldrene til ungdommene i vår undersøkelse finnes et slikt samsvar.

Til slutt i dette kapitlet viste vi at det er et klart samsvar mellom holdninger til bil, ”bilvennlighet”, og grad av miljøbevissthet. De lite miljøbevisste er mer positive til bil. De ønsker å skaffe seg bil så snart som råd, er mer opptatt av bilens framkommelighet og er mindre enig i at bilbruken i byene må reduseres enn de mer miljøbevisste ungdommene. Siden miljøbevissthet i vår undersøkelse er knyttet opp mot holdninger til miljøsidene ved transportmiddelbruk (bil og kollektiv), er dette samsvaret som ventet. Det er mulig at mer generelle miljøholdninger og miljøpraksis ikke har slik sammenheng med holdninger til bil.

## 8. Avslutning

Vi har i dette prosjektet studert aktivitets- og reisemønsteret blant ungdom i alderen 13 til 20 år i noen utvalgte bydeler i Oslo. Vi har sett på deres transport-erfaring, forstått som reiseerfaringer i barndommen og opplevelse av foreldrenes reisevaner, deres miljøforståelse og holdninger til transportmidlene.

Hva har så denne undersøkelsen lært oss? Hva sier resultatene oss om ungdoms forhold til reiser og transport og hvordan kan disse resultatene utnyttes?

Undersøkelsen har vist oss at ungdommene i de utvalgte bydelene i Oslo, reiser kollektivt på nærmere halvparten (45 prosent) av sine reiser. De går til nærmere en tredjedel av sine reiser (27 prosent), men sykler heller lite (7 prosent). De blir også kjørt en del (16 prosent). En del av ungdommene over 18 år kjører også bil. I alderen 18-20 år foregår 16 prosent av reisene som bilsjåfør. Kjønnforskjellene er omtrent som blant voksne. Jentene reiser mer kollektivt og går mer enn guttene, mens guttene sykler og kjører bil mer enn jentene.

Guttene kjører bil dobbelt så ofte som jentene og dette kan tyde på at de kjønnforskjellene som eksisterer mellom voksne kvinner og menn, vil opprettholdes. Jentene er imidlertid like opptatt av å skaffe seg førerkort som det guttene er, og ønsker nesten like sterkt som guttene å skaffe seg bil så snart de får råd til det (henholdsvis 71 og 66 prosent for gutter og jenter). Dette gjør det svært vanskelig å si noe om hvordan kjønnforskjellene med hensyn til bilbruk vil utvikle seg. De kommende reisevaneundersøkelsene vil gi oss svar på dette.

Når det gjelder reiser som bilpassasjer, er det ingen forskjeller mellom gutter og jenter. 16 prosent av reisene i denne aldersgruppen foregår som bilpassasjer, men andelen er 25 prosent for de organiserte reisene, og på reiser til ulike idretts- eller korps- og korstevner eller konkurranser er andelen omtrent 50 prosent. Denne skyssingen av barn og ungdom kunne kanskje reduseres ved større samkjøring mellom foreldrene, for eksempel ved at de kjører flere barn og bytter på å kjøre.

Med hensyn til transporterfaring og sosialisering eller "læring" av reisevaner og holdninger til transport, har vi funnet resultater som tyder på at egne transporterfaringer, i form av reisemåte i barndommen, *ikke* påvirker reisemåte blant ungdom, i alle fall ikke ungdom over 18 år. De vanene man har i barndom og tidlig ungdom med hensyn til transportmiddelbruk, opprettholdes ikke opp gjennom tenårene, slik som man kanskje kunne forventet.

Det at man blir vant til å bli kjørt til ulike aktiviteter i barne- og ungdomsårene, dvs grad av passiv bilbruk, betyr ikke noe for egen bilkjøring eller holdninger til bil i dag. Dermed kan man anta at passiv bilbruk i barne- og ungdomsårene heller ikke vil bety noe for bilbruken som voksen.

Imidlertid har vi funnet ut at foreldrenes reisemåte betyr en del *både* for ungdoms holdninger til transportmidler og miljø, *og*, gjennom de transportressurser foreldrene stiller til rådighet, for bilkjøring blant 18-20 åringer. Ungdom med foreldre som kjører mye bil, har større sannsynlighet for selv å kjøre bil og for å

ha mer "bilvennlige" holdninger enn ungdom med foreldre som ikke kjører bil i like stor grad. Med andre ord er foreldrene viktige rollemodeller for ungdommene. Mange barn vokser opp i familier hvor det råder en "bilkultur" som man i stor grad blir påvirket av.

Et resultat fra undersøkelsen som det kan være verdt å merke seg er aldersforskjellene i forhold til holdninger til kollektivtransport. De yngste ungdommene ser ut til å være mer positive til kollektivtransport enn de eldste. Entusiasmen avtar altså med alderen. Det er mindre aldersforskjeller når det gjelder holdninger til bilismen.

Et annet viktig resultat er forskjellene i holdninger mellom ungdom over 18 år som bruker bil i en viss utstrekning og ungdom i samme alderen som kjører sjelden eller aldri (gitt at de har førerkort og omtrent samme tilgang til bil). De som benytter seg av bil har mer positive holdninger til bil og mer negative holdninger til kollektivtransport de som kjører lite eller aldri. Det er imidlertid uvisst om de som kjører bil til en del av sine aktiviteter hadde slike oppfatninger *før* de begynte å kjøre bil eller om disse oppfatningene er kommet til *etter* at de har begynt å venne seg til rollen som bilfører.

Disse resultatene tyder på at det er svært viktig å satse på å opprettholde de positive holdningene til kollektivtransport som vi finner blant de yngste ungdommene som ikke har muligheter til å kjøre bil. Ungdom som allerede har begynt å etablere seg som bilister kan være vanskeligere å nå fram til. Det er særlig viktig å satse på ungdommene i 16-17 års alderen. Det er i denne alderen at ungdom bruker kollektivtilbudet mest. De representerer derfor en viktig kundegruppe som man må satse på å beholde.

Det er altså viktig å sette inn ulike tiltak og holdningskampanjer *tidlig*, dvs *før* ungdommene har rukket å bli etablerte bilførere. Grunnen til dette er at det kan være vanskelig å endre etablerte vaner og holdninger. Erfaringer viser at "gammel vane er vond å vende". Resultater fra "Forsøksordningen for utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport", viser at "det er en generell treghet i trafikantenes vaner når det gjelder bruk av ulike transportmidler. Dette innebærer at trafikantene må "læres opp" til å reise kollektivt. Ikke minst kan dette gi gevinster på lang sikt overfor barn og ungdom" (Renolen 1998:42).

Riktige tiltak og markedsføringsstrategier er viktig. Analyser av de ulike markedsføringskampanjene innenfor Forsøksordningen har blant annet vist at ungdom ikke leser avisannonser i samme grad som voksne. Ungdom når man best gjennom mer direkte markedsføring (Kjørstad 1997). Den tidligere refererte studien fra Manchester i England er et eksempel på at direkte markedsføring overfor ungdom faktisk virker. I dette prosjektet fikk ungdommene selv delta i utformingen av materiell til en holdningskampanje for kollektivtransport. Prosjektet viste at det var mulig å endre ungdoms holdninger til transportmidler på denne måten (Pilling m fl 1998).

Et praktisk tiltak for å opprettholde og gjerne øke kollektivandelen blant ungdom, kunne vært satt i gang som en opplysnings- eller holdningskampanje i samarbeid mellom kollektivselskap og ungdom (og gjerne flere instanser).

Et spørsmål vil vi stille til slutt: Sier ungdommenes holdninger i dag noe om framtidig transportmiddelbruk? Er det slik at de "bilvennlige" og lite miljø-

bevisste ungdommene er *potensielle bilbrukere* i fremtiden? Endrer holdningene seg mye over tid eller holder de seg relativt stabile?

Slike spørsmål hadde det vært ønskelig å få svar på. For å få svar på disse spørsmålene ville vi måtte intervjuet det samme utvalget av ungdommer om deres transportmiddelbruk og transportrelaterte holdninger på et senere tidspunkt. Det har vi ikke muligheter til i forhold til denne undersøkelsen, men det ville være et interessant prosjekt for videre forskning. Et annet forslag til videreføring av dette prosjektet, kunne være å studere ungdom på andre steder enn i en storby som Oslo, for eksempel på landsbygda.

## Referanser

- Ajzen, I. 1988  
*Attitudes, personality and behaviour*. Ballmore, Buckingham, Open University Press.
- Ajzen, I og Fishbein. 1980  
*Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.
- Andréasson, H. og Sjöberg, A. 1996  
*En etnologisk intervjuundersökning kring attityder, resvanor och framtidsbilder*. Göteborg, Etnologiska institutionen, Göteborgs Universitet.
- Bakken, A. 1998  
*Ungdomstid i storbyen*. Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring. NOVA Rapport 7/98.
- Barstad, A. 1997  
*Store byer, liten velferd? Om segregasjon og ulikhet i norske byer*. Sosiale og økonomiske studier 97. Statistisk sentralbyrå. Oslo-Kongsvinger.
- Bennulf, M. 1994  
*Miljøopinionen i Sverige*. Lund, Universitetsförlaget. Dialogos AB.
- Bennulf, M, Fransson, N, Polk, M og Biel A. 1998  
*Bilismen och miljön. Attityder och attitydbildning*. Kommunikationsforskningsberedningen. KFB-rapport 1998:4. Stockholm.
- Berg, H Y. 1994  
*Livsstil, trafik och unga bilförare - en intervjustudie*. Linköping, Väg- och transportinstitutet. VTI Rapport 389.
- Berge, G. 1997  
*Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 366/1997.
- Berge, G. 1996  
*Livsstil og transportmiddelvalg*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 328/1996.
- Berge, G og Nondal, T. 1994  
*Livsstil som barriere. Holdninger til bil og kollektivtransport blant bilbrukere i Oslo og Akershus*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 267/1994.
- Bernow, R. 1991  
*Ungdomars värderingar om rörlighet, resvanor och miljö*. Stockholm, Vägverket.
- Brusdal, R og Lavik, R. 1991  
*Hva gjør barn og unge i fritiden? En empirisk studie av fritidsmønster blant barn og ungdom*. Lysaker, Statens institutt for forbruksforskning.

- Brög, W. 1991  
*Marketing and service quality in public transport. Behaviour begins in the mind.* European Conference of Ministers of Transport. Round Table 91. Paris 23 October 1991. München, Socialdata.
- Carle, J og Sjöstrand, P. 1993  
*Ung & grön? Ungdomars miljöinteresse och engagemang.* Stockholm, Statens ungdomsråd.
- Deaux, K og Wrightsman, L S. 1988  
*Social Psychology.* Fifth edition. Brooks/Cole Publishing Company. Pacific Grove, California.
- Erikson, E. 1968  
*Childhood and Society.* Hammondswoth. Pinguin.
- Fazio, R H. 1986  
How do attitudes guide behaviour? I: Sorrentino, R M and Higgins E T (eds), *Handbook of motivation and cognition. Foundation of Social Behavior, 204-243.* New York, Guildford Press.
- Ferrer, J. 1987  
Varför kör killar aggressivare enn tjejer? I: Spolander m fl 1987 *Ungdom och trafik - en omöjlig kombination?* Karlshamn, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande.
- Festinger, L. 1957  
*A theory of cognitive dissonance.* Evanton, Ill.
- Frisken, F og Keall, M. 1978  
*A study of factors affecting travel bahaviour and transportation attitudes among young adults.* Ontario, University of Toronto/York University, Joint program in transportation. Research report no 47.
- Frønes, I. 1982  
*Ungdoms bruk av sin tid: En tidsnyttingsundersøkelse blant ungdom i tre miljøtyper.* Oslo, INAS-rapport 1982:2.
- Graham, J D. 1989  
*Auto safety. Assessing America's performance.* Dover, Mass., Auburn House.
- Hagen, K, Djuve, A-B og Vogt, P. 1994  
*Oslo: den delte byen?* FAFO-rapport 161. Oslo. Forskningsstiftelsen FAFO.
- Hellevik, O. 1991  
Oppvaskgenerasjonen. Ungdoms oppvekstvilkår og verdioppfatning. I: Barne- og familiedepartementet: *Ungdoms fritidsvaner. Aktuell artikkelsamling.* Universitetsforlaget.
- Hjorthol, R. 1998  
*Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinners og menns daglige reiser i Oslo.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 391/1998.
- Hjorthol, R og Berge, G. 1997  
*Miljøbevissthet og valg av reisemåte. Et pilotprosjekt om forholdet mellom miljøholdninger og dagliglivets reiser i to byområder.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 350/97.

- Hjørthol, R, Kolbenstvedt, M og Vibe, N. 1990  
*Kan vi leve uten bil? Et spill om byfamiliens hverdagsliv og reiser.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 57/1990.
- Jørgensen, G. 1994  
*To ungdomskulturer. Om vedlikehold av sosiale og kulturelle ulikheter i Bygdeby.* Sogndal, Vestlandsforskning. Rapport 1/94.
- Jørgensen, G. 1989  
*Ungdom og fritidskjøring i Sogn og Fjordane.* Sogndal, Vestlandsforskning. Rapport 10/89.
- Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet. 1994  
*Læreplan for grunnskole, videregående opplæring og voksenopplæring. Generell del.*
- Kjørstad, K N. 1997  
*Markedsføring av kollektivtransport. Analyser av markedsføringskampanjene innenfor Forsøksordningen for kollektivtransport.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 360/1997.
- Klöfver, H. 1995  
*Miljömedvetenhet och livsstil bland organiserade ungdomar.* Doktorgradsavhandling. Linköpings Universitet, Linköping Studies in Arts and Science.
- Kolbenstvedt, M. 1986  
*Trafikkulykker og reisevaner blant skolebarn i Østfold 1985. Resultater fra en spørreundersøkelse blant 10.500 grunnskoleelever.* Oslo, Transportøkonomisk institutt, prosjektrapport.
- Kranz, L-G. 1997  
*Mäns och kvinnors rörlighet i Sverige. Utveckling mellan 1978 och 1995 - ökar eller minskar skillnaderna?* Göteborg, Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.
- Lavik, R. 1990  
*Det vanskelige valget.* Lysaker, Statens institutt for forbruksforskning. Arbeidsrapport nr 14.
- Lemon, N. 1973  
*Attitudes and their measurement.* London, Batsford.
- Lie, T. 1983  
*Motorsykler og mopeder. Om bruken, brukerne og kjøretøyene. Resultater fra en spørreundersøkelse.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-notat 647/83.

- Lindén, A-L. 1996  
Från ord til handling. Individuella möjligheter och samhälleliga restriktioner. I:  
Lundgren, L J (red): *Livsstil och miljö. Fråga, forska, förändra*. Stockholm,  
Naturvårdsverkets förlag.
- Lodden, U B. 1995  
*Klasse- og lagdelingsanalyse. En sammenligning av ulike sosialgruppe-  
inndelinger*. Hovedfagsoppgave, Sosiologisk institutt, Universitetet i Bergen.
- Lunden, P K. (red). 1994  
*Transport i større byer. Om transportplanlegging, næringsvirksomheters  
lokalisering og befolkningens reisevaner*. Oslo, Transportøkonomisk institutt.  
TØI-rapport 226/1994.
- Magelund, L. 1997  
*Valg af transportmiddel i storbyen – bil og kollektiv transport i bolig-  
arbeidsreisen*. Transportrådet og Hovedstadens Trafikselskab. Notat nr. 97-03.
- Maloney, M P, Ward, M P og Braucht. 1975  
Psychology in action: A revised scale for the measurement of ecological  
attitudes and knowledge. *American Psychologist*, 30, 787-790.
- Maloney, M P og Ward, M P. 1973  
Ecology: Lets hear from the people. An objective scale for the measurement of  
ecological attitudes and knowledge. *American Psychologist*, 28, 583-586.
- Martinussen, W. 1984  
*Sosiologisk analyse. En innføring*. Universitetsforlaget. Oslo.
- Moe, D og Jenssen, G D. 1990  
*Unge førere. Risikotaking og pedagogiske konsekvenser*. Trondheim, SINTEF,  
Samferdselsteknikk. Rapport STF63 A90007.
- Norges Idrettsforbund. 1996  
*NIF's barne og ungdomsundersøkelse 1996*. MMI-undersøkelsen 1996.
- Norheim, B og Renolen H. 1997  
*Kollektivtransportens utvikling i Norge 1982-94. Hvilke faktorer kan forklare  
forskjellene mellom de ulike byregionene?* Oslo, Transportøkonomisk institutt.  
TØI-rapport 362/1997.
- Norheim, B og Stangeby, I. 1993  
*Bedre kollektivtransport. Oslo-trafikantenes verdsetting av høyere standard*.  
Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 167/1993.
- Opinion. 1997  
*Aftenposten. Luftkvalitet og tiltak mot privatbilisme*. Oslo omnibuss, 8.-10  
desember 1997. Opinion rapport.
- Oslo kommune. 1994  
*Sosioøkonomiske data for bydelene 1992. Oslo-statistikken*. Oslo kommune.  
Byrådsavdeling for finans og plan. Seksjon for plan og analyse. Notat 2/1994.



- Pilling, A, Murray, S og Turner, J. 1998  
*Catching them young: Community-based project to increase transport awareness and influence travel behaviour amongst young people.* Greater Manchester Transport Resource Unit/Department of Planning, University of Manchester.
- Preiss, D. 1989  
Frauen - Kinder - Auto - Träume. I: Beckmans m fl: *Welche Freiheit brauchen wir? Zur Psychologie der AutoMobilien gesellschaft.* Berlin, Vas in der Elefanten Press.
- Renolen, H. 1998  
*Hva Forsøksordningen har lært oss. Hovedkonklusjoner fra forsøk med kollektivtransport 1991-95.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 393/1998.
- Roalsø, K-M. 1997  
*Ungdoms levekår i 1990-årene.* Statistiske analyser 15. Statistisk sentralbyrå. Oslo-Kongsvinger.
- Rosenberg, M J. og Hovland C. I. 1960  
Cognitive, affective, and behavioural components of attitude. I: Rosenberg m fl (eds) *Attitude organization and change. An analysis of consistency among attitude components.* New Haven, Connecticut, Yale University Press.
- Skogen, K. 1996  
*De skal arve jorden, ungdom og miljøvern i 90-årene.* Oslo, Ungforskrapport nr 3/96.
- Spolander, K m fl. 1987  
*Ungdom och trafik - en omöjlig kombination?* Karlshamn, Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande.
- Stangeby, I. 1994  
*Holdninger til bil og kollektivtransport. En intervjuundersøkelse blant befolkningen og politikerne i Oslo.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 288/1994.
- Verplanken, B, Aarts H, van Knippenberg, A og van Knippenberg, C. 1994  
Attitude versus general habit. Antecedents of travel mode choice. *Journal of Applied Social Psychology*, 1994, 24, 4, pp 285-300.
- Vibe, N. 1993  
*Våre daglige reiser. Endringer i nordmenns reisevaner fra 1985 til 1992.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 171/1993.
- Vibe, N og Hjorthol, R. 1993  
*Dagliglivets reiser i større byer.* Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 214/93.
- Øia, T. 1991  
På steingrunn. Om ungdom i storbyen. *Ungdoms fritidsvaner. Aktuell artikkelsamling.* Barne- og familiedepartementet. Universitetsforlaget.

Østby, P. 1995

*Flukten fra Detroit. Bilens integrasjon i det norske samfunnet.* Senter for teknologi og samfunn (STS). Rapport nr. 24.

# Vedlegg 1:

## Beskrivelse av indeks for transportressurser

Følgende poengsummer er gitt for de ulike transportressursene:

*Fører kort for motorkjøretøy:*

Fører kort moped = 1 poeng

Fører kort lett MC = 2 poeng

Fører kort tung MC = 3 poeng

Fører kort bil = 3 poeng

*Eie av motorkjøretøy:*

Eier moped = 2 poeng

Eier lett MC = 4 poeng

Eier tung MC = 6 poeng

Eier bil = 6 poeng

*Muligheter til å låne bil:*

Nei = 0 poeng

Svært sjelden = 0 poeng

Av og til = 3 poeng

Så ofte en vil = 5 poeng

*Antall biler i husholdningen:*

Ingen = 0 poeng

En bil = 2 poeng

To eller flere = 5 poeng



## Vedlegg 2: Vedleggstabeller

Tabell 1: Holdninger til sykkel og sykling

Påstand	Helt enig	Litt enig	Verken eller	Litt uenig	Helt uenig
1. Å sykle er moro	43	32	18	4	3
2. Det tar vanligvis for lang tid å sykle	5	21	22	27	25
3. Det er farlig å sykle i trafikken	16	36	17	18	12
4. Det er slitsomt å sykle	13	33	21	19	15
5. Jeg sykler først og fremst for å holde meg i form	11	23	23	16	27
6. Syklistere er mer miljøbevisste enn andre trafikanter	24	28	25	12	11
7. Jeg pleier ofte å sykle sammen med andre	19	28	19	15	19
8. Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr	35	28	15	11	11
9. Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i fremtiden	13	24	34	18	10
10. Jeg reparerer oftest sykkelen min selv	20	18	14	16	33
11. Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil	32	27	21	9	11
12. Man sparer penger på å sykle	73	19	6	1	1
13. Med sykkel kommer man fram over alt	30	32	16	14	8

Tabell 2: Holdninger til kollektivtransport

Påstand	Helt enig	Litt enig	Verken eller	Litt uenig	Helt uenig
1. Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/trikken	3	17	26	26	27
2. Man kommer fort fram når man reiser kollektivt	9	27	16	29	19
3. Jeg kjenner kollektivsystemet godt	43	37	12	6	3
4. Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen	11	26	25	29	10
5. Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig	4	12	26	26	32
6. Det er dyrt å reise kollektivt	61	24	7	5	3
7. Kollektivtransporten ikke noe mer miljøvennlig enn bilene	4	8	15	25	49
8. Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen	11	15	19	20	34
9. Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise	17	23	27	15	18
10. Jeg er ofte sammen med kjente når jeg reiser kollektivt	36	36	17	7	3
11. De fleste som reiser kollektivt gjør det fordi de ikke har råd til noe annet	6	13	26	25	30
12. Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten	63	21	13	2	2

Tabell 3: Holdninger til bil og bilbruk

Påstand	Helt enig	Litt enig	Verken eller	Litt uenig	Helt uenig
1. Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det	45	24	15	9	8
2. Jeg må sitte på med bil oftere enn jeg liker	3	7	21	19	51
3. Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper	7	14	27	19	34
4. Jeg bruker mye tid i bil sammen med venner	6	13	14	23	43
5. Jeg synes det er flaut å kjøre i en stygg bil	14	24	17	15	30
6. Bilen er det raskeste transportmiddelet i byen	16	20	25	25	14
7. Bilen er det transportmiddelet som kommer til å dominere i fremtiden	26	33	26	10	5
8. Med bil kommer man fram overalt	13	27	16	28	16
9. Det er viktig å kunne reparere sin egen bil	23	31	21	15	11
10. Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige de større byene	36	23	20	10	11
11. Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet	12	23	20	21	24
12. Det er en menneskerett å ha bil	12	10	23	16	38
13. For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer	17	22	16	30	15
14. Bilbruk er skadelig for miljøet	61	26	8	3	2

Tabell 4: Holdninger til framtidsspørsmål og til løsning av miljøproblemer

Påstand	Helt enig	Litt enig	Verken eller	Litt uenig	Helt uenig
1. Jeg kan godt tenke meg en kjedelig jobb bare den er godt betalt	4	20	11	22	43
2. Det er viktigere å ha gode venner enn å gjøre karriere i arbeidslivet	36	32	20	9	3
3. Jeg vil ha en skikkelig bolig og en god bil før jeg stifter familie	24	29	25	15	8
4. Jeg vil heller bruke penger på ting jeg kan ha glede av lenge enn på kortvarige gleder som moteklær, restaurantbesøk og lignende	19	27	27	20	8
5. Jeg vil heller bo i byen med små muligheter til å bruke bil enn på landet med store muligheter til å bruke bil	44	23	23	6	5
6. I fritiden ønsker jeg å kunne reise både innenlands og utenlands	80	15	4	1	0
7. I fremtiden må folk flest regne med å redusere bilbruken i byene betraktelig	47	30	16	5	3
8. Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veger og gater	43	26	20	7	4
9. Jeg vil være villig til å redusere bilbruken dersom andre gjør det	35	28	24	8	6
10. Jeg vil kunne akseptere lavere levestandard for å redusere miljødeleggelser	17	31	26	15	10
11. I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern	8	17	41	20	14

## **Vedlegg 3: Spørreskjema**

## Om deg selv

### A.1 Er du jente eller gutt?

Kryss av

Jente  Gutt

### A.2 Hvor gammel er du?

Skriv antall år

Alder:

### A.3 Går du på skole, er du under opplæring, arbeider du eller er du for tiden uten arbeid? Sett bare ett kryss

Ungdomsskole .....  Er under opplæring .....

Videregående allmennfaglig retning .....  Er i arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....

Videregående yrkesfaglig retning  Er for tiden uten arbeid (arbeidsledig) .....

Høyskole/universitet .....

### A.4 Eier du sykkel, moped, motorsykkel eller egen bil?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Sykkel .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped, scooter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lett motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

### Til deg som ikke har egen bil:

### A.5 Har du mulighet til å låne bil - og hvor ofte? Sett bare ett kryss

Nei, har ikke lånemulighet .....  Ja, av og til .....

Ja, så ofte jeg vil .....  Ja, men svært sjelden .....

### A.6 Har du førerkort for bil, motorsykkel eller førerbevis for moped?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lett motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Til deg som ikke har førerkort/førerbevis for bil, motorsykkel eller moped:

### A.7 Har du planer om å skaffe deg førerkort for bil eller andre kjøretøy?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lett motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Til deg som har svart ja på om du har planer om å skaffe deg førerkort for bil på spørsmålet over; gå til spm A8. Har du svart nei; gå til spm A.9. Har du førerkort for bil; gå til spm B.1

### A.8 Har du begynt å øvelseskjøre med bil?

Ja  → Gå til spm B.1

Nei  → Gå til spm B.1

### A.9 Hvorfor har du ikke planer om å skaffe deg førerkort for bil?

Trenger ikke førerkort, kan reise på andre måter .....

Har ikke råd, prioriterer det ikke .....

Vil ikke ha førerkort av miljøhensyn .....



# Aktiviteter og reiser i forrige uke

## B.1 Hvor mange ganger deltok du i følgende aktiviteter forrige uke?

Skriv antall ganger for hver aktivitet

	Antall ganger
Skole, universitet .....	<input type="text"/>
Arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....	<input type="text"/>
Arbeid (som biaktivitet til skolen, ettermiddags-, kvelds- eller helgejobb) .....	<input type="text"/>
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger.....	<input type="text"/>
Korps, kor - musikkøvelse .....	<input type="text"/>
Korps, kor - arrangement, stevne .....	<input type="text"/>
Sport, idrett - trening .....	<input type="text"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne.....	<input type="text"/>
Kafe, pub, restaurant o l .....	<input type="text"/>
Speider, annen forening .....	<input type="text"/>

	Antall ganger
Bibliotek.....	<input type="text"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb .....	<input type="text"/>
Diskotek, houseparty, rave o l.....	<input type="text"/>
Handle, shoppe, gjøre innkjøp .....	<input type="text"/>
Besøke venner hjemme hos dem .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner utendørs i nabolaget .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner ute i sentrum .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner andre steder ute i byen .....	<input type="text"/>
Følge søsken til ulike aktiviteter .....	<input type="text"/>
Familiebesøk.....	<input type="text"/>
Friluftsliv .....	<input type="text"/>
Helgetur, ferie.....	<input type="text"/>

**B.2 Hvordan reiste du til og fra disse aktivitetene siste gang du deltok i noen av dem?***Kryss av for det transportmidlet du brukte på mesteparten av reisen.**Hvis du ikke deltar i noen av aktivitetene, kryss av for uaktuell aktivitet. Sett ett kryss pr linje*

	Gikk hele veien	Syklet	Moped/ motor-sykkkel	Bil som passasjer	Bil som fører	Kollektivt; buss, bane, trikk, tog, båt, taxi	Uaktuell aktivitet
Skole .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeid (som biaktivitet til skolen, ettermiddags-, kvelds- eller helgejobb) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - musikkøvelse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - arrangement, stevne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - trening .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kafe, restaurant .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speider, annen forening .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bibliotek .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diskotek, houseparty, rave o l .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handle, shoppe, gjøre innkjøp .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner hjemme hos dem .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner utendørs i nabolaget .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner ute i sentrum .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner andre steder ute i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge søsken til ulike aktiviteter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Familiebesøk .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Friluftsliv, var i naturen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Helgetur, ferie .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### B.3 Er du medlem av noen organisasjon, i så fall hvilken eller hvilke?

Kryss av for det som passer. Flere kryss er mulig

- |   |                          |                                    |                          |
|---|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| Ikke medlem i noen organisasjon .....       | <input type="checkbox"/> | Politisk organisasjon .....        | <input type="checkbox"/> |
| Idrettslag .....                            | <input type="checkbox"/> | Kristelig lag eller forbund .....  | <input type="checkbox"/> |
| Speider .....                               | <input type="checkbox"/> | Miljø-/naturvernorganisasjon ..... | <input type="checkbox"/> |
| Kor, korps eller annen musikkforening ..... | <input type="checkbox"/> | Andre .....                        | <input type="checkbox"/> |

## Om familien

**C.1 Bor du sammen med noen, eller bor du alene? Bor du sammen med flere, sett kryss for alle det gjelder**

- |                 |                          |                            |                          |
|-----------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Bor alene ..... | <input type="checkbox"/> | Ektefelle/samboer .....    | <input type="checkbox"/> |
| Mor .....       | <input type="checkbox"/> | Andre voksne .....         | <input type="checkbox"/> |
| Far .....       | <input type="checkbox"/> | Venner, bofellesskap ..... | <input type="checkbox"/> |
| Søsken .....    | <input type="checkbox"/> |                            |                          |

### C.2 Hva er dine foreldres høyeste utdanning og nåværende yrke?

Kryss av for det som passer best. Ett kryss pr kolonne

- | Utdanning:                              | Mor                      | Far                      |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Grunnskole/ungdomsskole .....           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Gymnas/videregående skole .....         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Yrkesskole/fagskole/teknisk skole ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Høgskole/universitet .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke .....                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### Yrke:

- |   | Mor                      | Far                      |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Er ikke i lønnet arbeid .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ufaglært arbeider .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fagarbeider, formann .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Underordnet funksjonær f eks i butikk, lager, kontor, e l .....       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fagfunksjonær, f eks sykepleier, ingeniør, lærer, saksbehandler ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet .....         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Eier av bedrift, virksomhet .....                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Person i fritt erverv, f eks advokat, tannlege osv .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Annet yrke .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### C.3 Hva er din husstands samlede bruttoinntekt (det du og de du bor sammen med tjener i alt før skatten er trukket fra)?

Kryss av for det som passer best

- |                              |                          |                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Under 100.000 kr .....       | <input type="checkbox"/> | 400.000 til 600.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> |
| 100.000 til 200.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> | Over 600.000 kr .....        | <input type="checkbox"/> |
| 200.000 til 300.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> | Vet ikke .....               | <input type="checkbox"/> |
| 300.000 til 400.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> |                              |                          |

## Om foreldres, foresattes og venners reisevaner

### D.1 Har husholdningen du bor i bil? Hvis ja, fins det flere enn en bil?

Sett bare ett kryss

- |                    |                          |                                 |                          |
|--------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Ja, en bil .....   | <input type="checkbox"/> | Ja, tre eller flere biler ..... | <input type="checkbox"/> |
| Ja, to biler ..... | <input type="checkbox"/> | Nei, ingen biler .....          | <input type="checkbox"/> |

**D.2 Vil vil gjerne at du skal beskrive dine foreldres eller foresattes reisemåter i dagliglivet.** Sett kryss for den beskrivelsen som du synes passer best. Bare ett kryss i hver kolonne

	Mor	Far	Andre foresatte i husholdningen
Går eller sykler mesteparten av tiden...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser kollektivt mesteparten av tiden..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er bilpassasjer mesteparten av tiden ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er bilsjåfør mesteparten av tiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kombinerer flere reisemåter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D.3 Hvis du skal beskrive din beste venns reisemåte i dagliglivet, hva passer best?** Bare ett kryss er mulig

	Beste venn
Går eller sykler mesteparten av tiden...	<input type="checkbox"/>
Reiser kollektivt mesteparten av tiden..	<input type="checkbox"/>
Er bilpassasjer mesteparten av tiden ...	<input type="checkbox"/>
Er bilsjåfør mesteparten av tiden.....	<input type="checkbox"/>
Kombinerer flere reisemåter .....	<input type="checkbox"/>

**F.3 Hvordan reiste du vanligvis til ulike fritidsaktiviteter da du gikk i 4. til 6. klasse?**

Kryss av for det transportmidlet du brukte på mesteparten av reisen. Ett kryss pr linje

Feil! Ukjent bryterargument.

## Om oppveksten

**F.1 Vil vil gjerne vite litt om oppveksten din. Hvor bodde du lengst på forskjellige tidspunkter under oppveksten?** Ett kryss pr linje

	I Oslo	I Bergen, Trondheim, Stavanger	I annen by eller tettsted	På landet	I utlandet
Før du begynte på skolen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. - 3. klasse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. - 6. klasse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. - 9. klasse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Videregående skole .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.2. Hvordan reiste du vanligvis til skolen da du gikk i forskjellige klasser**

Sett ett kryss pr linje

	Til fots hele veien	På sykkel	Kollektivt	Passasjer i bil	Andre reisemåter
<b>1. - 3. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4. - 6. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7.- 9. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Videregående skole:</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

		Gikk hele veien	Syklet	Bil som passasjer	Kollektivt; buss, bane, trikk, tog, båt	Taxi	Annen reisemåte	Uaktuell aktivitet
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - musikkøvelse	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - arrangement og stevner	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - trening	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speider, ungdomslag	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre organisasjoner og foreninger	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bibliotek	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner hjemme hos dem	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre fritidsaktiviteter	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.5 Hva slags type sommerferie hadde du vanligvis sammen med familien din da du gikk på forskjellige klassetrinn? Ett kryss i hver kolonne**

1. - 3.    4. - 6.    7. - 9.    Videre-

	klasse	klasse	klasse	gående
Ferie hjemme .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Biltur/ camping .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Besøk/hytteferie m/bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk/hytteferie m/tog, fly, båt, buss .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tur til syden m/fly.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.6. Husker du omtrent hvor gammel du var da du første gang reiste kollektivt uten følge med voksne?**

Skriv alder:

## Miljøproblemer

**G.1 Hva mener du er det mest alvorlige miljøproblemet i Norge i dag?**

*Sett bare ett kryss*

Utslipp fra industrien .....	<input type="checkbox"/>
Behandling av husholdningsavfall .	<input type="checkbox"/>
Forurensning fra biltrafikken .....	<input type="checkbox"/>
Sur nedbør fra utlandet.....	<input type="checkbox"/>
Bruk av kjemikalier i jordbruket.....	<input type="checkbox"/>

**G.2 Bilisme medfører ulike miljøproblemer. I hvilken utstrekning tror du at bilismen er årsaken til miljøproblemer som er nevnt nedenfor. Kryss av et alternativ for hvert av miljøproblemene. Ett kryss pr linje**

	I stor grad	I noen grad	I liten grad	Vet ikke
Uttynning av ozonlaget .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Surt nedfall.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overgjødning av innsjøer...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Feil! Ukjent bryterargument.

Støy .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lufforurensning .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Økt drivhuseffekt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**G.3 Hvor viktige synes du forskjellige kilder er for din kunnskap om miljøspørsmål? Kryss av for hver av kildene. Ett kryss pr linje**

	Svært viktig	Ganske viktig	Litt viktig	Ikke viktig
Foreldre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slektninger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Venner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skolen/lærere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviser .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TV.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radio.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bøker.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internett .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

# Holdninger til transportmidler

## H.1 Nedenfor kommer det en rekke påstander om sykkel og sykling.

Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder sykling. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Å sykle er moro .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det tar vanligvis for lang tid å sykle ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er farlig å sykle i trafikken .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er slitsomt å sykle.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler først og fremst for å holde meg i form .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg pleier ofte å sykle sammen med andre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i framtida.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reparerer oftest sykkelen min selv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man sparer penger på å sykle .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med sykkel kommer man fram over alt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## H.2 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om sykling blant dine nærmeste venner? Kryss av for det du tror de mener. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Å sykle er moro .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det tar vanligvis for lang tid å sykle ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er farlig å sykle i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er slitsomt å sykle.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler først og fremst for å holde meg i form .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg pleier ofte å sykle sammen med andre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reparerer oftest sykkelen min selv .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man sparer penger på å sykle .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med sykkel kommer man fram over alt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.3 Nedenfor kommer det en rekke påstander om kollektivtransport. Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder kollektivtransport. Ett kryss pr linje**

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/ trikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg kjenner kollektivsystemet godt ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er dyrt å reise kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er ofte sammen med kjente når jeg reiser kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De fleste som reiser kollektivt gjør det fordi de ikke har råd til noe annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.4 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om kollektivtransport blant dine nærmeste venner? Kryss av for det du tror de mener. Ett kryss pr linje**

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/ trikken .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg kjenner kollektivsystemet godt ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er dyrt å reise kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er ofte sammen med kjente når jeg reiser kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De fleste som reiser kollektivt gjør det fordi de ikke har råd til noe annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**H.5 Nedenfor kommer det en rekke påstander om bil og bilbruk.** Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder bil og om det å reise med bil. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg må sitte på med bil oftere enn jeg liker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bruker mye tid i bil sammen med venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg synes det er flaut å kjøre i en stygg bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det raskeste transportmidlet i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det transportmidlet som kommer til å dominere i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med bil kommer man fram overalt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig å kunne reparere sin egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er en menneskerett å ha bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilbruk er skadelig for miljøet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.6 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om bil og det å reise med bil blant dine nærmeste venner?** Kryss av for det du tror de mener

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg må sitte på med bil oftere enn jeg liker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bruker mye tid i bil sammen med venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg synes det er flaut å kjøre i en stygg bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det raskeste transportmidlet i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det transportmidlet som kommer til å dominere i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med bil kommer man fram overalt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig å kunne reparere sin egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er en menneskerett å ha bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilbruk er skadelig for miljøet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**I. Det er ulike oppfatninger av hva som er viktig i tilværelsen og hvordan ulike samfunnsmessige problemer bør løses. Vi vil gjerne vite hva du mener er viktig for deg i din framtid og hvordan du vil forholde deg til løsning av noen miljøproblemer. Sett ett kryss pr linje**

Meninger om framtiden:	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt uenig
Jeg kan godt tenke meg en kjedelig jobb, bare den er godt betalt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktigere å ha gode venner enn å gjøre karriere i arbeidslivet..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil ha en skikkelig bolig og en god bil før jeg stifter familie .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil heller bruke penger på ting jeg kan ha glede av lenge, enn på kortvarige gleder som moteklær, restaurantbesøk o l .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil heller bo i byen med små muligheter til å bruke bil enn på landet med store muligheter til å bruke bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I fritiden ønsker jeg å kunne reise både innenlands og utenlands .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I framtiden må folk flest regne med å redusere bilbruken i byene betraktelig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veier og gater .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil være villig til å redusere bilbruken dersom andre gjør det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil kunne akseptere lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Takk for hjelpen!**

**Husk å sende inn skjemaet i svarkonvolutten til Norsk Gallup for å delta i trekningen av gavekort**

## Om deg selv

### A.1 Er du jente eller gutt?

Kryss av

Jente  Gutt

### A.2 Hvor gammel er du?

Skriv antall år

Alder:

### A.3 Går du på skole, er du under opplæring, arbeider du eller er du for tiden uten arbeid? Sett bare ett kryss

Ungdomsskole .....  Er under opplæring .....

Videregående allmennfaglig retning .....  Er i arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....

Videregående yrkesfaglig retning  Er for tiden uten arbeid (arbeidsledig) .....

Høyskole/universitet .....

### A.4 Eier du sykkel, moped, motorsykkel eller egen bil?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Sykkel .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Moped, scooter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
----------------------	--------------------------	--------------------------	----------------	--------------------------	--------------------------

Lett motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-----------------------	--------------------------	--------------------------

### A.5 Har du førerkort for bil, motorsykkel eller førerbevis for moped?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lett motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Til deg som ikke har førerkort/førerbevis for bil, motorsykkel eller moped:

### A.6 Har du planer om å skaffe deg førerkort for bil eller andre kjøretøy?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lett motorsykkel.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Til deg som har svart ja på om du har planer om å skaffe deg førerkort for bil på spørsmålet over; gå til spm A.7. Har du svart nei; gå til spm A.8. Har du førerkort for bil; gå til spm B.1

### A.7 Har du begynt å øvelseskjøre med bil?

Ja  → Gå til spm B.1

Nei  → Gå til spm B.1

### A.8 Hvorfor har du ikke planer om å skaffe deg førerkort for bil?

Trenger ikke førerkort, kan reise på andre måter .....

Har ikke råd, prioriterer det ikke.....

Vil ikke ha førerkort av miljøhensyn.....

## Aktiviteter og reiser i forrige uke

### B.1 Hvor mange ganger deltok du i følgende aktiviteter forrige uke?

Skriv antall ganger for hver aktivitet

	Antall ganger
Skole, universitet .....	<input type="text"/>
Arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....	<input type="text"/>
Arbeid (som biaktivitet til skolen, ettermiddags-, kvelds- eller helgejobb) .....	<input type="text"/>
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger .....	<input type="text"/>
Korps, kor - musikkøvelse .....	<input type="text"/>
Korps, kor - arrangement, stevne .....	<input type="text"/>
Sport, idrett - trening .....	<input type="text"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne .....	<input type="text"/>
Kafe, pub, restaurant o.l. ....	<input type="text"/>
Speider, annen forening .....	<input type="text"/>

	Antall ganger
Bibliotek .....	<input type="text"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb .....	<input type="text"/>
Diskotek, houseparty, rave o.l. ....	<input type="text"/>
Handle, shoppe, gjøre innkjøp .....	<input type="text"/>
Besøke venner hjemme hos dem .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner utendørs i nabolaget .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner ute i sentrum .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner andre steder ute i byen .....	<input type="text"/>
Følge søsken til ulike aktiviteter .....	<input type="text"/>
Familiebesøk .....	<input type="text"/>
Friluftsliv .....	<input type="text"/>
Helgetur, ferie .....	<input type="text"/>

**B.2 Hvordan reiste du til og fra disse aktivitetene siste gang du deltok i noen av dem?***Kryss av for det transportmidlet du brukte på mesteparten av reisen.**Hvis du ikke deltar i noen av aktivitetene, kryss av for uaktuell aktivitet. Sett ett kryss pr linje*

	Gikk hele veien	Syklet	Moped/motor-sykkel	Bil som passasjer	Bil som fører	Kollektivt; buss, bane, trikk, tog, båt, taxi	Uaktuell aktivitet
Skole .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeid (som biaktivitet til skolen, ettermiddags-, kvelds- eller helgejobb) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - musikkøvelse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - arrangement, stevne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - trening .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kafe, restaurant .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speider, annen forening .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bibliotek .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diskotek, houseparty, rave o l .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handle, shoppe, gjøre innkjøp .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner hjemme hos dem .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner utendørs i nabolaget .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner ute i sentrum .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner andre steder ute i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge søsken til ulike aktiviteter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Familiebesøk .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Friluftsliv, var i naturen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Helgetur, ferie .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### B.3 Er du medlem av noen organisasjon, i så fall hvilken eller hvilke?

Kryss av for det som passer. Flere kryss er mulig

- |   |                          |                                    |                          |
|---|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| Ikke medlem i noen organisasjon .....       | <input type="checkbox"/> | Politisk organisasjon .....        | <input type="checkbox"/> |
| Idrettslag .....                            | <input type="checkbox"/> | Kristelig lag eller forbund .....  | <input type="checkbox"/> |
| Speider .....                               | <input type="checkbox"/> | Miljø-/naturvernorganisasjon ..... | <input type="checkbox"/> |
| Kor, korps eller annen musikkforening ..... | <input type="checkbox"/> | Andre .....                        | <input type="checkbox"/> |

## Om familien

**C.1 Bor du sammen med noen, eller bor du alene? Bor du sammen med flere, sett kryss for alle det gjelder**

- |                 |                          |                            |                          |
|-----------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Bor alene ..... | <input type="checkbox"/> | Ektefelle/samboer .....    | <input type="checkbox"/> |
| Mor .....       | <input type="checkbox"/> | Andre voksne .....         | <input type="checkbox"/> |
| Far .....       | <input type="checkbox"/> | Venner, bofellesskap ..... | <input type="checkbox"/> |
| Søsken .....    | <input type="checkbox"/> |                            |                          |

### C.2 Hva er dine foreldres høyeste utdanning og nåværende yrke?

Kryss av for det som passer best. Ett kryss pr kolonne

- | Utdanning:                              | Mor                      | Far                      |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Grunnskole/ungdomsskole .....           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Gymnas/videregående skole .....         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Yrkesskole/fagskole/teknisk skole ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Høgskole/universitet .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke .....                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### Yrke:

- |   | Mor                      | Far                      |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Er ikke i lønnet arbeid .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ufaglært arbeider .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fagarbeider, formann .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Underordnet funksjonær f eks i butikk, lager, kontor, e l .....       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fagfunksjonær, f eks sykepleier, ingeniør, lærer, saksbehandler ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet .....         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Eier av bedrift, virksomhet .....                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Person i fritt erverv, f eks advokat, tannlege osv .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Annet yrke .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### C.3 Hva er din husstands samlede bruttoinntekt (det du og de du bor sammen med tjener i alt før skatten er trukket fra)?

Kryss av for det som passer best

- |                              |                          |                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Under 100.000 kr .....       | <input type="checkbox"/> | 400.000 til 600.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> |
| 100.000 til 200.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> | Over 600.000 kr .....        | <input type="checkbox"/> |
| 200.000 til 300.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> | Vet ikke .....               | <input type="checkbox"/> |
| 300.000 til 400.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> |                              |                          |

## Om foreldres, foresattes og venners reisevaner

### D.1 Har husholdningen du bor i bil? Hvis ja, fins det flere enn en bil?

Sett bare ett kryss

- |                    |                          |                                 |                          |
|--------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Ja, en bil .....   | <input type="checkbox"/> | Ja, tre eller flere biler ..... | <input type="checkbox"/> |
| Ja, to biler ..... | <input type="checkbox"/> | Nei, ingen biler .....          | <input type="checkbox"/> |

**D.2 Vil vil gjerne at du skal beskrive dine foreldres eller foresattes reisemåter i dagliglivet.** Sett kryss for den beskrivelsen som du synes passer best. Bare ett kryss i hver kolonne

	Mor	Far	Andre foresatte i husholdningen
Går eller sykler mesteparten av tiden....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser kollektivt mesteparten av tiden...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er bilpassasjer mesteparten av tiden ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er bilsjåfør mesteparten av tiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kombinerer flere reisemåter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D.3 Hvis du skal beskrive din beste venns reisemåte i dagliglivet, hva passer best?** Bare ett kryss er mulig

	Beste venn
Går eller sykler mesteparten av tiden...	<input type="checkbox"/>
Reiser kollektivt mesteparten av tiden..	<input type="checkbox"/>
Er bilpassasjer mesteparten av tiden ...	<input type="checkbox"/>
Er bilsjåfør mesteparten av tiden.....	<input type="checkbox"/>
Kombinerer flere reisemåter .....	<input type="checkbox"/>

## Om oppveksten

**F.1 Vil vil gjerne vite litt om oppveksten din. Hvor bodde du lengst på forskjellige tidspunkter under oppveksten?** Ett kryss pr linje

	I Oslo	I Bergen, Trondheim, Stavanger	I annen by eller tettsted	På landet	I utlandet
Før du begynte på skolen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. - 3. klasse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. - 6. klasse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. - 9. klasse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.2. Hvordan reiste du vanligvis til skolen da du gikk i forskjellige klasser**

Sett ett kryss pr linje

	Til fots hele veien	På sykkel	Kollektivt	Passasjer i bil	Andre reisemåter
<b>1. - 3. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4. - 6. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7.- 9. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### F.3 Hvordan reiste du vanligvis til ulike fritidsaktiviteter da du gikk i 4. til 6. klasse?

Kryss av for det transportmidlet du brukte på mesteparten av reisen. Ett kryss pr linje

		Gikk hele veien	Syklet	Bil som passasjer	Kollektivt; buss, bane, trikk, tog, båt	Taxi	Annen reisemåte	Uaktuell aktivitet
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - musikkøvelse	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - arrangement og stevner	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - trening	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speider, ungdomslag	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre organisasjoner og foreninger	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bibliotek	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner hjemme hos dem	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre fritidsaktiviteter	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**F.5 Hva slags type sommerferie hadde du vanligvis sammen med familien din da du gikk på forskjellige klassetrinn? Ett kryss i hver kolonne**

	1. - 3. klasse	4. - 6. klasse	7. - 9. klasse
Ferie hjemme .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Biltur/ camping .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk/hytteferie m/bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk/hytteferie m/tog, fly, båt, buss .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tur til syden m/fly.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.6. Husker du omtrent hvor gammel du var da du første gang reiste kollektivt uten følge med voksne?**

Skriv alder:

## Miljøproblemer

**G.1 Hva mener du er det mest alvorlige miljøproblemet i Norge i dag?**

Sett bare ett kryss

- Utslipp fra industrien .....
- Behandling av husholdningsavfall .
- Forurensning fra biltrafikken .....
- Sur nedbør fra utlandet.....
- Bruk av kjemikalier i jordbruket.....

**G.2 Bilisme medfører ulike miljøproblemer. I hvilken utstrekning tror du at bilismen er årsaken til miljøproblemer som er nevnt nedenfor. Kryss av et alternativ for hvert av miljøproblemene. Ett kryss pr linje**

Feil! Ukjent bryterargument.

	I stor grad	I noen grad	I liten grad	Vet ikke
Uttyning av ozonlaget.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Surt nedfall .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overgjødning av innsjøer ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Støy .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftforurensning .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Økt drivhuseffekt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**G.3 Hvor viktige synes du forskjellige kilder er for din kunnskap om miljøspørsmål? Kryss av for hver av kildene. Ett kryss pr linje**

	Svært viktig	Ganske viktig	Litt viktig	Ikke viktig
Foreldre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slektninger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Venner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skolen/lærere .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviser .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TV .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radio .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bøker.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internett .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

# Holdninger til transportmidler

## H.1 Nedenfor kommer det en rekke påstander om sykkel og sykling.

Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder sykling. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Å sykle er moro .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det tar vanligvis for lang tid å sykle ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er farlig å sykle i trafikken .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er slitsomt å sykle.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler først og fremst for å holde meg i form .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg pleier ofte å sykle sammen med andre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i framtida.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reparerer oftest sykkelen min selv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man sparer penger på å sykle .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med sykkel kommer man fram over alt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## H.2 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om sykling blant dine nærmeste venner? Kryss av for det du tror de mener. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Å sykle er moro .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det tar vanligvis for lang tid å sykle ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er farlig å sykle i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er slitsomt å sykle.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler først og fremst for å holde meg i form .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg pleier ofte å sykle sammen med andre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reparerer oftest sykkelen min selv .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man sparer penger på å sykle .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med sykkel kommer man fram over alt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.3 Nedenfor kommer det en rekke påstander om kollektivtransport. Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder kollektivtransport. Ett kryss pr linje**

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/ trikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg kjenner kollektivsystemet godt ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er dyrt å reise kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er ofte sammen med kjente når jeg reiser kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De fleste som reiser kollektivt gjør det fordi de ikke har råd til noe annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.4 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om kollektivtransport blant dine nærmeste venner? Kryss av for det du tror de mener. Ett kryss pr linje**

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/ trikken .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg kjenner kollektivsystemet godt ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er dyrt å reise kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er ofte sammen med kjente når jeg reiser kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De fleste som reiser kollektivt gjør det fordi de ikke har råd til noe annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.5 Nedenfor kommer det en rekke påstander om bil og bilbruk.** Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder bil og om det å reise med bil. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg må sitte på med bil oftere enn jeg liker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bruker mye tid i bil sammen med venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg synes det er flaut å kjøre i en stygg bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det raskeste transportmidlet i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det transportmidlet som kommer til å dominere i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med bil kommer man fram overalt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig å kunne reparere sin egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er en menneskerett å ha bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilbruk er skadelig for miljøet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.6 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om bil og det å reise med bil blant dine nærmeste venner?** Kryss av for det du tror de mener

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg må sitte på med bil oftere enn jeg liker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bruker mye tid i bil sammen med venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg synes det er flaut å kjøre i en stygg bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det raskeste transportmidlet i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det transportmidlet som kommer til å dominere i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med bil kommer man fram overalt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig å kunne reparere sin egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er en menneskerett å ha bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilbruk er skadelig for miljøet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**I. Det er ulike oppfatninger av hva som er viktig i tilværelsen og hvordan ulike samfunnsmessige problemer bør løses. Vi vil gjerne vite hva du mener er viktig for deg i din framtid og hvordan du vil forholde deg til løsning av noen miljøproblemer. Sett ett kryss pr linje**

Meninger om framtiden:	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt uenig
Jeg kan godt tenke meg en kjedelig jobb, bare den er godt betalt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktigere å ha gode venner enn å gjøre karriere i arbeidslivet..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil ha en skikkelig bolig og en god bil før jeg stifter familie .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil heller bruke penger på ting jeg kan ha glede av lenge, enn på kortvarige gleder som moteklær, restaurantbesøk o l .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil heller bo i byen med små muligheter til å bruke bil enn på landet med store muligheter til å bruke bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I fritiden ønsker jeg å kunne reise både innenlands og utenlands .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I framtiden må folk flest regne med å redusere bilbruken i byene betraktelig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veier og gater .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil være villig til å redusere bilbruken dersom andre gjør det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil kunne akseptere lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Takk for hjelpen!**

**Husk å sende inn skjemaet i svarkonvolutten til Norsk Gallup for å delta i trekningen av gavekort**

## Om deg selv

### A.1 Er du jente eller gutt?

Kryss av

Jente  Gutt

### A.2 Hvor gammel er du?

Skriv antall år

Alder:

### A.3 Går du på skole, er du under opplæring, arbeider du eller er du for tiden uten arbeid? Sett bare ett kryss

Ungdomsskole .....  Er under opplæring .....

Videregående allmennfaglig retning .....  Er i arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....

Videregående yrkesfaglig retning .....  Er for tiden uten arbeid (arbeidsledig) .....

Høyskole/universitet .....

### A.4 Eier du sykkel, moped, motorsykkel eller egen bil?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Sykklel ..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Moped, scooter ..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Egen bil ..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------------	--------------------------	---	--------------------------	--------------------------

Lett motorsykkel..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
--	--------------------------	--------------------------	--	--	--

### A.5 Har du planer om å skaffe deg førerkort for bil eller andre kjøretøy?

Kryss av for hvert kjøretøy

	Ja	Nei		Ja	Nei
Bil ..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lett motorsykkel..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped ..... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tung motorsykkel ... <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### A.6 Hvorfor har du ikke planer om å skaffe deg førerkort for bil?

Trenger ikke førerkort, kan reise på andre måter .....

Har ikke råd, prioriterer det ikke .....

Vil ikke ha førerkort av miljøhensyn .....

## Aktiviteter og reiser i forrige uke

### B.1 Hvor mange ganger deltok du i følgende aktiviteter forrige uke?

Skriv antall ganger for hver aktivitet

	Antall ganger
Skole, universitet .....	<input type="text"/>
Arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....	<input type="text"/>
Arbeid (som biaktivitet til skolen, ettermiddags-, kvelds- eller helgejobb) .....	<input type="text"/>
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger.....	<input type="text"/>
Korps, kor - musikkøvelse .....	<input type="text"/>
Korps, kor - arrangement, stevne .....	<input type="text"/>
Sport, idrett - trening .....	<input type="text"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne.....	<input type="text"/>
Kafe, pub, restaurant o l .....	<input type="text"/>
Speider, annen forening .....	<input type="text"/>

	Antall ganger
Bibliotek.....	<input type="text"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb .....	<input type="text"/>
Diskotek, houseparty, rave o l.....	<input type="text"/>
Handle, shoppe, gjøre innkjøp .....	<input type="text"/>
Besøke venner hjemme hos dem .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner utendørs i nabolaget .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner ute i sentrum .....	<input type="text"/>
Være sammen med venner andre steder ute i byen .....	<input type="text"/>
Følge søsken til ulike aktiviteter .....	<input type="text"/>
Familiebesøk.....	<input type="text"/>
Friluftsliv .....	<input type="text"/>
Helgetur, ferie.....	<input type="text"/>

**B.2 Hvordan reiste du til og fra disse aktivitetene siste gang du deltok i noen av dem?***Kryss av for det transportmidlet du brukte på mesteparten av reisen.**Hvis du ikke deltar i noen av aktivitetene, kryss av for uaktuell aktivitet. Sett ett kryss pr linje*

	Gikk hele veien	Syklet	Moped/motor-sykkel	Bil som passasjer	Bil som fører	Kollektivt; buss, bane, trikk, tog, båt, taxi	Uaktuell aktivitet
Skole .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeid (som hovedbeskjeftigelse) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeid (som biaktivitet til skolen, ettermiddags-, kvelds- eller helgejobb) .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - musikkøvelse .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - arrangement, stevne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - trening .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kafe, restaurant .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speider, annen forening .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bibliotek .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Diskotek, houseparty, rave o l .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Handle, shoppe, gjøre innkjøp .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner hjemme hos dem .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner utendørs i nabolaget .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner ute i sentrum .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med venner andre steder ute i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følge søsken til ulike aktiviteter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Familiebesøk .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Friluftsliv, var i naturen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Helgetur, ferie .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



### B.3 Er du medlem av noen organisasjon, i så fall hvilken eller hvilke?

Kryss av for det som passer. Flere kryss er mulig

- |   |                          |                                    |                          |
|---|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| Ikke medlem i noen organisasjon .....       | <input type="checkbox"/> | Politisk organisasjon .....        | <input type="checkbox"/> |
| Idrettslag .....                            | <input type="checkbox"/> | Kristelig lag eller forbund .....  | <input type="checkbox"/> |
| Speider .....                               | <input type="checkbox"/> | Miljø-/naturvernorganisasjon ..... | <input type="checkbox"/> |
| Kor, korps eller annen musikkforening ..... | <input type="checkbox"/> | Andre .....                        | <input type="checkbox"/> |

## Om familien

**C.1 Bor du sammen med noen, eller bor du alene? Bor du sammen med flere, sett kryss for alle det gjelder**

- |                 |                          |                            |                          |
|-----------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|
| Bor alene ..... | <input type="checkbox"/> | Ektefelle/samboer .....    | <input type="checkbox"/> |
| Mor .....       | <input type="checkbox"/> | Andre voksne .....         | <input type="checkbox"/> |
| Far .....       | <input type="checkbox"/> | Venner, bofellesskap ..... | <input type="checkbox"/> |
| Søsken .....    | <input type="checkbox"/> |                            |                          |

### C.2 Hva er dine foreldres høyeste utdanning og nåværende yrke?

Kryss av for det som passer best. Ett kryss pr kolonne

- | Utdanning:                              | Mor                      | Far                      |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Grunnskole/ungdomsskole .....           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Gymnas/videregående skole .....         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Yrkesskole/fagskole/teknisk skole ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Høgskole/universitet .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke .....                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### Yrke:

- |   | Mor                      | Far                      |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Er ikke i lønnet arbeid .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ufaglært arbeider .....   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fagarbeider, formann .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Underordnet funksjonær f eks i butikk, lager, kontor, e l .....       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Fagfunksjonær, f eks sykepleier, ingeniør, lærer, saksbehandler ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Overordnet stilling i privat eller offentlig virksomhet .....         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Eier av bedrift, virksomhet .....                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Person i fritt erverv, f eks advokat, tannlege osv .....              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Annet yrke .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke .....  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

### C.3 Hva er din husstands samlede bruttoinntekt (det du og de du bor sammen med tjener i alt før skatten er trukket fra)?

Kryss av for det som passer best

- |                              |                          |                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|------------------------------|--------------------------|
| Under 100.000 kr .....       | <input type="checkbox"/> | 400.000 til 600.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> |
| 100.000 til 200.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> | Over 600.000 kr .....        | <input type="checkbox"/> |
| 200.000 til 300.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> | Vet ikke .....               | <input type="checkbox"/> |
| 300.000 til 400.000 kr ..... | <input type="checkbox"/> |                              |                          |

## Om foreldres, foresattes og venners reisevaner

### D.1 Har husholdningen du bor i bil? Hvis ja, fins det flere enn en bil?

Sett bare ett kryss

- |                    |                          |                                 |                          |
|--------------------|--------------------------|---------------------------------|--------------------------|
| Ja, en bil .....   | <input type="checkbox"/> | Ja, tre eller flere biler ..... | <input type="checkbox"/> |
| Ja, to biler ..... | <input type="checkbox"/> | Nei, ingen biler .....          | <input type="checkbox"/> |

**D.2 Vil vil gjerne at du skal beskrive dine foreldres eller foresattes reisemåter i dagliglivet.** Sett kryss for den beskrivelsen som du synes passer best. Bare ett kryss i hver kolonne

	Mor	Far	Andre foresatte i husholdningen
Går eller sykler mesteparten av tiden....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reiser kollektivt mesteparten av tiden...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er bilpassasjer mesteparten av tiden ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er bilsjåfør mesteparten av tiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kombinerer flere reisemåter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D.3 Hvis du skal beskrive din beste venns reisemåte i dagliglivet, hva passer best?** Bare ett kryss er mulig

	Beste venn
Går eller sykler mesteparten av tiden...	<input type="checkbox"/>
Reiser kollektivt mesteparten av tiden..	<input type="checkbox"/>
Er bilpassasjer mesteparten av tiden ...	<input type="checkbox"/>
Er bilsjåfør mesteparten av tiden.....	<input type="checkbox"/>
Kombinerer flere reisemåter .....	<input type="checkbox"/>

## Om oppveksten

**F.1 Vil vil gjerne vite litt om oppveksten din. Hvor bodde du lengst på forskjellige tidspunkter under oppveksten?** Ett kryss pr linje

	I Oslo	I Bergen, Trondheim, Stavanger	I annen by eller tettsted	På landet	I utlandet
Før du begynte på skolen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1. - 3. klasse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. - 6. klasse.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.2. Hvordan reiste du vanligvis til skolen da du gikk i forskjellige klasser**  
Sett ett kryss pr linje

	Til fots hele veien	På sykkel	Kollektivt	Passasjer i bil	Andre reisemåter
<b>1. - 3. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4. - 6. klasse</b>					
Sommerhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vinterhalvåret .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### F.3 Hvordan reiste du vanligvis til ulike fritidsaktiviteter da du gikk i 4. til 6. klasse?

Kryss av for det transportmidlet du brukte på mesteparten av reisen. Ett kryss pr linje

		Gikk hele veien	Syklet	Bil som passasjer	Kollektivt; buss, bane, trikk, tog, båt	Taxi	Annen reisemåte	Uaktuell aktivitet
Kino, teater, konsert, andre typer forestillinger	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - musikkøvelse	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Korps, kor - arrangement og stevner	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - trening	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport, idrett - arrangement, stevne	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Speider, ungdomslag	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre organisasjoner og foreninger	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bibliotek	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsklubb, ungdomsklubb	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøke venner hjemme hos dem	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre fritidsaktiviteter	Sommerhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Vinterhalvåret	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.5 Hva slags type sommerferie hadde du vanligvis sammen med familien din da du gikk på forskjellige klassetrinn? Ett kryss i hver kolonne**

	1. - 3. klasse	4. - 6. klasse
Ferie hjemme .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Biltur/ camping .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk/hytteferie m/bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Besøk/hytteferie m/tog, fly, båt, buss .	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tur til syden m/fly.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**F.6. Husker du omtrent hvor gammel du var da du første gang reiste kollektivt uten følge med voksne?**

Skriv alder:

## Miljøproblemer

**G.1 Hva mener du er det mest alvorlige miljøproblemet i Norge i dag?**

Sett bare ett kryss

Utslipp fra industrien .....	<input type="checkbox"/>
Behandling av husholdningsavfall .	<input type="checkbox"/>
Forurensning fra biltrafikken .....	<input type="checkbox"/>
Sur nedbør fra utlandet.....	<input type="checkbox"/>
Bruk av kjemikalier i jordbruket.....	<input type="checkbox"/>

**G.2 Bilisme medfører ulike miljøproblemer. I hvilken utstrekning tror du at bilismen er årsaken til miljøproblemer som er nevnt nedenfor. Kryss av et alternativ for hvert av miljøproblemene. Ett kryss pr linje**

	I stor grad	I noen grad	I liten grad	Vet ikke
Uttyning av ozonlaget.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Surt nedfall .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Overgjødning av innsjøer ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Støy .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Luftforurensning .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Økt drivhuseffekt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**G.3 Hvor viktige synes du forskjellige kilder er for din kunnskap om miljøspørsmål? Kryss av for hver av kildene. Ett kryss pr linje**

	Svært viktig	Ganske viktig	Litt viktig	Ikke viktig
Foreldre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slektinger .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Venner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skolen/lærere .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviser .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TV .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radio .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bøker.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Internett .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

# Holdninger til transportmidler

## H.1 Nedenfor kommer det en rekke påstander om sykkel og sykling.

Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder sykling. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Å sykle er moro .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det tar vanligvis for lang tid å sykle ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er farlig å sykle i trafikken .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er slitsomt å sykle.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler først og fremst for å holde meg i form .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg pleier ofte å sykle sammen med andre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i framtida.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reparerer oftest sykkelen min selv.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man sparer penger på å sykle .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med sykkel kommer man fram over alt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## H.2 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om sykling blant dine nærmeste venner? Kryss av for det du tror de mener. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Å sykle er moro .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det tar vanligvis for lang tid å sykle ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er farlig å sykle i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er slitsomt å sykle .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler først og fremst for å holde meg i form .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syklister er mer miljøbevisste enn andre trafikanter .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg pleier ofte å sykle sammen med andre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig for meg å ha en sykkel med skikkelig utstyr.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkelen kommer til å bli enda mer vanlig i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reparerer oftest sykkelen min selv .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer ofte fortere fram i byen med sykkel enn med bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man sparer penger på å sykle .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med sykkel kommer man fram over alt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.3 Nedenfor kommer det en rekke påstander om kollektivtransport. Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder kollektivtransport. Ett kryss pr linje**

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/ trikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg kjenner kollektivsystemet godt ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er dyrt å reise kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er ofte sammen med kjente når jeg reiser kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De fleste som reiser kollektivt gjør det fordi de ikke har råd til noe annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.4 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om kollektivtransport blant dine nærmeste venner? Kryss av for det du tror de mener. Ett kryss pr linje**

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Det er hyggelige sjåførere/konduktører på bussen/banen/ trikken .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man kommer fort fram når man reiser kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg kjenner kollektivsystemet godt ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er nesten aldri sitteplass på bussen/trikken/banen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg reiser kollektivt først og fremst fordi det er miljøvennlig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er dyrt å reise kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransporten er ikke noe mer miljøvennlig enn bilene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er greit å snike på trikken, bussen eller banen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg liker å kjøre kollektivt for da kan jeg bestemme når og hvor jeg skal reise.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er ofte sammen med kjente når jeg reiser kollektivt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De fleste som reiser kollektivt gjør det fordi de ikke har råd til noe annet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det bør satses mer på utbygging av kollektivtransporten .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.5 Nedenfor kommer det en rekke påstander om bil og bilbruk.** Kryss av for hva som stemmer best med din mening og din situasjon når det gjelder bil og om det å reise med bil. Ett kryss pr linje

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg må sitte på med bil oftere enn jeg liker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bruker mye tid i bil sammen med venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg synes det er flaut å kjøre i en stygg bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det raskeste transportmidlet i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det transportmidlet som kommer til å dominere i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med bil kommer man fram overalt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig å kunne reparere sin egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er en menneskerett å ha bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilbruk er skadelig for miljøet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**H.6 Hva tror du er den vanligste oppfatningen om bil og det å reise med bil blant dine nærmeste venner?** Kryss av for det du tror de mener

	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt uenig	Helt uenig
Jeg vil skaffe meg bil så snart jeg har råd til det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg må sitte på med bil oftere enn jeg liker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilistene betaler altfor lite i forhold til de problemene de skaper .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg bruker mye tid i bil sammen med venner .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg synes det er flaut å kjøre i en stygg bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det raskeste transportmidlet i byen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen er det transportmidlet som kommer til å dominere i framtida .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Med bil kommer man fram overalt .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig å kunne reparere sin egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Myndighetene bør sørge for at ingen behøver å bruke bil i det daglige i de større byene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selv om jeg får bil, vil jeg likevel velge å kjøre kollektivt for å spare miljøet .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er en menneskerett å ha bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For meg spiller bilens utseende liten rolle, bare den fungerer .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilbruk er skadelig for miljøet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**I. Det er ulike oppfatninger av hva som er viktig i tilværelsen og hvordan ulike samfunnsmessige problemer bør løses. Vi vil gjerne vite hva du mener er viktig for deg i din framtid og hvordan du vil forholde deg til løsning av noen miljøproblemer. Sett ett kryss pr linje**

Meninger om framtiden:	Helt enig	Litt enig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Helt uenig
Jeg kan godt tenke meg en kjedelig jobb, bare den er godt betalt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktigere å ha gode venner enn å gjøre karriere i arbeidslivet..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil ha en skikkelig bolig og en god bil før jeg stifter familie .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil heller bruke penger på ting jeg kan ha glede av lenge, enn på kortvarige gleder som moteklær, restaurantbesøk o l .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil heller bo i byen med små muligheter til å bruke bil enn på landet med store muligheter til å bruke bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I fritiden ønsker jeg å kunne reise både innenlands og utenlands .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I framtiden må folk flest regne med å redusere bilbruken i byene betraktelig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktigere å satse på utbygging av kollektivtransporten enn å bygge nye veier og gater .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil være villig til å redusere bilbruken dersom andre gjør det .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil kunne akseptere lavere levestandard for å redusere miljøødeleggelser .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I en valgsituasjon bør arbeidsplasser prioriteres framfor miljøvern.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Takk for hjelpen!**

**Husk å sende inn skjemaet i svarkonvolutten til Norsk Gallup for å delta i trekningen av gavekort**