

Ung mobilitet

En undersökning om ungas resvanor och färdbetenden samt attityder till olika färdmedel och trafikbetenden

November 2021



i samarbete med





Innehållsförteckning

5

Kapitel 1

VANOR OCH FÄRDBETEENDEN

28

Kapitel 2

ATTITYDER TILL FÄRDMEDEL

48

Kapitel 3

TRAFIKSÄKERHET OCH RISKER

Appendix:

FAKTA OM UNDERSÖKNINGEN

Demografi



Killar
53%

Tjejer
47%



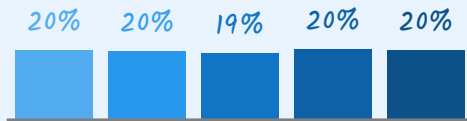
Utländsk
bakgrund
22%



Storstad
52%

Mellanstor
27%

Liten stad
22%



15-16 17-18 19-20 21-22 23-24



Flyttat hemifrån
39%



Upplevd god
ekonomi
81%

De demografiska frågorna utgår från SCB:s definitioner inom respektive område





Kvalitativ fördjupning: Vilka är de unga?

Utöver den rent demografiska bilden av de unga som ingår i den här studien har vi genom de längre kvalitativa intervjuerna fått en fördjupad bild av hur unga idag är och var i livet de befinner sig:

15-19-åringar

Utmärkande bland de som är 15-19 år är att de bor i sitt familjehem, ofta en bit utanför staden. Livet kretsar kring högstadiet/gymnasiet, vänner och andra intressen som idrott eller gameing. Vardagen är fylld med både aktiviteter och kompisgäng, samtidigt som mobilen alltid finns nära till hands för underhållning och sällskap.

20-25-åringar

När vi pratar med de som är 20-24 år har de i högre utsträckning flyttat hemifrån och bor ensamma eller med en sambo. Flera har flyttat mer centralt i större städer från att ofta ha bott en bit utanför en stad. En del har egna husdjur och i enstaka fall även egna småbarn. Vardagen kretsar främst kring jobb/högre studier och att träffa kompisar. Vardagen rymmer också mer praktiska aktiviteter så som storhandlingar och andra inköp.

Unga med sämre familjeekonomiska förhållanden

Utmärkande för de unga som anger sämre familjeekonomiska förhållanden är att de ofta bor en bit ut från staden, antingen i sitt familjehem eller med en sambo och i enstaka fall även med egna småbarn. En del går på gymnasiet och de som tagit studenten har del- eller heltidsjobb.

Kapitel 1

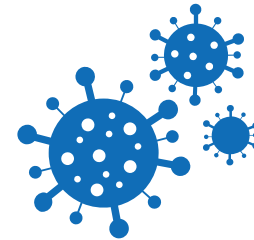
VANOR OCH FÄRDBETEENDEN



*Hur ofta åker man
olika färdmedel?*



*Hur kan man få fler unga
att cykla/promenera?*



*Hur har pandemin ändrat
ungas färd beteenden?*



Kapitel 1

VANOR OCH FÄRDBETEENDEN

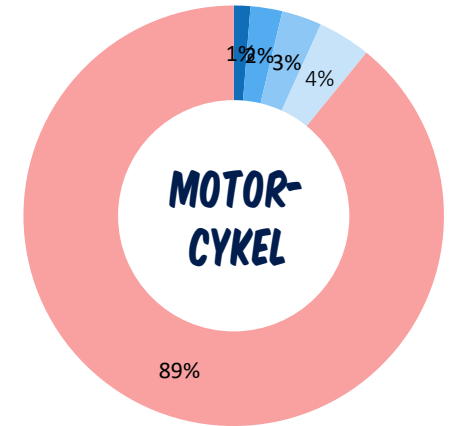
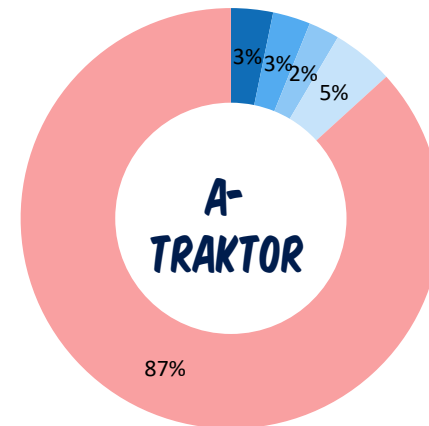
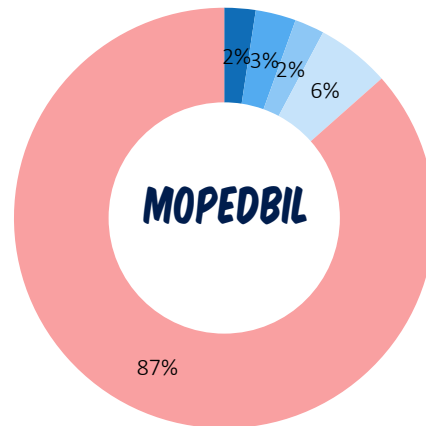
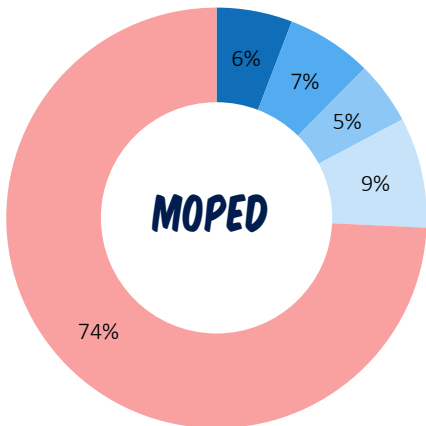
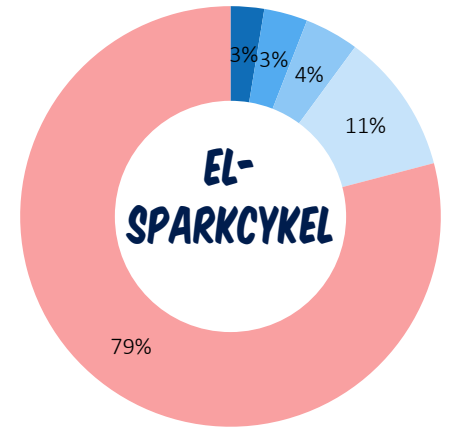
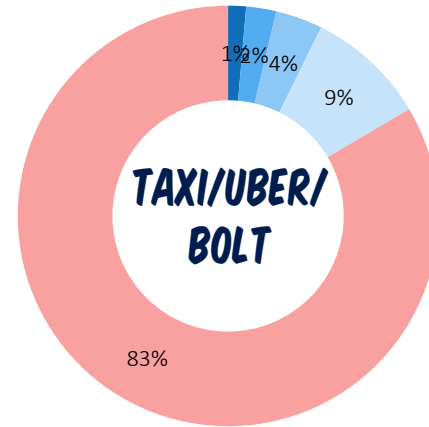
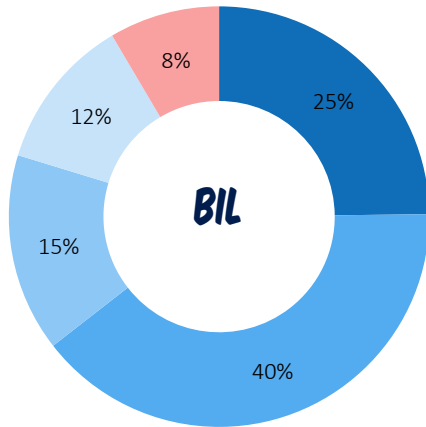
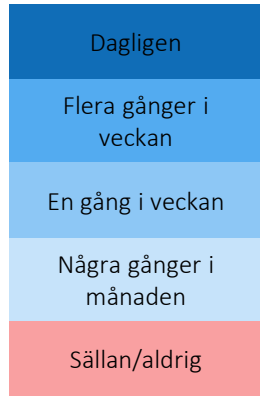
I rapportens första kapitel tittar vi på konkreta beteenden och resvanor och konstaterar att bland unga i Västsverige dominerar bil och kollektivtrafik som det vanligaste färdmedlet, tillsammans med att promenera och ta cykeln. Vissa åldersrelaterade variationer kan vi se, t ex är det tydligt att moped som dagligt färdmedel är mer vanligt bland 15-16-åringar jämfört med de äldre ungdomarna. Även i djupintervjuer med unga hör vi att moped är tydligt förknippad med högstadieåldern.

När det gäller att cykla ser vi att många unga är öppna för att cykla mer men att det finns en del hinder för att göra detta. Vissa hinder är relaterade till trafiksäkerhet och skulle kunna åtgärdas genom t ex bättre cykelvägar eller belysning, medan andra är relaterade till cykel som färdmedel i sig – att man upplever att det är jobbigt och ansträngande. Att promenera är ett vanligt sätt för unga att transportera sig och många upplever att de redan promenerar så mycket som det är möjligt. Genom djupintervjuerna får vi ytterligare förståelse för att promenad är ett alternativ som ligger nära till hands för en målgrupp som vill kunna förflytta sig spontant och obehindrat, gärna ständigt i rörelse.

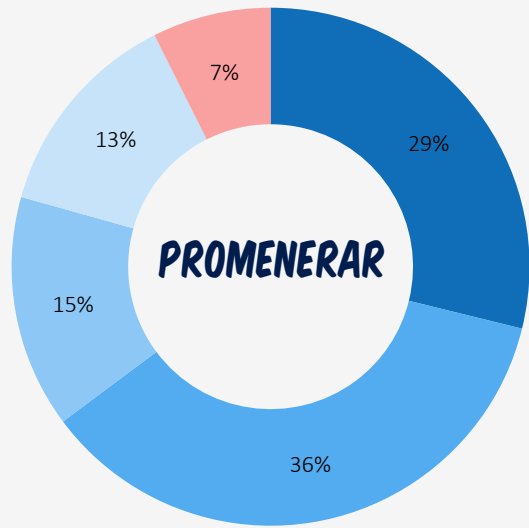
När det kommer till körkort ser vi att körkort för personbil fortfarande lockar många, ungefär 95% av ungdomarna är öppna för att ta det. Tjejer och killar vill i ungefär i lika hög grad ta körkort för personbil medan en större andel killar redan har eller planerar att ta körkort för moped, mopedbil eller A-traktor. Det är även en större andel killar som planerar att ta körkort för motorcykel. Den kvalitativa fördjupningen ger oss insikt i att ofta är själva körkortet i sig viktigare än om de sedan använder eller äger en personbil.

Sist men inte minst har vi tittat på om pandemin kan ha ändrat ungas resvanor och konstaterar att majoriteten uppger att det faktiskt har påverkat hur man transporterar sig och att detta främst är relaterat till hur man använder kollektivtrafiken.

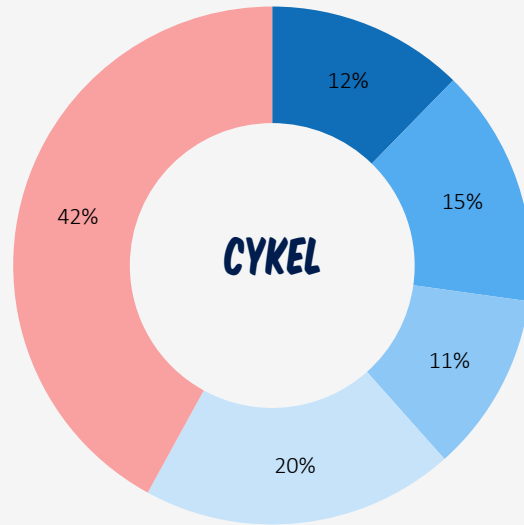
Hur ofta åker du..



Ungefär 4 av 10 unga använder sällan/aldrig cykel medan att promenera är en vanlig del av vardagen



- Dagligen
- Flera gånger i veckan
- En gång i veckan
- Några gånger i månaden
- Sällan/aldrig

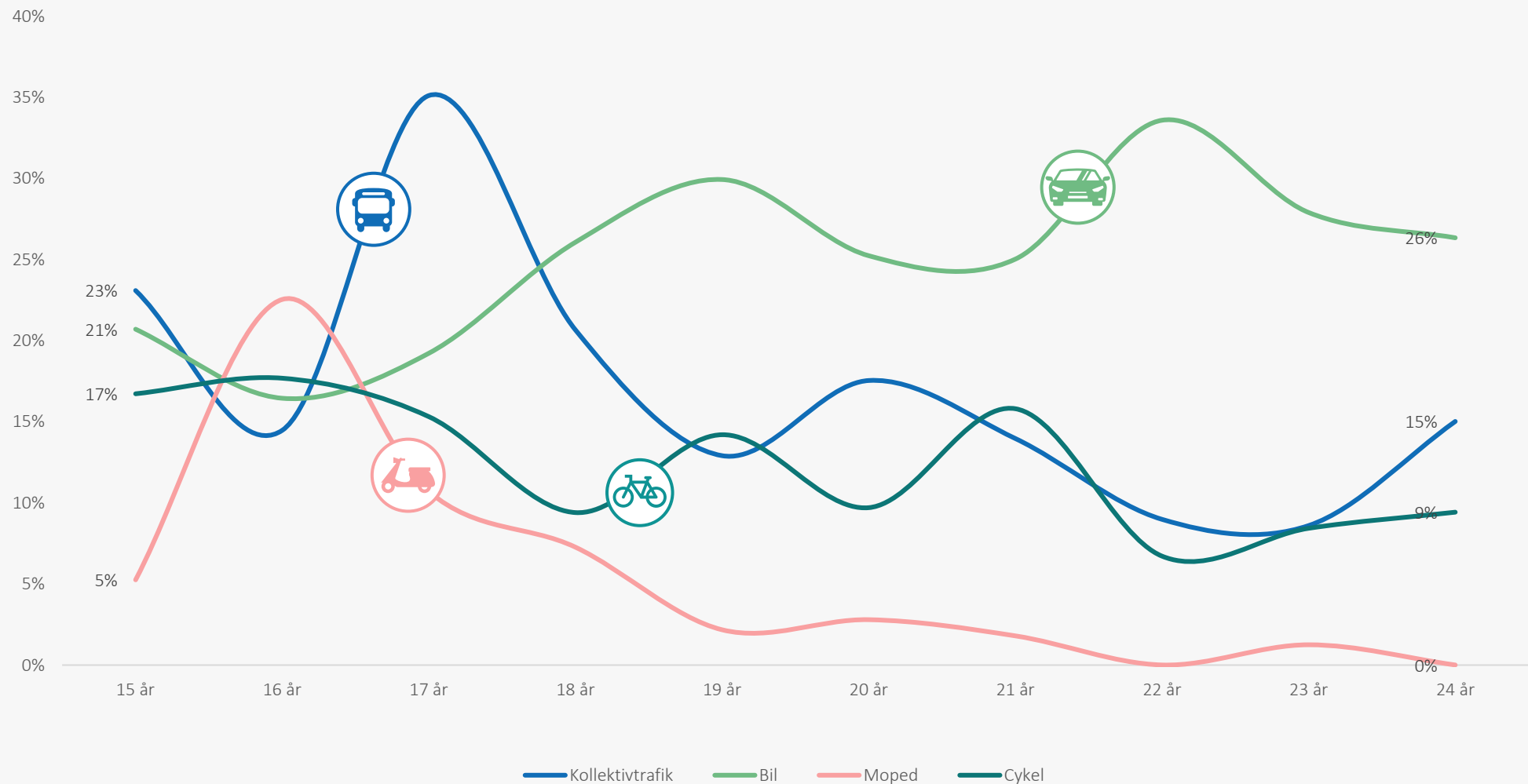


- Dagligen
- Flera gånger i veckan
- En gång i veckan
- Några gånger i månaden
- Sällan/aldrig

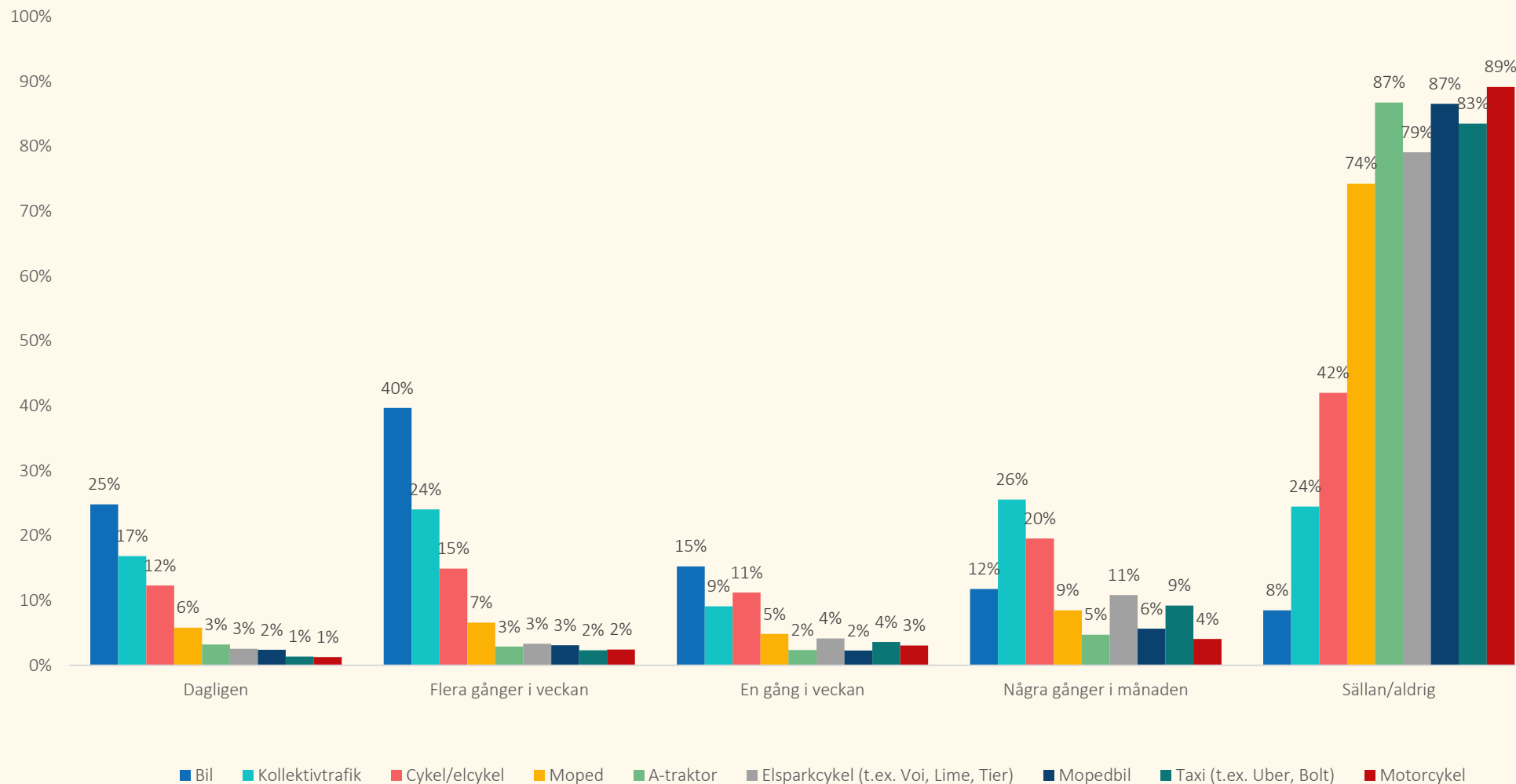
Tjejer cyklar i lägre utsträckning än killar, 51% av tjejerna uppger att de cyklar månadsvis jämfört med 64% av killarna.



Vid 18-årsålder sker det ett skifte i vad unga väljer att åka dagligen, där främst kollektivtrafiken ersätts av bilen



De topp 3 mest frekvent använda färdsmittorna unga åker/kör är bil, kollektivtrafik och cykel

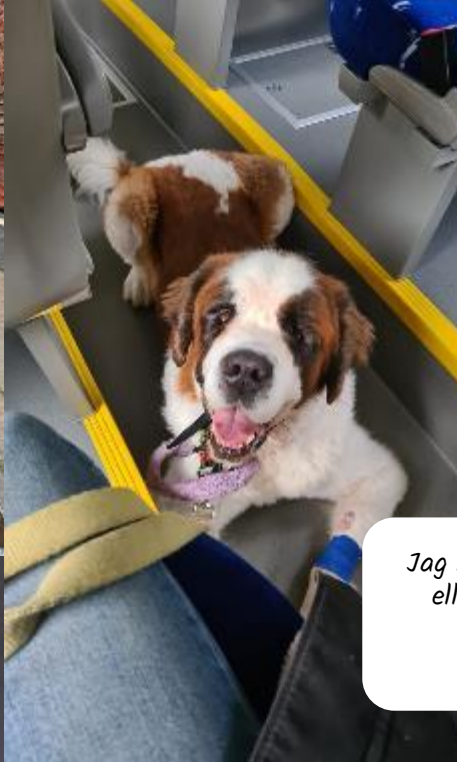


Det dagliga åkandet består främst av bil eller kollektivtrafik



Pluggade hemma men tog cykeln till stan för ett snabbt ärende.

- Tjej, 22 år



Jag brukar lyssna på podd eller musik på bussen.

- Kille, 20 år



Hur ser det ut när unga reser till vardags? **VARDAGLIGT RESANDE**

Utöver att delta i gruppdiskussioner och djupintervjuer har deltagarna även skickat in bilder och texter från färdmedel de använder en vanlig dag.

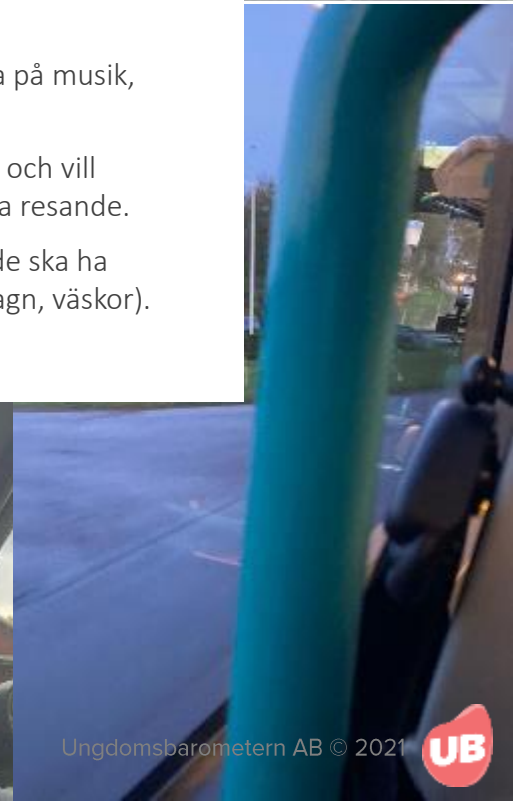
Från det tar vi med oss att:

- resorna ofta utnyttjas till att lyssna på musik, podd eller scrolla sociala medier.
- en del ser resan som sin "egentid" och vill stänga ute störande ljud från andra resande.
- val av färdmedel påverkas av vad de ska ha med sig under resan (t ex hund, vagn, väskor).



Tog bilen hem med hundarna och sambon.

- Tjej, 24 år



Resmönster – ungas idealtyper

När vi pratar med unga om deras mobilitet och resor i vardagen framkommer ett antal idealtyper av resmönster. Vi har här valt att kalla dem för *spontan resa*, *planerad regelbunden resa* och *planerad tillfällig resa*.

SPONTAN RESA

Vad innebär det?

Den spontana resan är en resa som sker mellan flera olika destinationer under en och samma dag, t ex från hemmet till skolan, aktiviteter, butiker, caféer, hem till kompisar osv. Ofta är delsträckorna spontana och det varierar vilket färdmedel som används. Vanlig restyp bland yngre stadsbor.

Hur väljer de att resa?

För spontana resor väljs ofta färdmedel de kan ta spontant och i farten, t ex elsparkcykel, att gå eller kollektivtrafik. Samtidigt tenderar de att välja bort egen cykel och elsparkcykel eftersom de vill vara flexibla och inte bundna till ett färdmedel för alla delsträckor. Nyckeln är att det ska vara så "sömlöst" som möjligt.



PLANERAD REGELBUNDEN RESA

Vad innebär det?

Det är en planerad resa som sker regelbundet i vardagen mellan en startpunkt och en given destination, t ex fram och tillbaka från skolan, jobbet, mataffären eller gymmet. Det är en vanlig restyp bland unga som bor på landsbygden och bland äldre unga som har regelbundna rutiner i vardagen med t ex jobb, veckohandling eller att hämta på förskola eller hunddagis.

Hur väljer de att resa?

För de regelbundna planerade resorna använder unga färdmedel som är smidiga och där de kan få med sig allt de behöver transportera under resan, t ex kollektivtrafik eller bil som man själv äger eller ofta har tillgång till.



PLANERAD TILLFÄLLIG RESA

Vad innebär det?

Det är en resa som sker relativt sällan eller oregelbundet mellan en startpunkt och en given destination, t ex till IKEA, familjens landställe eller på semester. Det är en resa som kräver viss planering och ofta ställer specifika krav på valt färdmedel. Vanlig restyp bland äldre unga och de som flyttat hemifrån.

Hur väljer de att resa?

Denna restyp ställer ofta krav på ett färdmedel som är snabbt, som de kan ta sig längre sträckor med och som rymmer packning. Valet tenderar att falla på bil eller tåg i första hand och kollektivtrafik i andra hand. När det gäller bil kan det vara en hyrd, lånad eller ägd bil.



HUR KAN MAN FÅ FLER UNGA ATT CYKLA/PROMENERA?

Vad skulle få unga att cykla mer?

På frågan om vad som skulle få unga att cykla mer, oberoende av hur mycket man cyklar idag, är det vanligaste svaret att man önskar att det fanns fler och bättre cykelvägar, både ur ett trafiksäkerhetsperspektiv men också ur ett ansträngningsperspektiv. De som cyklar upplever att det finns hinder som gör att de väljer att inte cykla. Vissa saker går att göra något åt medan andra faktorer helt klart inte är lika lätta att påverka.

Saker som unga sagt som borde åtgärdas...

- Bättre och säkrare cykelvägar
- Bättre belysning vid cykelvägar
- Enklare att hyra cykel om man inte har någon
- Fler cykelparkeringar

Övriga saker som unga uppgav hade underlättat...

- Att köpa elcykel för att minimera ansträngningen att cykla
- Om det varit lättare att ta med sig väskor, paket, matkassar etc.
- Om sträckan dit man ska hade varit kortare
- Bättre väder
- Färre cykelstölder

Vad skulle få unga att promenera mer?

Många unga känner att de redan promenerar så mycket som är möjligt i sin vardag. När det gäller saker som skulle göra att de promenerar mer nämns bland annat bättre väder och om sträckorna de behövde transportera sig på var kortare, många unga har inte så nära till t ex skola, arbete, fritidsaktiviteter osv.

Annat som framkommer är att om det funnits någon form av belöningssystem, t ex en app som ger pengar eller poäng ju mer man promenerar hade det skapat ett incitament för att promenera mer.

Unga är generellt positiva till att promenera och tycker det är bra för hälsan, men uppger att det inte alltid är möjligt. En fördel med att promenera kan vara att det är lättare att planera sin tid istället för att åka kollektivtrafik.

“
Jag gillar att promenera i gamla husområden med fina miljöer. Önskar mer information om var man kan hitta ställena. Upptäcka nya saker och ha ett mål med sin promenad.
”
- Tjej, 17 år



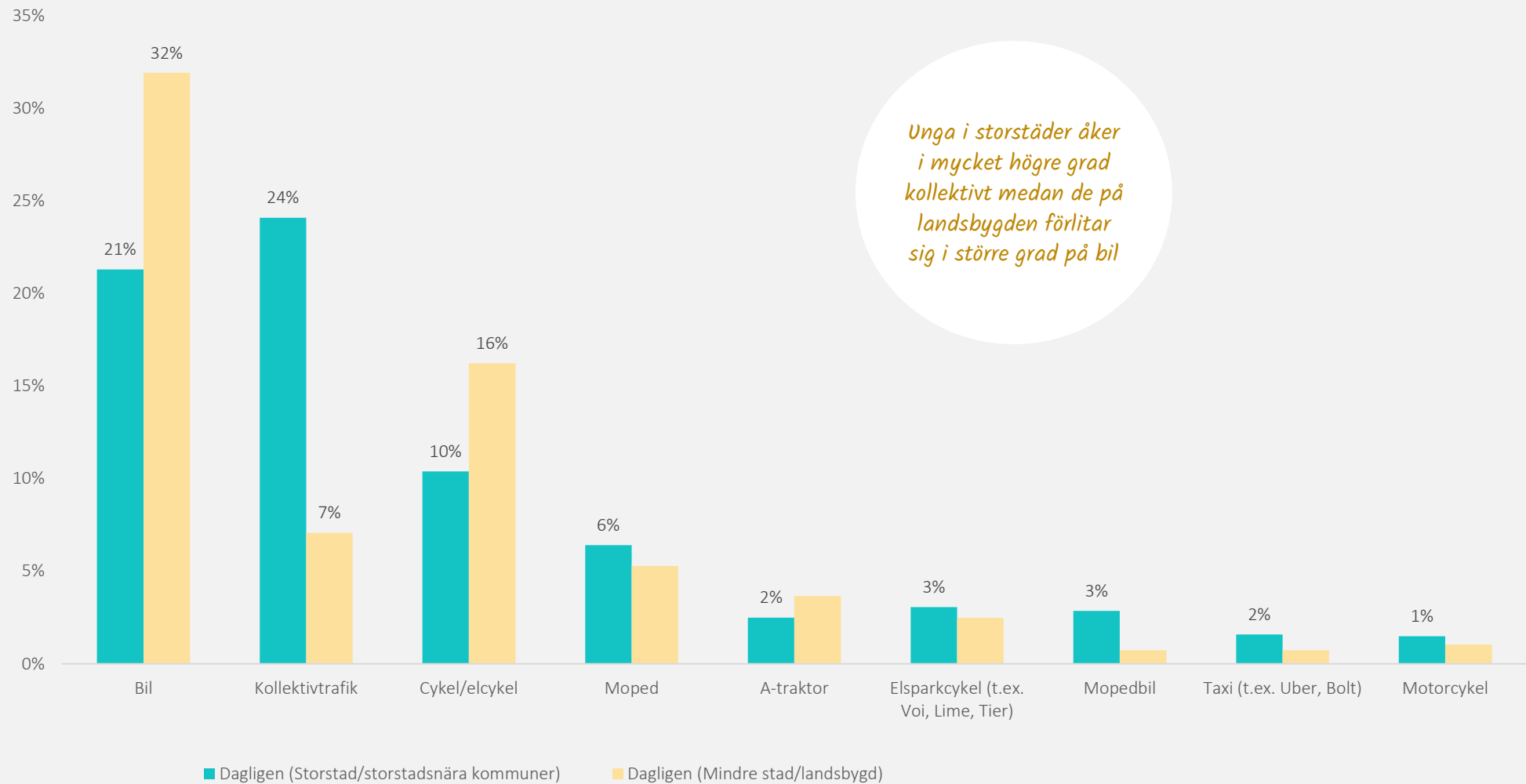
“
Bättre cykelvägar och att andra i trafiken fattar att det är en cykelväg och att man inte är i vägen.
”

- Tjej, 23 år

“
Mer cykel/gångvägar separerade från vägar samt säkrare/snabbare sätt att korsa vägar som tunnel eller gångbro.
”

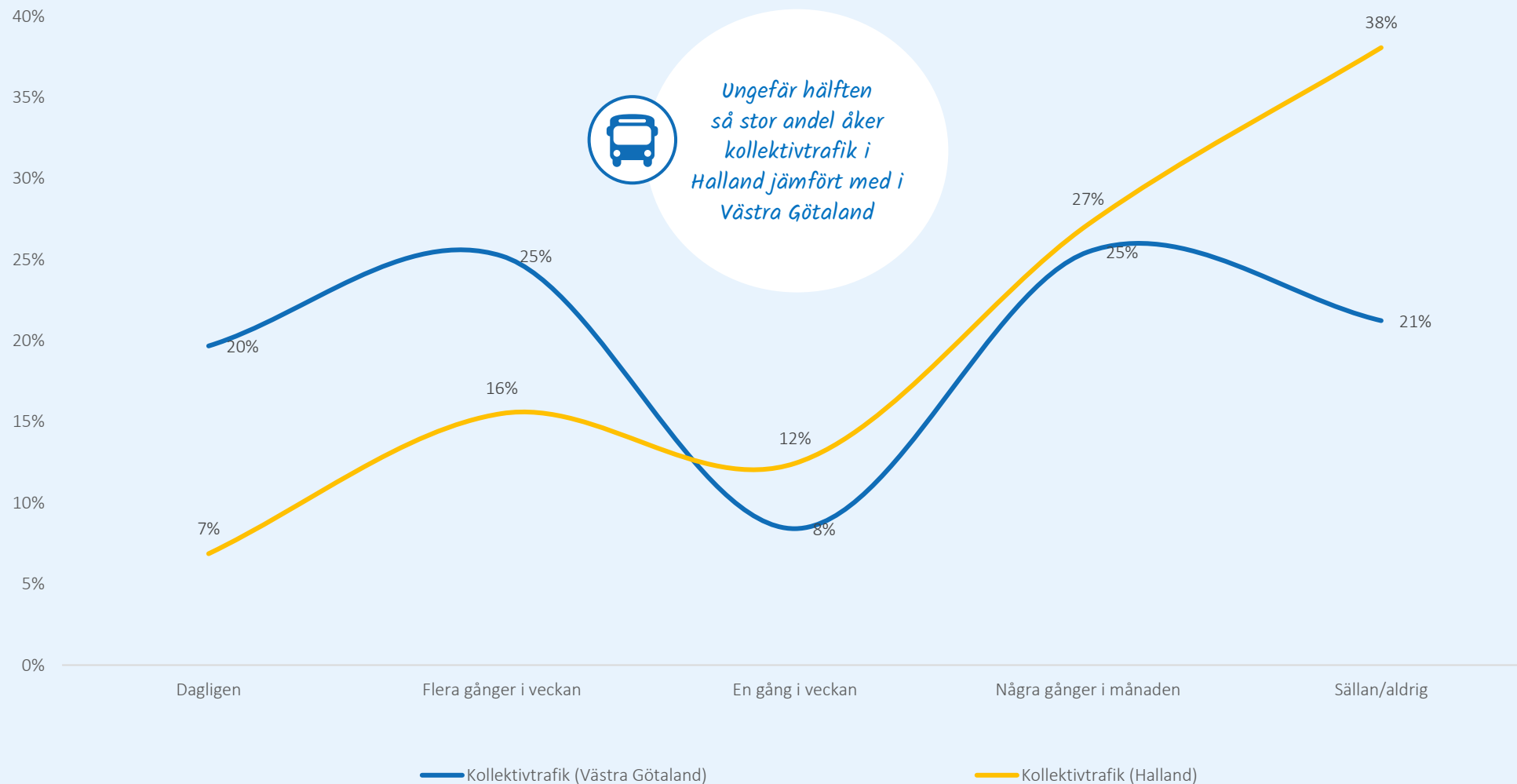
- Kille, 22 år

Hur ofta man använder sig av ett färdmedel beror på storleken på orten man bor i



Unga i storstäder åker i mycket högre grad kollektivt medan de på landsbygden förlitar sig i större grad på bil

Hur frekvent man använder kollektivtrafiken är den största skillnaden i färdmedelsvanor mellan Halland och Västra Götaland



DE SOM INTE ÅKER BIL/KOLLEKTIVTRAFIK/CYKEL...

En majoritet nyttjar bilen, cykeln och kollektivtrafiken men bland de unga som inte gör det skiljer sig orsakerna sig åt.

- Bilen..

Främsta anledningen till att inte använda bilen grundar sig i att man inte har körkort eller tillgång till bil, men också ett intresse för miljön och att det är dyrt att både äga och köra bil.

- Kollektivtrafiken..

För de som väljer bort kollektivtrafik är orsaken i första hand att tillgängligheten är begränsad, kollektivtrafiken kanske inte ens är ett alternativ där man bor. Många uppger också att kollektivtrafiken är opålitlig eller tar längre tid jämfört med att åka bil. Vissa säger även att kollektivtrafiken är dyr och inget man har råd med medan andra menar att man inte trivs med att åka kollektivt om man har social fobi.

- Cykeln..

Tittar man på anledningarna till varför man inte väljer att cykla finns det lite olika skäl och en större bredd bland svaren. Det handlar t ex om att man inte har en egen cykel eller att den är trasig, man är rädd för att cykeln ska bli stulen eller tycker det är bökitigt. Några uppger att de föredrar andra färdssätt, som t ex att åka moped eller ta bilen för att det är mer bekvämt eller går snabbare. En annan utmaning med att ta cykeln är att en hel del unga upplever att de tycker det är för jobbigt att cykla. Man säger rakt ut att man är lat och några säger att de är i för dålig form för att orka, och att det är smidigare att gå dit man ska eller åka kollektivt.

Behöver inte bil då kollektivtrafiken fungerar bra. Vissa resor kan vara skönt med bil men då hyr jag hellre än att ha en egen.

- Kille, 22 år

Jag har egen bil, dessutom bor jag i en mindre tätort och här finns enbart en bussförbindelser som går genom samhället. Tidtabellens tider är helt oanvändbara för mina behov.

- Tjej, 24 år

HUR PÅVERKAS UNGAS RESMÖNSTER AV OM DE BOR I EN STAD ELLER PÅ LANDSBYGDEN?

Unga stadsbor - fler färdstätt och mer spontanitet

Unga storstadsbor är vana vid att kunna välja mellan många olika alternativa färdstätt i vardagen och väntar sällan längre än några minuter på en avgång. Därmed ställer de höga krav på att kunna resa "sömlöst" dvs att de olika resvägarna och färdstätt ska klaffa med varandra och att de inte ska behöva vänta eller ta omvägar när de ska någonstans. Vidare hör vi bland de unga stadsborna att det finns en spontanitet när det kommer till resor och att de ofta hoppar på en buss eller spårvagn "i farten" snarare än planerar sin resa utifrån specifika tidtabeller eller avgångar.

Unga landsbygdsbor - färre färdstätt och oftare bil

Gemensamt bland de unga landsbygdsborna är att avstånden är längre och de alternativa färdstätt färre. Därmed blir planering och förberedelse viktigt, till exempel i form av att i förväg fråga om de kan låna bil av en förälder eller att kolla upp och planera sin resa utifrån kollektivtrafikens tidtabell. Vidare hör vi att bilen och att ta eget körkort är viktigt för mobilitet och självständighet eftersom de annars är beroende av skjuts från föräldrar, syskon eller vänner.

Regionala skillnader mellan Västra Götaland och Halland

Unga i Västra Götaland har i regel fler färdstätt att välja mellan i vardagen. Unga i Halland har i regel färre tillgängliga färdstätt att välja mellan och reser färre men längre sträckor i vardagen. De åker oftare bil och mer sällan kollektivtrafik jämfört med unga i Västra Götaland.

Jag får skjuts av mamma eller pappa till skolan för de ska ändå in till stan och jobba. Ibland tar jag bussen men då måste jag först cykla till den närmsta hållplatsen för den ligger 4 km härifrån.

- Kille, 18 år

Jag går nästan överallt när jag är i stan, gillar inte att behöva vänta på buss eller spårvagnen.

- Tjej, 24 år

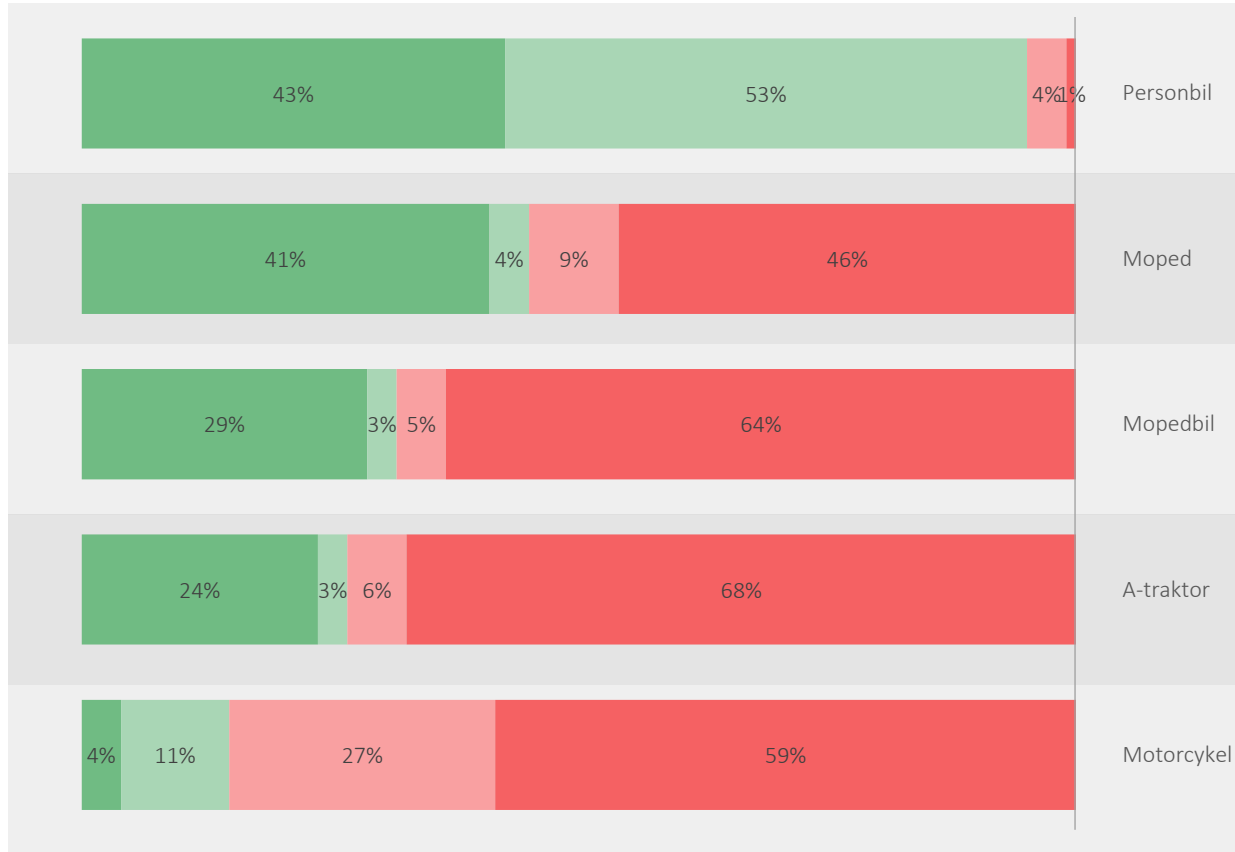
Utan tvekan är det många unga som planerar att skaffa körkort för personbil. Endast 2 av 100 uppger att de definitivt **inte** kommer att skaffa det.



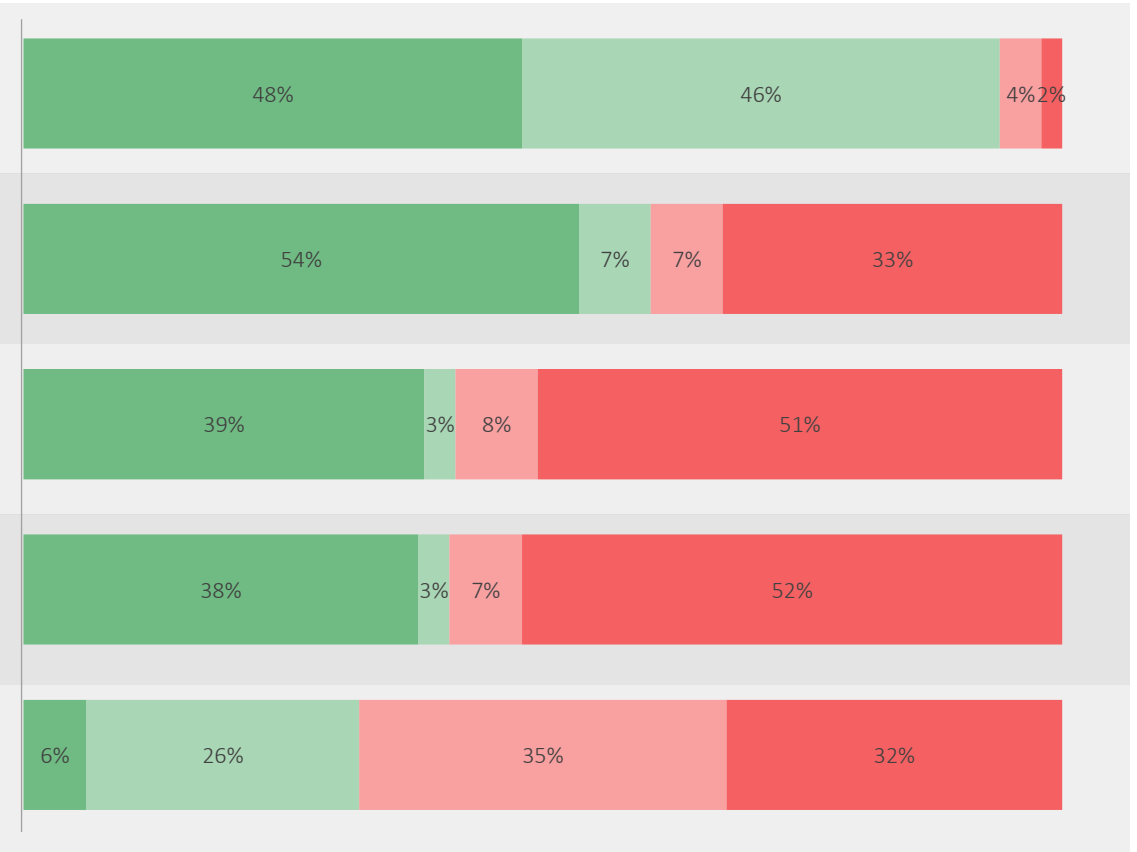
Fråga: Vad är din inställning till körkort för följande fordon:
 *Filter: För Moped/Mopedbil/A-Traktor redovisas svaren för respondenter i åldern 15-17 år

Förutom när det gäller körkort för personbil är killar generellt mer positivt inställda till att ta körkort för andra typer av fordon jämfört med vad tjejer är

Tjejers inställning

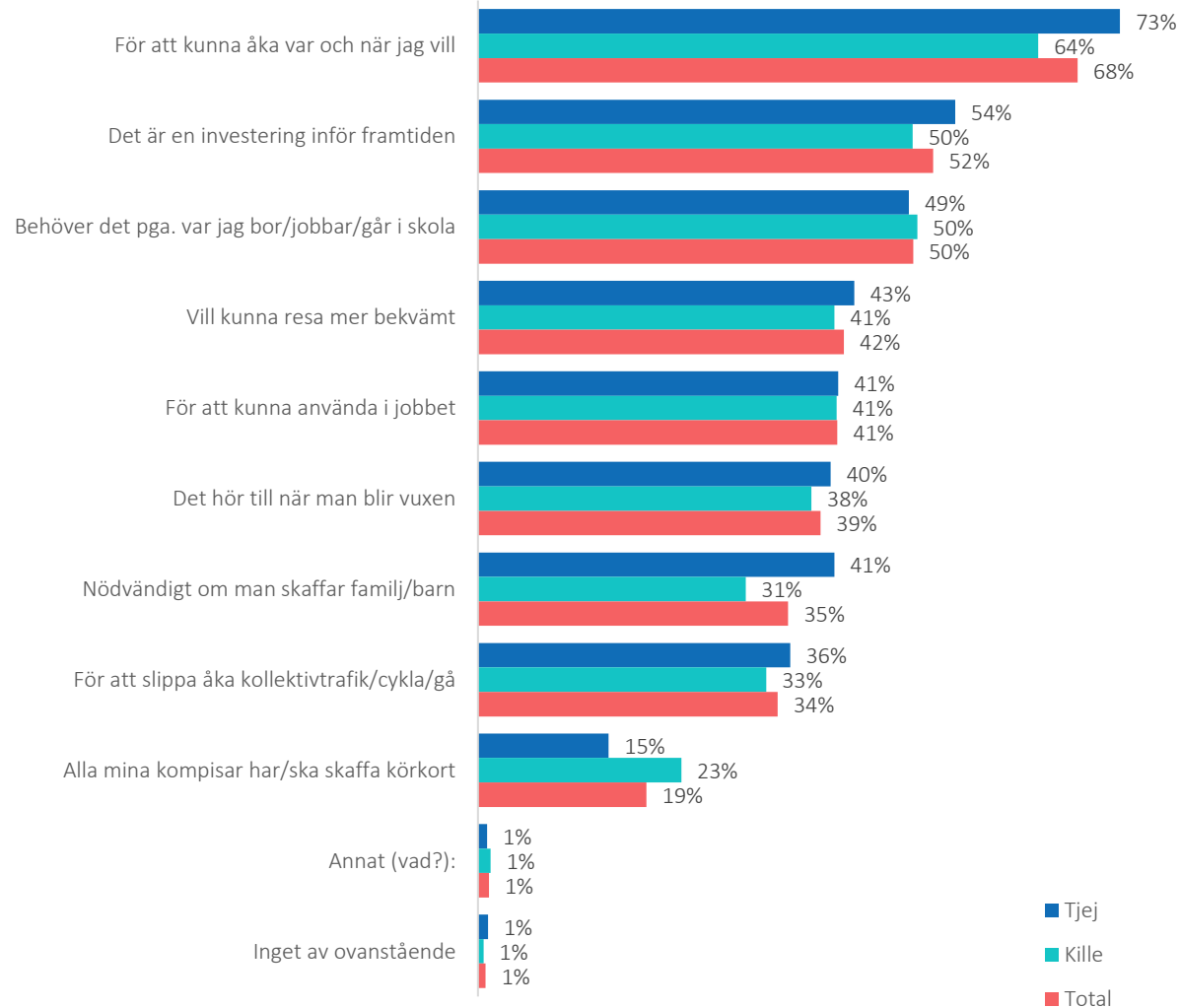


Killars inställning



■ Har redan körkort idag
 ■ Planerar att skaffa i framtiden
 ■ Kommer kanske att skaffa
 ■ Kommer definitivt inte skaffa

Generellt ser unga körkort för personbil som något som ökar friheten och är en investering inför framtiden. Tjejer tenderar att betona frihet och familjeaspekten mer, medan killar i högre grad påverkas av kompisar.



41% av tjejerna uppger att det känns nödvändigt att ha körkort för bil om man skaffar familj/barn



KÖRKORT TILL PERSONBIL – FÖR FRIHET OCH VUXENPOÄNG

De kvalitativa undersökningarna bekräftar att de allra flesta unga vill, och planerar för att, ta körkort för personbil. Förutom lockelsen i att själva kunna köra bil när och vart de vill, finns även andra drivkrafter så som att bli mer självständig och att körkort upplevs som ett givet steg på vägen mot att bli vuxen.

Tydlig körkortsnorm bland unga

Vi ser en tydlig norm att personer i de ungas närhet antingen har eller planerar att ta körkort, oavsett om vi ser till deras familjemedlemmar, släkt eller jämgamla vänner. Det kan därmed uppfattas som ett mer aktivt beslut att *inte* ta körkort än att faktiskt göra det.

För utökad frihet och fler valmöjligheter

Att kunna åka vart och när man själv vill utgör en del av den frihet som ett körkort innebär. Just utökad frihet är den främsta drivkraften vi hör när vi pratat med unga – att bli mer självständig och få fler valmöjligheter i vardagen. Att inte vara beroende av föräldrar, syskon eller kompisar som kan skjutsa är starkt efterlängtat.

Unga vill lägga till körkort på sitt CV

Körkort kan efterfrågas som kompetenskrav när unga söker extra- eller heltidsjobb. Det uppfattas även som ett stort plus att kunna skriva upp körkort på sitt CV och väger extra tungt för de som inte gett sig in på arbetsmarknaden än och saknar andra meriter eller erfarenheter.

Tydligare drivkraft att ta körkort på landsbygden

Det direkta behovet av ett körkort för att kunna nyttja en bil i vardagen är högre bland unga på landsbygden medan unga stadsbor uttrycker ett lägre behov av körkort i dagsläget samtidigt som man "vill få det gjort". Vi hör även att unga i Halland uttrycker ett mer direkt behov av att kunna köra bil än de som bor i Västra Götaland.

Investering inför framtiden

Överlag instämmer de flesta unga att körkortet är nödvändigt när de är äldre, har egen familj eller bor längre ut från staden.

Körkortet är en del av att bli vuxen

Många unga pratar även om att körkortet i sig har en stor betydelse. Att ta körkort handlar om att ta "vuxenpoäng". Det för med sig frihet och självständighet, och är också ett bevis på ansvarstagande.



Alla mina vänner och släkt har körkort så det var självklart för mig att ta det. Jag behöver inte bil nu men det kändes rätt att ta direkt ändå. Väntar man tror jag att resten av livet kommer i vägen.

- Tjej, 19 år

Jag vill ta körkort. Det verkar skönt att ha och blir en uppgradering av ens frihet för att man kan ta sig överallt då. Man blir liksom vuxen direkt.

- Kille, 16 år



“

Jag håller på att ta mopedkörkort nu för att kunna åka längre och snabbare än jag kan på elsparkcykeln. Då kommer jag kunna bestämma mer över min fritid och mina resor så det ser jag fram emot.

- Kille, 16 år

”



KÖRKORT TILL MOPED/A-TRAKTOR/MOPEDBIL PÅ VÄGEN MOT DET "RIKTIGA" KÖRKORTET

Innan unga har möjlighet att ta det "riktiga" körkortet utgör ett körkort till moped, A-traktor och mopedbil för en del ett första steg mot frihet och självständighet.

Ger en försmak på friheten som bilförare

Oavsett fordon är det *nyttjandet* som utgör den främsta drivkraften till att ta körkort till moped/A-traktor/mopedbil. Unga vill kunna använda sitt fordon på direkten eftersom det öppnar upp möjligheter att ta sig runt mer självständigt i vardagen. För ungdomar med få tillgängliga färd sätt i vardagen (som förlitar sig på skjuts för att ta sig runt) kan denna förändring upplevas som enorm.

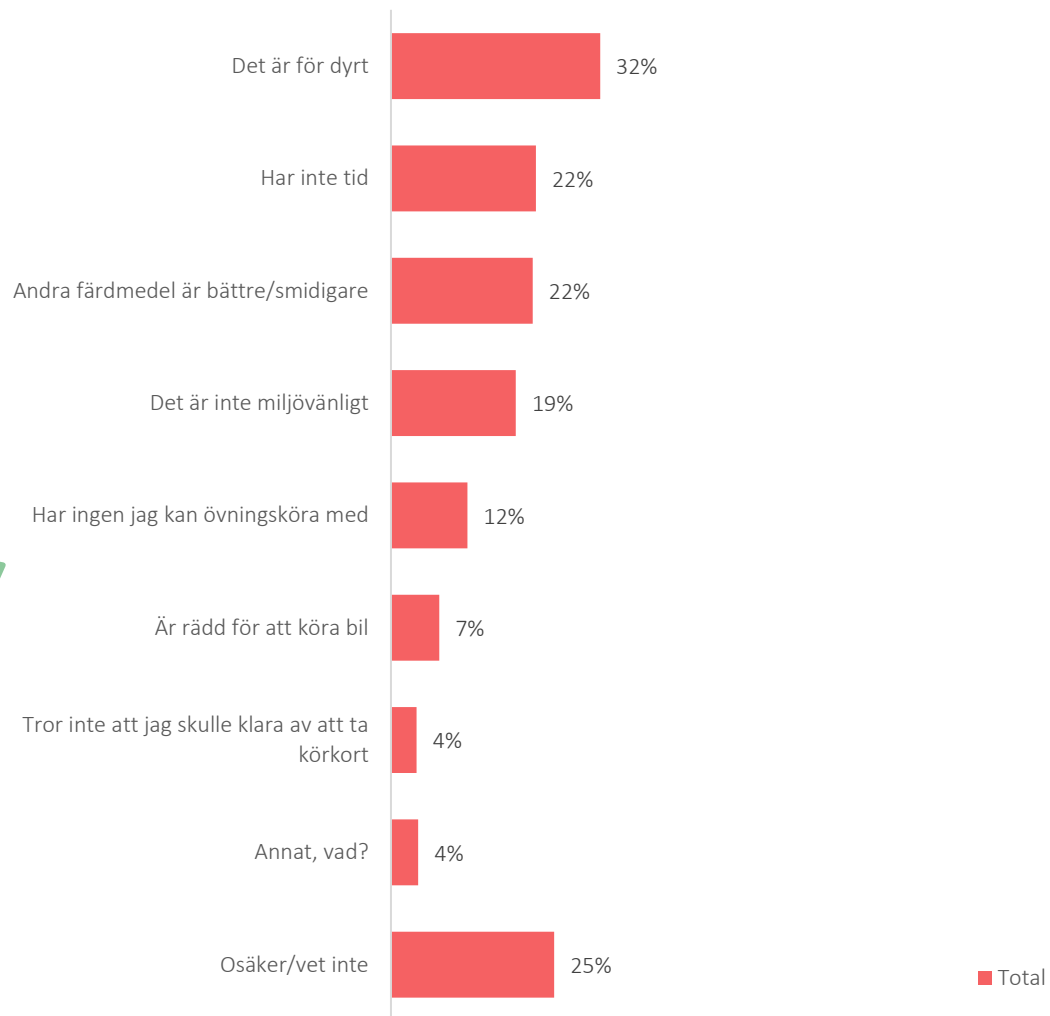
Tätt förknippat med ungdomen

Fordon som moped/A-traktor/mopedbil är tydligt förknippat med ungdomsåren. De används ett tag men överges sedan till förmån för andra fordon, vilket bekräftas i den kvantitativa undersökningen av den kraftiga nedgången i ungas mopedanvändande efter att de fyllt 17 år.

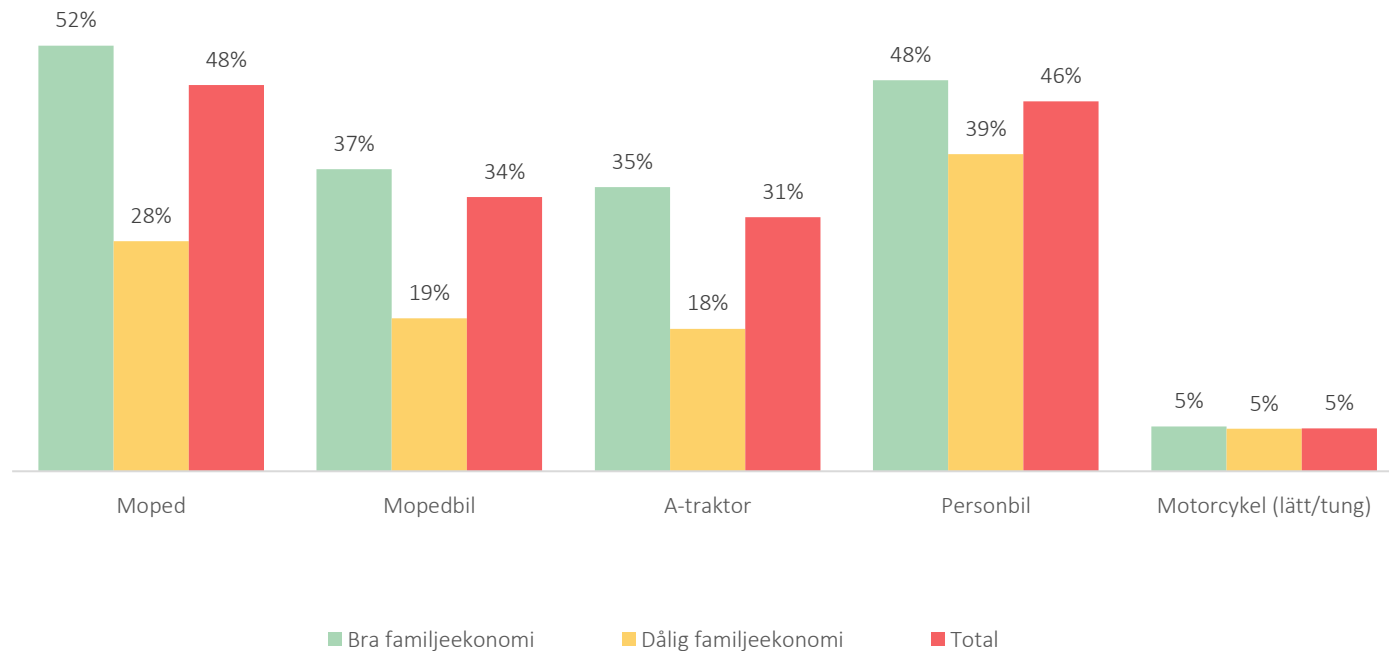
Ger unga trafikvana och förarupplevelse

Körkort till moped/A-traktor/mopedbil gör att unga blir mer vana vid trafik och mer medvetna om trafikregler och riskbeteenden. Vidare säger de att det är en fördel att de får uppleva hur det är att vara förare och vilket ansvar de har när de själva vistas och kör fordon i trafiken.

Kostnaden är den främsta orsaken till att man inte planerar att ta körkort för personbil



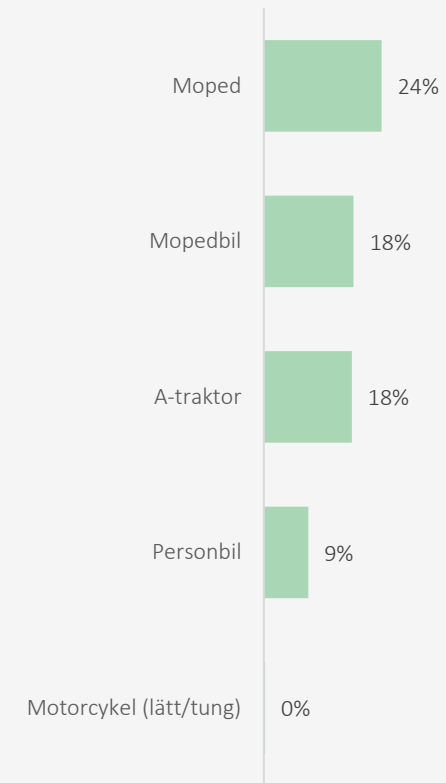
Att redan ha körkort korrelerar starkt med att komma från en familj med stabil ekonomi. Sambandet är särskilt starkt när man tittar på körkort för moped, mopedbil och A-traktor.



Störst skillnader:

Bra familjeekonomi +/-

Dålig familjeekonomi



Fråga: Vad är din inställning till körkort för följande fordon:

Filter: Har redan körkort idag

Nedbrytning: Familjeekonomi

HUR PÅVERKAS UNGAS RESMÖNSTER AV SÄMRE FAMILJEEKONOMISKA FÖRHÅLLANDEN?

Med bakgrund av att den vanligaste orsaken till att unga inte planerar att ta körkort är att det är för dyrt och att färre med sämre upplevd familjeekonomi har körkort har vi pratat mer med unga i dessa grupper. Generellt bekräftar deras fall tidigare resultat.

Viktigt att få valuta för varje krona de lägger på körkort

Bland unga med sämre familjeekonomiska förhållanden hör vi att de inte har samma möjligheter som unga generellt har att få hjälp av föräldrar med att betala körlektioner, prov, och uppkörning. Kostnaden blir därmed avgörande för om de upplever sig ha ekonomiska medel till att öva inför och ta körkort. Även buss och kollektivtrafik kan upplevas för dyrt enligt vissa. Vidare hör vi en oro över att kugga ett teoriprov eller en uppkörning just för att det skulle innebära "pengar kastade i sjön" och ytterligare kostnader för att boka om.

Svårt att hitta tid för att plugga inför körkortet för unga med heltidsjobb

Vi hör även att det upplevs svårt att hitta den tid som behövs för att plugga körkortsteori och övningsköra bland de som jobbar heltid eller har småbarn vilket oftare är fallet när vi pratat med unga med sämre upplevd familjeekonomi.

Längtan efter att ha körkort och tillgång till bil

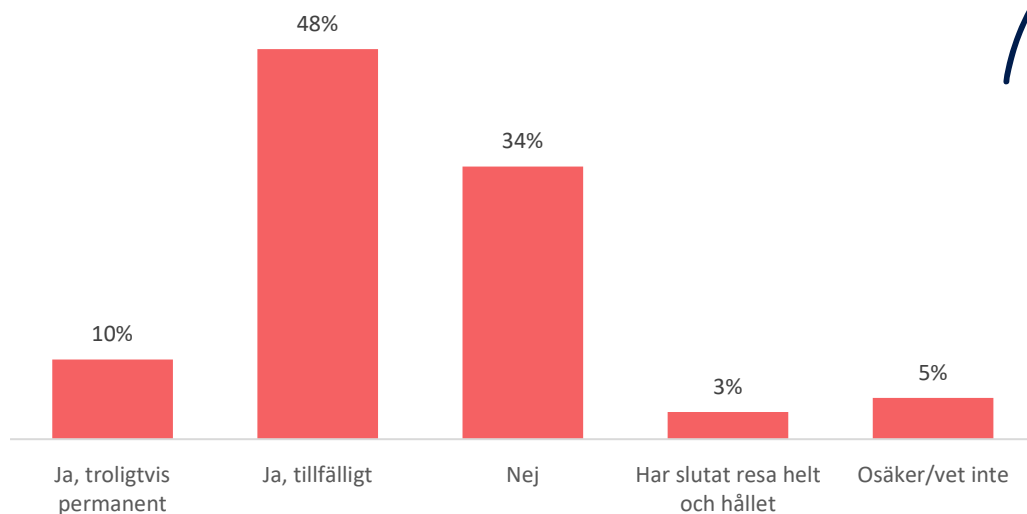
Vi hör en lika stor längtan att ta körkort hos unga med sämre familjeekonomiska förhållanden som unga i genomsnitt. Det verkar också ligga en form av prestige i att lyckas ta körkort, kanske för att de upplever fler hinder på vägen dit.

Som småbarnsförälder vore det skönt att ha körkort. Men det är så dyrt och man vill ju inte slösa pengar på en uppkörning som man sen kuggar liksom. Vet inte när jag skulle ha tid att plugga till körkortet nu heller.

- Tjej, 24 år

Det var en stor glädje och prestige för mig att ta mitt körkort. Jag kände att "har man körkort så har man allt"

- Tjej, 19 år



Hur har ungas resmönster ändrats?

Coronapandemin har förändrat ungas liv på flera sätt, även deras resvanor. Många har varit mer hemma än vanligt på grund av distansstudier eller distansarbete, vilket har påverkat hur och vart unga färdas. När vi frågade unga på vilket sätt pandemin har påverkat deras resmönster uppgav de bland annat följande:

- Vissa har valt att undvika kollektivtrafik i rusningstid
- Vissa har valt att inte åka kollektivtrafik alls på grund av smittspridningen, alternativt har föräldrar som sagt åt dem att inte åka
- Man har åkt mer bil för att undvika smittspridning
- De som har haft möjlighet har gått eller cyklat mer

“

Jag åkte bara tåg innan distansundervisningen. Nu, när vi bara fått komma in vissa dagar, har jag kört bil för att slippa resa med andra och jag har märkt hur mycket roligare, skönare och tillgängligare det är med bil (slipper långa väntetider). Nu föredrar jag bil framför tåg.

- Tjej, 19 år

Man vill helst inte åka med en massa andra folk för pandemin som pågår. Så man väljer att antingen få skjuts eller att cykla, gå eller att inte åka iväg alls.

- Tjej, 16 år

”



Jag har inte haft lika många ärenden eller gjort så mycket under pandemin som man gjorde innan, så man har ju rest mycket mindre överlag.

- Tjej, 24 år

HUR HAR CORONAPANDEMIN FÖRÄNDRAT UNGDOMARS VARDAG?

Generellt upplever de unga vi pratat med att deras resvanor förändrats i viss mån, i alla fall tillfälligt, under pandemin. De har rest mindre överlag och valt bort färdstätt med många människor och därmed hög risk för smittspridning.

Färre vardagliga resor överlag

I huvudsak handlar det om att den vardagliga resan till och från jobbet eller skolan inte blev av på grund av distansundervisning eller hemarbete. Även inställda fritidsaktiviteter och färre kulturevenemang till följd av pandemin har inneburit att resetillfällen försvunnit för unga.

Färre åker kollektivt och fler tar bilen, cykeln eller går

Av de vi pratat med uppger flera att de undvikit att åka kollektivt under pandemin på grund av smittspridningsrisk. De som förändrat sina resvanor har i högre grad antingen åkt bil, cyklat eller gått i syfte att undvika smittspridning.

Få tror att deras nya resvanor kommer att bli bestående

Oavsett om eller hur deras resvanor förändrats till följd av pandemin uppger de flesta att de kommer att gå tillbaka till resvanorna de hade innan pandemin så snart det blir möjligt, om de inte redan gjort det. Vi hör dels en önskan om att gå tillbaka till det "normala" igen och att deras vardagliga resvanor och beteenden är djupt rotade. Vidare har de förändrade färdstättarna ofta inneburit att deras resväg tagit längre tid eller krävt mer fysisk aktivitet av dem än tidigare vilket gör att man gärna vill tillbaka till de vanliga resvanorna så snart möjlighet finns. Bland de som kunnat ta bil istället finns de som gärna fortsätter med det eftersom man upptäckt hur bekvämt det är.

Kapitel 2

ATTITYDER TILL FÄRDMEDEL



*Vad avgör vilka färdmedel
som används?*



*Vad tycker man om
olika färdmedel?*



*Vilka färdmedel
använder man helst?*



Kapitel 2

ATTITYDER TILL FÄRDMEDEL

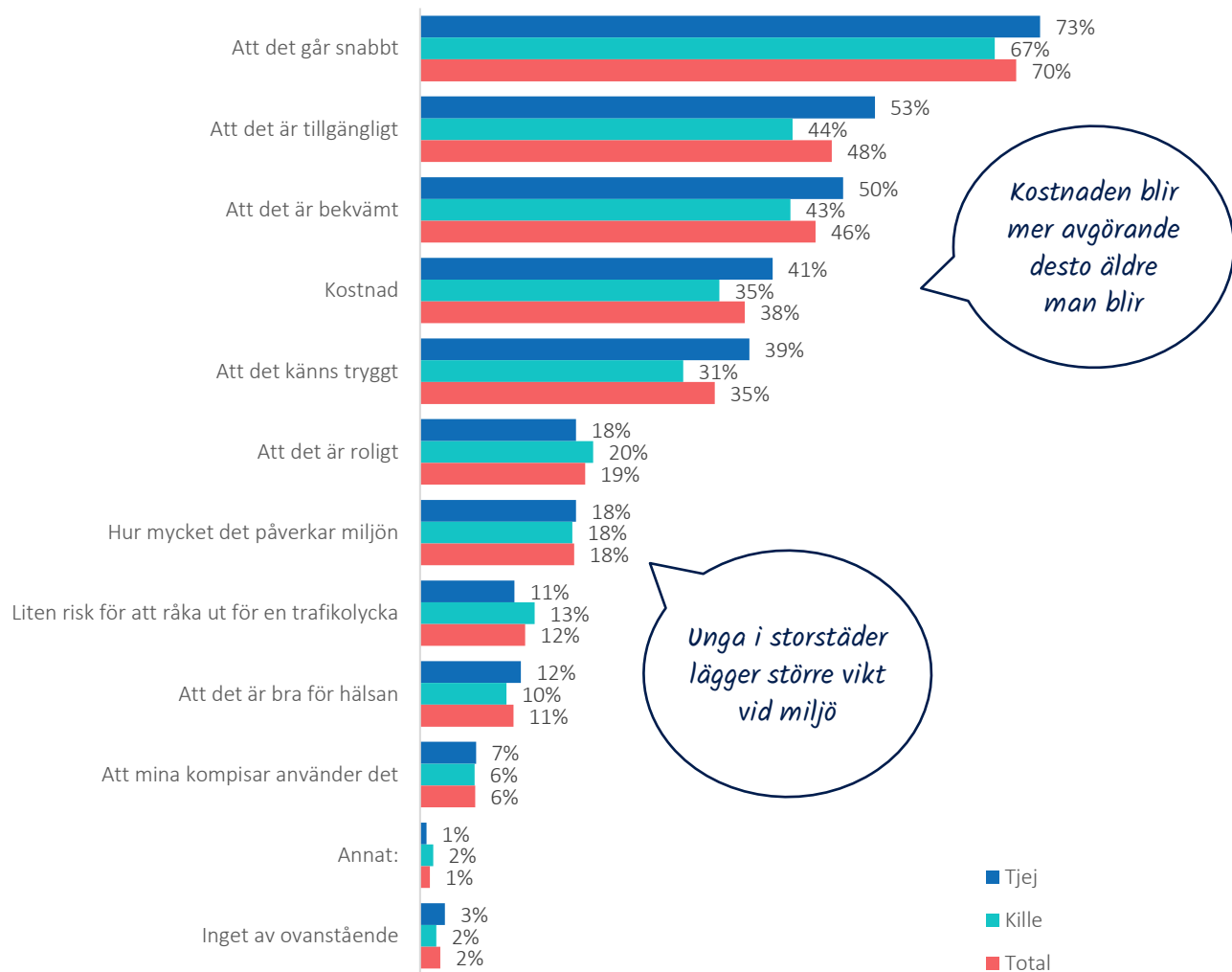
Efter att ha djupdykt i vilka typer av färdmedel unga i Västsverige använder är det nu dags att titta på *varför* de väljer som de gör. Även om svaren skiljer sig åt en del kan vi fortfarande skönja vissa mönster i hur preferenserna ser ut som avgör vilket färdmedel man föredrar och hur man tänker om olika sätt att transportera sig på.

Snabbhet är det som prioriteras framför allt annat vilket innebär att det man upplever som det snabbaste färdmedlet - bilen - är det som föredras i huvudsak. Utöver snabbhet prioriterar unga även *tillgänglighet* och *bekvämlighet*, också något som man i hög grad förknippar med just att åka bil. Det andra mest populära alternativet att transportera sig på - att cykla - upplevs ha en positiv påverkan på miljön samtidigt som det är billigt och hälsosamt, vilket generellt är tre faktorer som brukar värderas högt av unga. Kollektivtrafik kommer på en tredje plats och föredras i 50% högre utsträckning av tjejer jämfört med killar. Livsfas är också något som påverkar ungas val av färdmedel till stor del.

Något som vi ser tydligt i det här kapitlet är just att vad man värderar i relation till färdmedel ger utslag på vilka färdmedel man anser sig föredra och faktiskt väljer. Även om dubbelt så många föredrar bil jämfört med cykel ser vi att bland dem som säger att hälsoaspekten är avgörande för val av färdmedel är det dött lopp mellan bil och cykel i vad man helst använder. För de som anser att miljöaspekten är avgörande ser vi ett liknande mönster. Men miljömedvetenhet handlar också om när och hur ofta man använder t ex bil – något som vi lär oss av de kvalitativa insikterna.

Slutligen konstaterar vi att även om en del unga skulle kunna tänka sig att dela färdmedel med andra finns det många som är skeptiska. Det finns alltså anledning att ytterligare förankra idén om delningsekonomi bland unga. Utifrån ett framtidsperspektiv är dock inte ägandet i sig en självklarhet för alla. Bilpool är t ex något som en ung stadsbo kan tänka sig – både för att det anses medvetet och för att det är mer praktiskt.

Att det går snabbt, är tillgängligt och bekvämt är det som i huvudsak avgör vilket färdmedel man helst vill använda.



VAD AVGÖR UNGAS VAL AV FÄRDSÄTT?

När vi diskuterar vad som avgör valet av färdssätt är det olika faktorer som de unga uppger spelar in. Hur många alternativa färdssätt som finns tillgängliga avgör förstås och unga som bor i städer har i regel fler färdmedel att välja mellan jämfört med unga på landsbygden.

Bekvämlighet ges stor prioritet

En vanligt förekommande faktor som påverkar ungas val av färdssätt är bekvämlighet eller "lathet" som vissa av dem själva uttrycker det. Exempelvis att man vill minimera antalet byten, ha tak över huvudet under resan, inte komma fram svettig eller behöva leta efter parkering.

Minimera antalet "extraprylar"...

Ytterligare en faktor (som visserligen har med bekvämlighet att göra) är att de vill minimera antalet prylar de behöver bära med sig eller ha koll på efter att själva resan är avklarad. Det kan till exempel röra sig om hjälm, hjullås, paraply eller extra ombyte. saker som kan behövas i anslutning till vissa färdssätt, men som upplevs som en börda att bära runt på eller hantera under dagen.

... men viktigt att få med sig det nödvändiga!

Samtidigt är det flera som uppger att de väljer färdssätt utifrån vad de behöver ha med sig på resan. Exempelvis nämns husdjur, barnvagn, matkassar eller stora väskor.

Miljövänliga färdmedel är en "bonus"

Sedan tidigare studier vet vi att miljö och hållbarhet är viktiga områden enligt unga. Det vi ser i denna studie är att miljövänlighet inte är en faktor som självständigt påverkar deras val av färdssätt i någon större utsträckning. Även om det ofta nämns som en bonus utgör miljövänlighet sällan en primär eller avgörande faktor för ungas val av färdssätt.

Motion är inte ett primärt argument

Att leva hälsosamt är viktigt för unga, men de väljer sällan ett visst färdssätt just för att det ger möjlighet till fysisk aktivitet. Betydligt vanligare är att unga istället väljer bort vissa färdssätt just för att det innebär en ansträngning för dem. I huvudsak gäller det cykeln som ofta väljs bort för att det upplevs mer ansträngande än andra färdssätt.

Sett till tidigare studier som Ungdomsbarometern gjort om hälsa och träning vet vi att många unga ser träning som en isolerad händelse snarare än att det är något som kan ske kontinuerligt under dagen. Man kan säga att vardagsmotion sällan är en faktor som unga prioriterar när det kommer till hur de reser och tar sig fram i vardagen.



Jag väljer beroende på vad som finns tillgängligt och vad som är smidigast. I stan är det smidigt med buss och cykel.

- Tjej, 24 år

Avståndet avgör vad jag väljer. Ska jag till en kompis eller affären går jag oftast men ska jag längre sträckor så tar jag längre sträckor så tar jag moped eller buss.

- Kille, 18 år

VAD AVGÖR UNGAS VAL AV FÄRDSÄTT? FORTS.

Vilken livsfas de befinner sig i

Livet som 15-åring skiljer sig på flera sätt åt från livet som 24-åring, även när vi pratar om behov och val av färdmedel. De något äldre unga (20+) som har flyttat hemifrån gör i större utsträckning resor som kräver ett transportmedel med utrymme att ta med sig last, även otymplig sådan, t ex vid storhandling av mat och andra större inköp. I denna grupp ser vi även ett större behov av att kunna ta med sig hundar, småbarn och barnvagn på resan vilket påverkar valet av färdmedel.

Tid på dygnet - avgör hur viktigt det är att känna sig säker under resan

Vilken tid på dygnet som resan sker påverkar val av färdmedel. Om det är sent på dygnet eller när det är mörkt utomhus väljer unga i högre grad färdmedel som går snabbt fram och som upplevs trygga. Många väljer därför att åka taxi, buss eller elsparkcykel då. Färdmedel som tar lång tid upplevs mer osäkra och prioriteras bort, t ex kollektivtrafik, att gå och cykla.

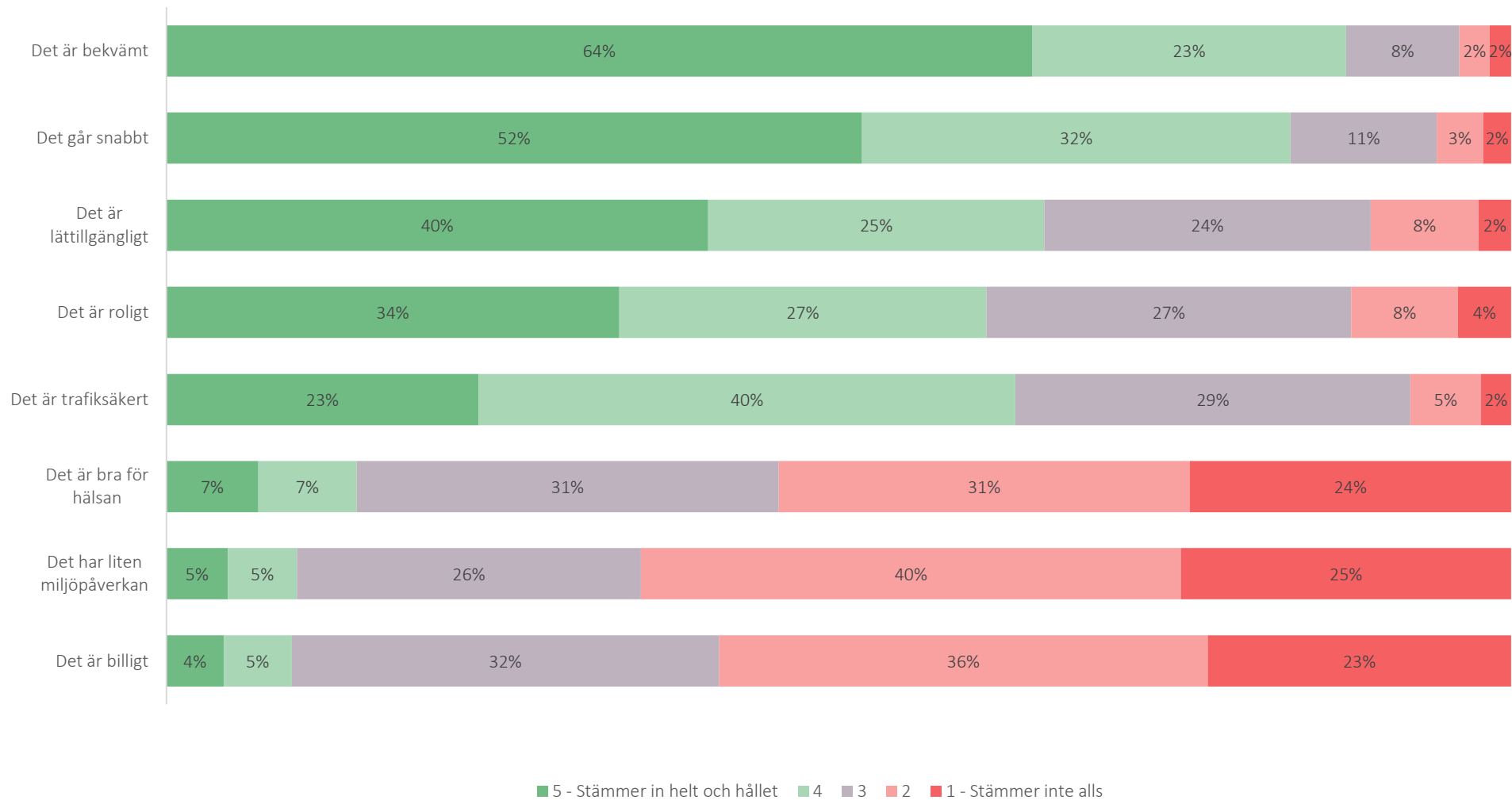
Väderleken - avgör om det behövs tak över huvudet under resan

Väderleken är en faktor som påverkar valet av färdmedel. Vid regn, blåst och annat så kallat "dåligt väder" väljs cykel och elsparkcykel bort direkt, även gång om alternativ finns. Cykel och elsparkcykel är i viss mån årstidsbundna färdmedel, flera uppger att man använder dem mer sommarhalvåret jämfört med vinterhalvåret.

Vädret påverkar såklart, regnar det tar jag buss eller spårvagn istället för att gå till skolan.

- Tjej, 19 år

Vad tänker man om bil som färdmedel?



Unga på landsbygden uppger i högre grad att bil är lättillgängligt

HUR FORMAS UNGAS RELATION TILL BILEN?



Under 18 år

I FÖRÄLDRARNAS BIL

Den första relationen unga har till bilen formas tidigt, när de som barn skjutsas runt i familjens bil/bilar.

Unga på landsbygden uppger i hög grad att de under uppväxten varit beroende av bil och att de ofta får skjuts av föräldrar. Kollektivtrafiken går för sällan och kan innebära många byten som tar lång tid och att få skjuts med bil blir det enklaste och mest tidseffektiva sättet att ta sig till vänner och aktiviteter.



Ca 18-20 år

LÅNA BIL

Unga på landsbygden vill ofta ta körkort direkt när de fyller 18 år för att de upplever sig ha ett stort behov av att kunna använda bil dit de ska.

De som har tagit körkort upplever en rörelsefrihet och självständighet i att själva kunna köra bil utan att anpassa sig efter möjlighet till skjuts. I första hand lånar de föräldrarnas bil/bilar och flera har en målbild av att själva äga en bil så snart det är möjligt för att inte vara beroende av att låna bil av föräldrar eller vänner.



20 år och äldre

ÄGA EN EGEN BIL

Unga på landsbygden upplever ett stort behov av att äga en egen bil för att ta sig runt enklare och friare i sin vardag.

Målbilden när det kommer till deras första egna bil är i huvudsak att den är billig och fungerar bra. Vi hör även önskemål om att den bör vara säker och bensinsnål.

HUR FORMAS UNGAS RELATION TILL BILEN?



Under 18 år



Ca 18-25 år



25+ år

I FÖRÄLDRARNAS BIL

Den första relationen unga har till bilen formas tidigt, när de som barn skjutsas runt i familjens bil/bilar.

De har ofta fått skjuts av föräldrar under uppväxten, men vi hör även att de använt andra färdssätt i vardagen under uppväxten i högre utsträckning än unga på landsbygden. I synnerhet gäller det nyttjande av kollektivtrafik.

HYRA/LÅNA BIL

Unga stadsbor vill ofta ta körkort direkt när de fyller 18 år för att det är en investering i framtiden och känns vuxet. De kör sällan bil i vardagen.

Även stadsbor har kvar relationen till sina föräldrars bil och flera uppger att de få tillfällen de faktiskt kör bil är när de är på besök hos sina föräldrar.

Bland unga stadsbor finns även en relation till bilpooler. Deras målbild är att ha tillgång till en bil men de har (än så länge) inte för avsikt eller mål att äga en egen bil.

HYRA/ÄGA EN EGEN BIL

När vi ser längre fram, när unga stadsbor pratar om att de kommer att skaffa en familj är det många som ser sig själva som bilägare. Dels för att det uppfattas underlätta logistiken, men också för att det är ett smidigt och säkert färdssätt tillsammans med barn.

Här hör vi att de har en idealbild som i många hänseenden landar i att ha villa, Volvo och vovve. Med andra ord värderas det trygga, säkra och familjära. Att äga en egen bil verkar inte vara en nödvändighet, bilpool är för flera ett möjligt alternativ.

BIL - STARK STÄLLNING BLAND UNGA

Bilen har en stark ställning bland unga, i synnerhet bland dem på landsbygden. Det uppfattas som ett bekvämt sätt att ta sig fram med om man har packning och ska resa längre sträckor, men framför allt betonas enkelheten och friheten att kunna ta sig dit man vill när man vill.

Unga i behov av bil - vilken som helst

De som uttrycker störst behov av en egen bil är unga på landsbygden som har få tillgängliga färdmedel och som därför måste förlita sig på bilskjuts från föräldrar, syskon eller kompisar. De har få krav på specifika märke eller funktioner på den första egna bil - så länge den är billig och fungerar som den ska. Prioriteten är att ha en bil - inte vad det är för modell.

Varför behövs bilen enligt unga?

Bilen behövs enligt unga för att transportera saker, för att åka och storhandla, för att hämta upp eller hälsa på folk samt åka på utflykter och semester. I framtiden ser de även att bilen får fler användningsområden, så som att skjutsa barn och åka till jobbet.

Bil och hållbarhet

Unga är eniga om att det inte är hållbart att alla kör bil och att de som kan prioritera andra färdmedel bör göra det. En del resonerar kring att de väljer sina tillfällen när de kör bil - för att undvika ohållbara färdmedel när de kan.

Elbilar är framtiden - men åsikterna delar sig

Generellt har unga en positiv syn på elbilar som uppfattas moderna, framåtsträvande och häftiga i allmänhet. Vidare "känns det bra i magen" att de till skillnad mot bensindrivna bilar inte släpper ut avgaser vilket annars upplevs som den främsta negativa aspekten med att åka bil.

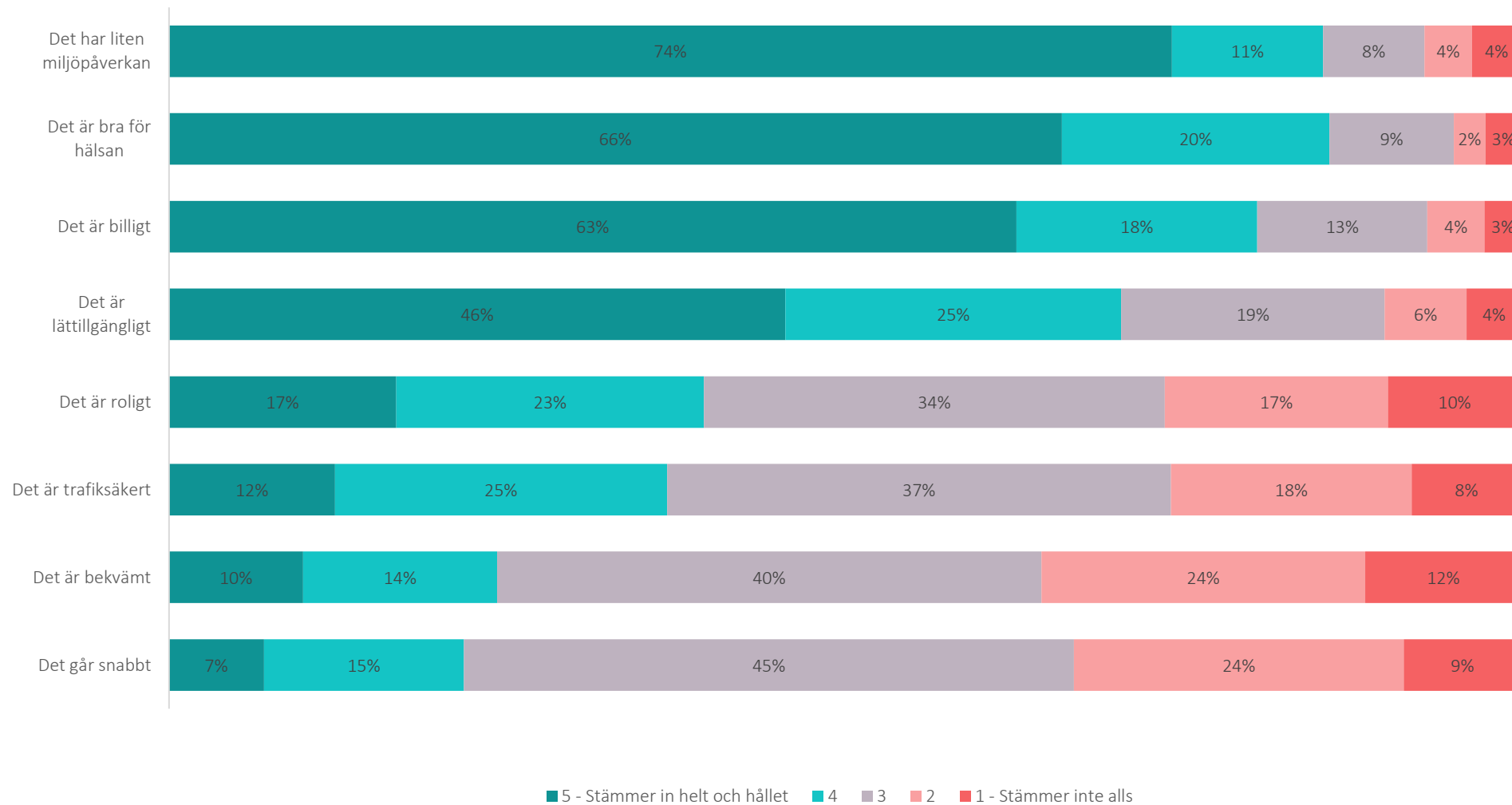
Samtidigt är unga inte enbart positiva till elbilar och vissa är tveksamma till om det verkligen är något för dem. Dels för att det upplevs alldeles för dyrt för dem att införskaffa, dels för att möjlighet till laddning fortfarande är begränsat. Man nämner också att elbilars batterier kan vara känsliga för kyla och inte är tillverkade på ett så klimatsmart sätt som det kan framstå och är därmed lite tveksamma till hur mycket bättre för miljön elbilar egentligen är.



Bilen är ju ohållbar men det man vill inte ge upp fördelarna som en bil ger. Att man kan åka vart man vill, när man vill tillsammans med andra.

- Tjej, 22 år

Vad tänker man om cykel som färdmedel?



CYKELN – ANSTRÄNGANDE

Av de vi pratar med är det få som cyklar regelbundet. Vi hör snarare att de kan tänka sig att ta cykeln någon gång ibland men att det förutsätter att det är fint väder och att de känner att de orkar det.

Cykeln kräver mer ansträngning än andra färdmedel

Bekvämlighet är en avgörande faktor för ungas val av färdmedel och därför finns det en tendens att färdmedel som de behöver drivas framåt av egen kraft väljs bort. Generellt upplever många att det är en ansträngning att cykla, att det kräver mycket av dem och inte är ett bekvämt färdmedel. Överlag undviker de helst att cykla sträckor som är kuperade eller längre än några (runt 3-5) kilometer.

Kräver att cykeln ska följa med hela dagen

Vi hör även de som upplever att det är osmidigt att ta sitt egna fordon till skolan eller jobbet (oavsett om det är bil, cykel eller något annat) för att de blir bundna till den och inte kan variera färdmedel under dagen. Man upplever sig mer spontan och fri i sitt resande när man åker kollektivt eller hyr ett färdmedel.

Opraktiskt att behöva ta med lås, extrakläder osv

Till känslan av bundenhet hör även att cykeln medför att de kan behöva hantera och förvara andra saker som t ex lås, cykelhjälmar eller extra ombyte, vilket upplevs opraktiskt.

Motion inte tillräcklig drivkraft för att välja cykeln

Samtidigt som det upplevs positivt att cykeln kan ge motion och är bra för hälsan är det generellt inget som unga prioriterar när de väljer färdmedel. I synnerhet inte om det innebär att resan blir mindre bekväm.

De vi pratar med relaterar inte heller till sin stereotypa bild av en cyklist, vilket de snarare tänker på som en person i medelålder eller äldre som har småbarn och speciella cykelkläder.

Elcykel upplevs mer bekvämt och smidigt

Överlag är det få unga som har tillgång till en elcykel och det upplevs dyrt att köpa en egen. Samtidigt skulle flera kunna tänka sig att använda elcykel för att det går snabbare, kräver mindre ansträngning och upplevs smidigare än vanlig cykel.

Andra (mer bekväma) miljövänliga färdmedel finns

En positiv aspekt med cykeln som färdmedel är att den är miljövänlig, men inte heller det är en tillräcklig drivkraft för att unga ska välja att cykla. Dessutom menar unga att buss och spårvagn också är miljövänliga färdmedel, som de hellre väljer.



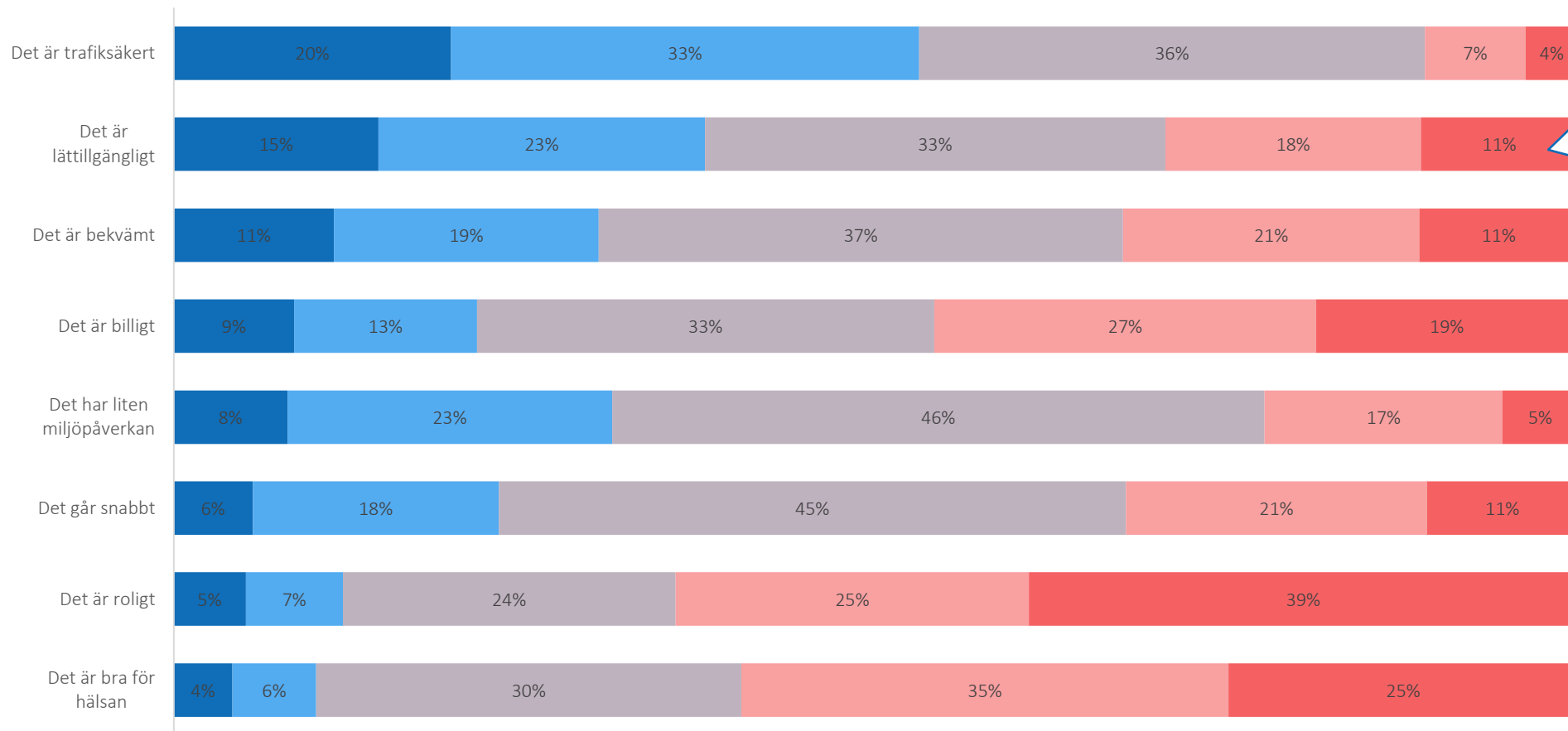
“ Det är fullt möjligt för mig att cykla in till stan, men jag gör det bara när det är fint väder. Cykeln går också bort när jag känner mig lat.

- Kille, 20 år

” Det känns som en extra last att ha med sig cykeln och man behöver tänka på parkering. En buss är det bara att hoppa på och av.

- Kille, 20 år

Vad tänker man om kollektivtrafik som färdmedel?



Unga på landsbygden uppger i lägre grad att kollektivtrafik är lättillgängligt

■ 5 - Stämmer in helt och hållet ■ 4 ■ 3 ■ 2 ■ 1 - Stämmer inte alls

KOLLEKTIVTRAFIK – UPPFATTNING PRÄGLAS AV TILLGÄNGLIGHET

Att unga stadsbor åker kollektivtrafik i högre utsträckning än unga på landsbygden bekräftas när vi pratar med unga om färdmedel de använder dagligen. Nedan vidareutvecklar vi ungas resonemang och uppfattningar om kollektivtrafik.

Vad avgör ungas uppfattning om kollektivtrafik?

Buss och spårvagn är de färdmedel som unga främst förknippar med kollektivtrafik. Vi märker att ungas upplevelse av kollektivtrafiken skiljer sig åt beroende på hur många andra färdmedel som finns tillgängliga utöver kollektivtrafik, hur ofta de åker kollektivt och var de bor.

Smidigt och enkelt val för unga stadsbor

I de större städerna är kollektivtrafiken tillgänglig och går ofta, vilket gör det till ett färdmedel som unga kan hoppa på i farten, när och var de själva vill. Just att det är enkelt och bekvämt att åka kollektivt i städer gör att fler unga använder det dagligen till skolan eller jobbet.

Osmidigt och krångligt val för unga på landsbygden

Ju längre ut från stadskärnan, desto mer otillgänglig och osmidig uppfattas kollektivtrafiken. Det finns få alternativ att välja mellan (t ex endast en busslinje) och få avgångar vilket de som vill åka kollektivt behöver förhålla sig till och planera sin resa utifrån. Vi hör även att det tar lång tid och att bussar ofta blir fulla eller är försenade. Kollektivtrafiken beskrivs av en del som ett nödvändigt ont när de saknar alternativa färdmedel och inte heller har eget körkort eller tillgång till bil eller annat fordon.

Bekvämt färdmedel då man kan göra annat

Majoriteten av unga uppfattar ändå kollektivtrafiken som ett relativt bekvämt färdmedel, så länge det finns sittplatser, eftersom det inte kräver någon ansträngning av en själv att framföra fordonet. Tiden kan då t ex ägnas åt att koppla av, lyssna på musik eller poddar, scrolla sociala medier eller annat.

Miljövänligt och tillgängligt för många

I övrigt hör vi att kollektivtrafiken ofta förknippas med att vara ett miljövänligt sätt att resa. Dels för att det ofta drivs av förnybara drivmedel och att det utnyttjas av många människor samtidigt. Vidare hör vi att en del unga även reflekterar över att kollektivtrafiken är någorlunda tillgänglig för många, även de med sämre ekonomiska förutsättningar. Samtidigt som vi även hör de som reflekterar över att ett busskort kan vara dyrt beroende på grad av användning.



“ Jag reflekterar inte så mycket över hållbarhet. Jag bor ju i innerstan så jag väljer per definition bara hållbara färdmedel som buss eller spårvagn.

- Kille, 20 år ”

Bild: Tjej 24 år, dagligt färdmedel

ELSPARKCYKELN – ROLIGT FÄRDSÄTT MEN INTE UTAN RISKER

Som den kvantitativa datan påvisar är det inte så många som åker elsparkcykel dagligen, men de flesta vi pratar med använder det åtminstone någon gång ibland, om det finns tillgängligt där de bor. Oavsett har de flesta unga en tydlig uppfattning om elsparkcykeln som färdmedel.

Varför unga hyr elsparkcykel

Varför elsparkcykeln blivit så populär bland unga kan bero på flera saker, de främsta anledningarna vi hör är att det är ett roligt, smidigt, tillgängligt och tidseffektivt färdmedel.

- Elsparkcykeln uppfattas som ett *roligt* sätt att färdas på och ett färdmedel som ofta används tillsammans med kompisar, vilket bidrar till upplevelsen av nöje.
- Det upplevs även vara ett *smidigt* färdmedel eftersom elsparkcykeln kan användas spontant och på en gång, utan att man behöver planera resan eller byta färdmedel.
- Elsparkcykeln upplevs även som ett relativt *snabbt och tidseffektivt* färdmedel, eftersom man kan åka längre sträckor från dörr till dörr utan byten och väntetid.
- Ofta *tillgängligt* - oavsett var i staden man befinner sig.

Varför unga äger en egen elsparkcykel

Ett fåtal av de vi pratat med äger en egen elsparkcykel. Deras resonemang bakom köpet liknar i hög utsträckning de ovan. fördelarna med att äga är att det upplevs dyrt att hyra regelbundet, att de kan använda den även utanför stadskärnan och ta med den vart de vill.

• Spontana resor inom storstäderna.

I huvudsak är det spontant för korta resor eller delsträckor inom städer som unga hyr en elsparkcykel. Då utgör den ofta ett komplement till andra färdmedel snarare än att vara det primära eller enda färdmedlet unga använder.

• Mellan förort och innerstad.

Den andra tendensen vi ser är unga som använder elsparkcykeln längre sträckor för att åka mellan innerstan och en förort. Då utgör ofta elsparkcykeln deras primära färdmedel under dagen.

Osäkert färdmedel förknippat med flera risker

Fler av dem vi pratat med upplever att elsparkcykeln är ett osäkert färdmedel, vilket bekräftar resultaten från den kvantitativa undersökningen. De främsta anledningarna till varför elsparkcykeln uppfattas som ett riskfyllt färdmedel är att de används centralt mitt bland annan trafik. Föraren är utsatt från alla håll eftersom fordonet saknar skydd, kaross och andra säkerhetsanordningar. De riskerar att välta eller slira vid ojämna underlag som grus och gupp och de används ofta på ett oförsiktigt eller felaktigt sätt, exempelvis att flera personer åker tillsammans eller i kombination med alkohol.



Många använder dom fel och följer inte regler eller parkeringszoner. Så nu ligger de överallt på trottoarer vilket är störande.

- Kille, 17 år

Jag har en egen elsparkcykel för att man kommer långt med den och det är kul att köra. Men man är lite rädd att krascha, det händer ju ibland.

- Kille, 16 år

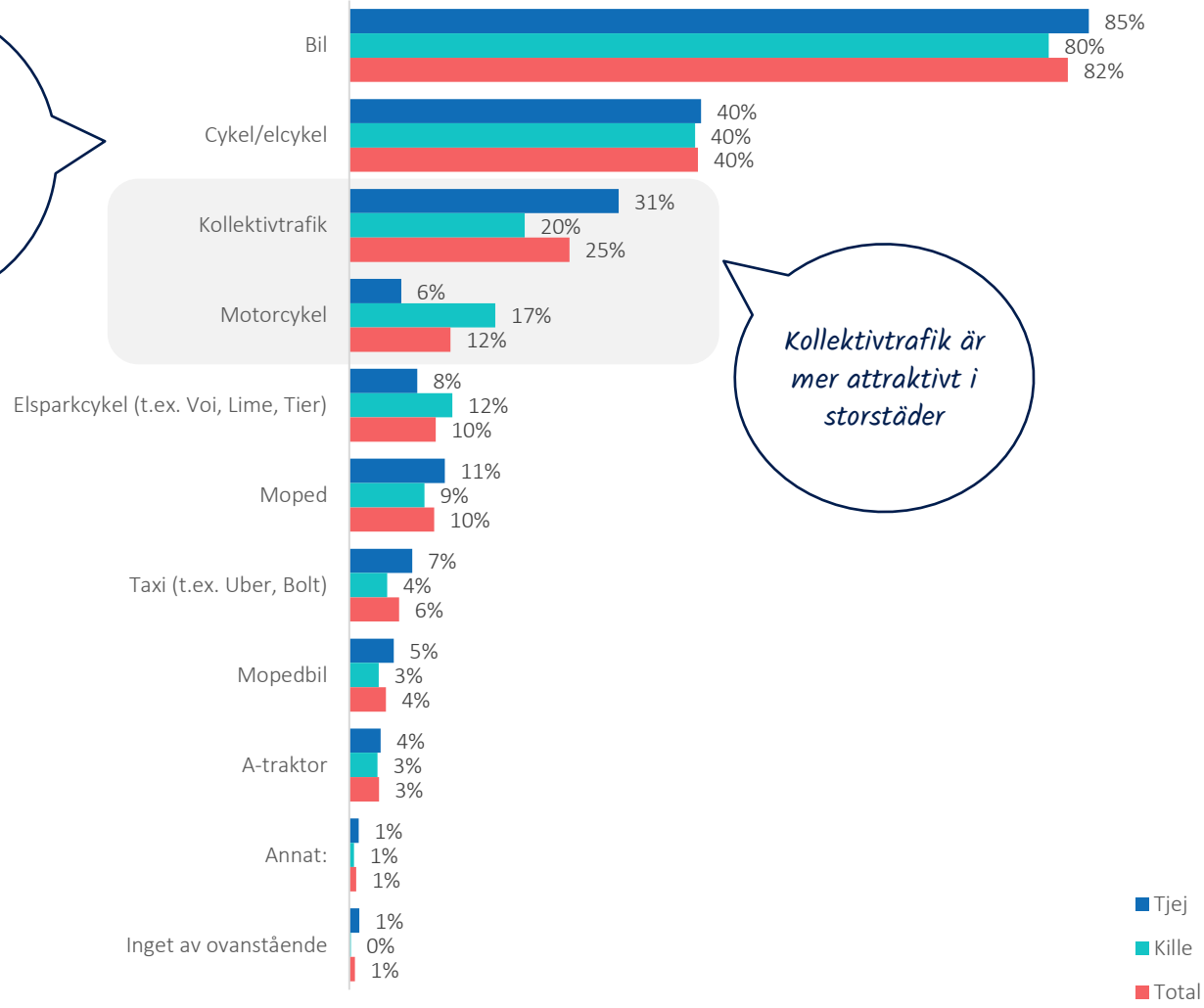
Gillar elsparkcykel för att man inte behöver vänta eller planera sin resa och det är inga förseningar.

- Tjej, 24 år



Bil är det mest självklara valet för både tjejer och killar. De största skillnaderna mellan könen ser vi när det handlar om kollektivtrafik eller motorcykel

Unga i Halland väljer i högre grad cykeln än unga i Västra Götaland



Kollektivtrafik är mer attraktivt i storstäder



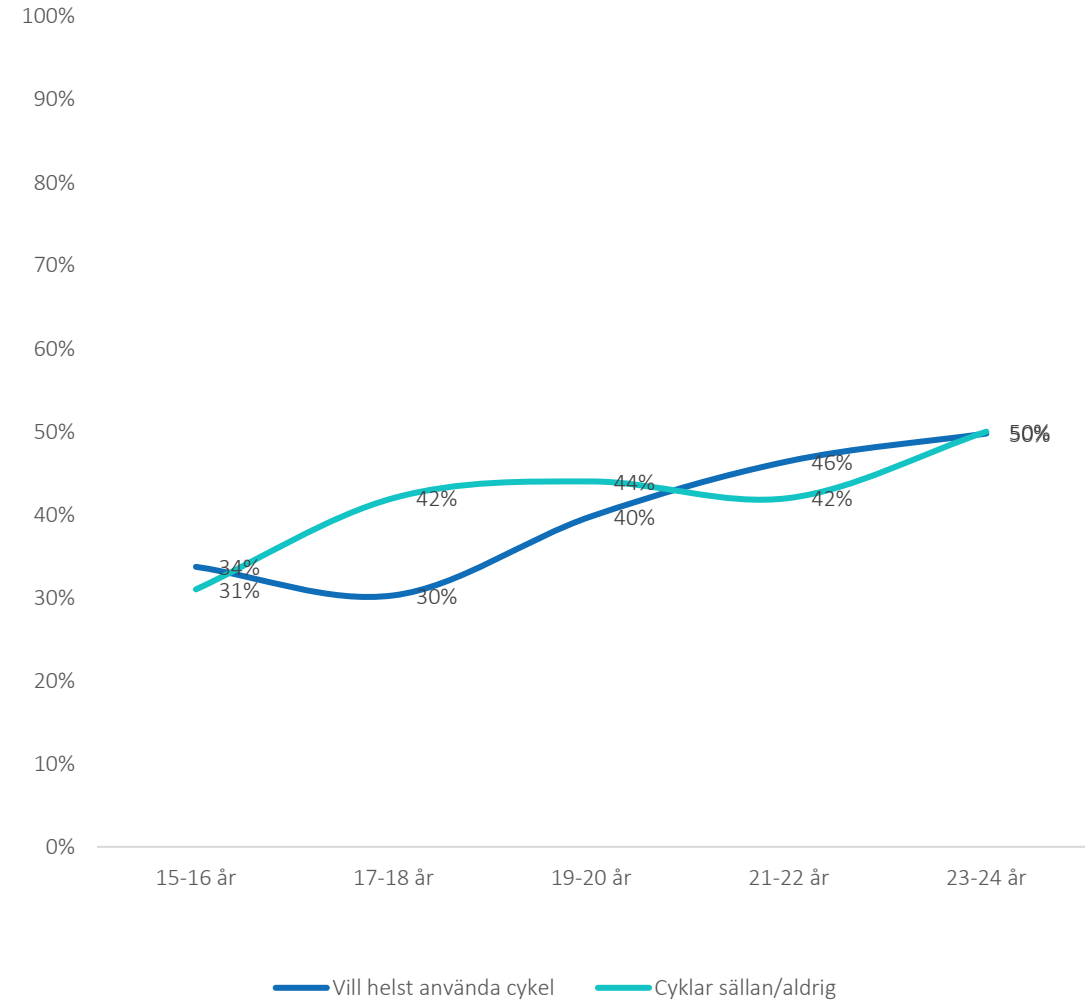
AVGÖRANDE I VALET AV FÄRDMEDEL VS FÖREDRAGET FÄRDMEDEL

	<i>Snabbhet</i>	<i>Kostnad</i>	<i>Liten risk för trafikolycka</i>	<i>Miljön</i>
1 →	Bil 85%	Bil 83%	Bil 80%	Bil 71%
2 →	Cykel/elcykel 42%	Cykel/elcykel 53%	Cykel/elcykel 41%	Cykel/elcykel 66%
3 →	Kollektivtrafik 28%	Kollektivtrafik 37%	Kollektivtrafik 26%	Kollektivtrafik 46%
4 →	Motorcykel 12%	Elsparkcykel 10%	Motorcykel 11%	Elsparkcykel 17%
5 →	Elsparkcykel 11%	Motorcykel 10%	Elsparkcykel 10%	Motorcykel 9%

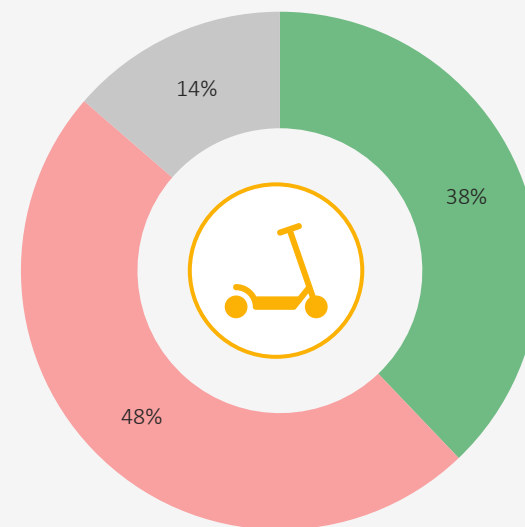
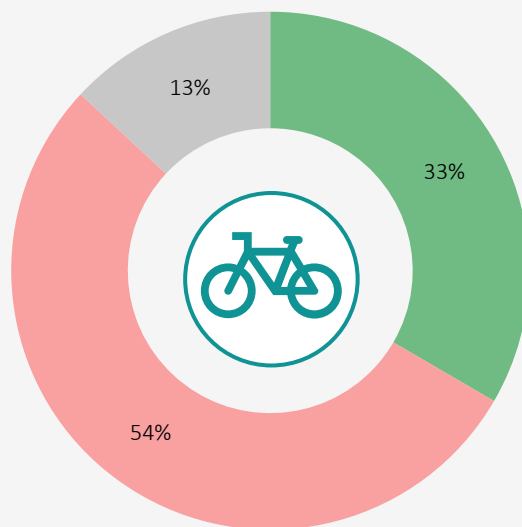
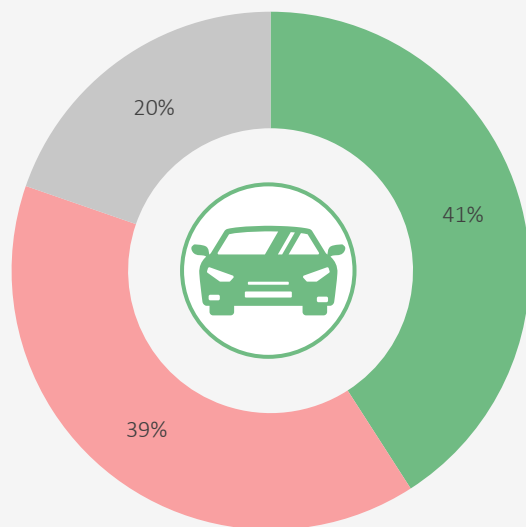
Nästan lika många som helst vill använda cykeln cyklar sällan eller aldrig



Önskan att cykla ökar med åldern samtidigt som det minskar i användande

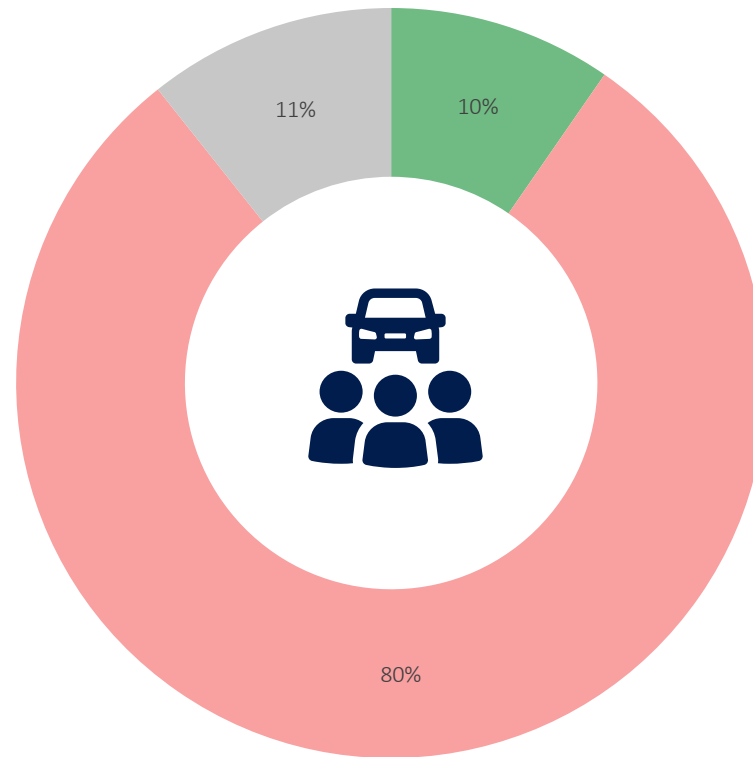


Hur villig är man att dela på olika typer av färdmedel?



■ Ja ■ Nej ■ Osäker/vet inte

8 av 10 unga anger att de/deras familj inte använder en bilpool. Lika många är osäkra som uppger att de använder det.



■ Ja ■ Nej ■ Osäker/vet inte



Att äga en bil skulle bara innebära utgifter jag inte behöver som ung.

- Tjej, 19 år

Jag har hyrt bil från GoMore och Volvos bilpool M. Det är lätt att hyra och skönt att inte behöva ha en egen bil som bara står när man inte behöver den.

- Tjej, 21 år

Man slipper anpassa sig till andra när man hyr till skillnad från när man lånar bil av någon man känner.

- Tjej, 19 år

UNGA OM BILPOOLER

När vi pratar med unga märker vi att intresset för bilpooler sträcker sig längre än till de 10% som uppger att de använder sig av en bilpool i den kvantitativa undersökningen. Den grupp som visar störst intresse är unga som har tagit körkort och flyttat hemifrån till en större stad.

Behov av bil vid enstaka tillfällen

En del av dem vi pratat med använder sig av en bilpool, bland dem nämns exempelvis GoMore och M. Bilpooler upplevs enkla och praktiska för personer med körkort som endast har behov av en bil vid enstaka tillfällen. Unga tror att fler kommer att använda sig av bilpooler i framtiden, inte minst bland unga vuxna som bor i städer.

Medvetet och hållbart val av färdstätt

Att många unga ger uttryck för ett cirkulärt tankesätt och inte vill äga eller köpa nytt i onödan är något vi hör brett inom generationen. Det hör bland annat samman med ett intresse för hållbarhet och normer kring att fatta medvetna och välgrundade beslut. Utöver hållbarhetsaspekter upplever unga även att det är ekonomiskt fördelaktigt att undvika de utgifter som tillkommer som ägare till en bil exempelvis service, drift och garageplats. Att det är enklare och mer tillgängligt att slippa äga egen bil i storstäderna jämfört med på landsbygd och mindre ort är något man också reflekterar över.

Positivt

- Behöver inte låna bil av vänner/familj
- Billigare att hyra än att äga bil
- Hållbart att dela färdmedel med andra

Negativt

- Inte alltid tillgängligt beroende på var man bor
- Viss planering krävs, svårare att vara spontan

Kapitel 3

TRAFIKSÄKERHET OCH RISKER



Hur trafiksäkert upplever man att olika färdmedel är?



Vad är ungas inställning till olika beteenden i trafiken?



Var vill man få kommunikation om trafiksäkerhet?

TRAFIKSÄKERHET OCH RISKER

I rapportens sista kapitel fokuserar vi på en viktig aspekt av mobilitet - trafiksäkerhet. Med tanke på att unga är en grupp som länge varit förknippade med riskbeteenden i trafiken inkluderar kapitlet även deras inställning till trafikföreteelser som antingen är brottsliga eller ökar risken för att skada sig i trafiken. I det här kapitlet ser vi att unga i Västsverige tar avstånd ifrån många av dessa företeelser, förutom att inte använda cykelhjälm - något som många anser är rätt okej.

De färdmedel som unga i Västsverige anser vara minst trafiksäkra är elsparkcykel och motorcykel. Att gå, åka bil eller kollektivtrafik upplevs däremot som mycket säkert, bara knappt 1 av 10 unga i Västsverige anser inte att det är säkert.

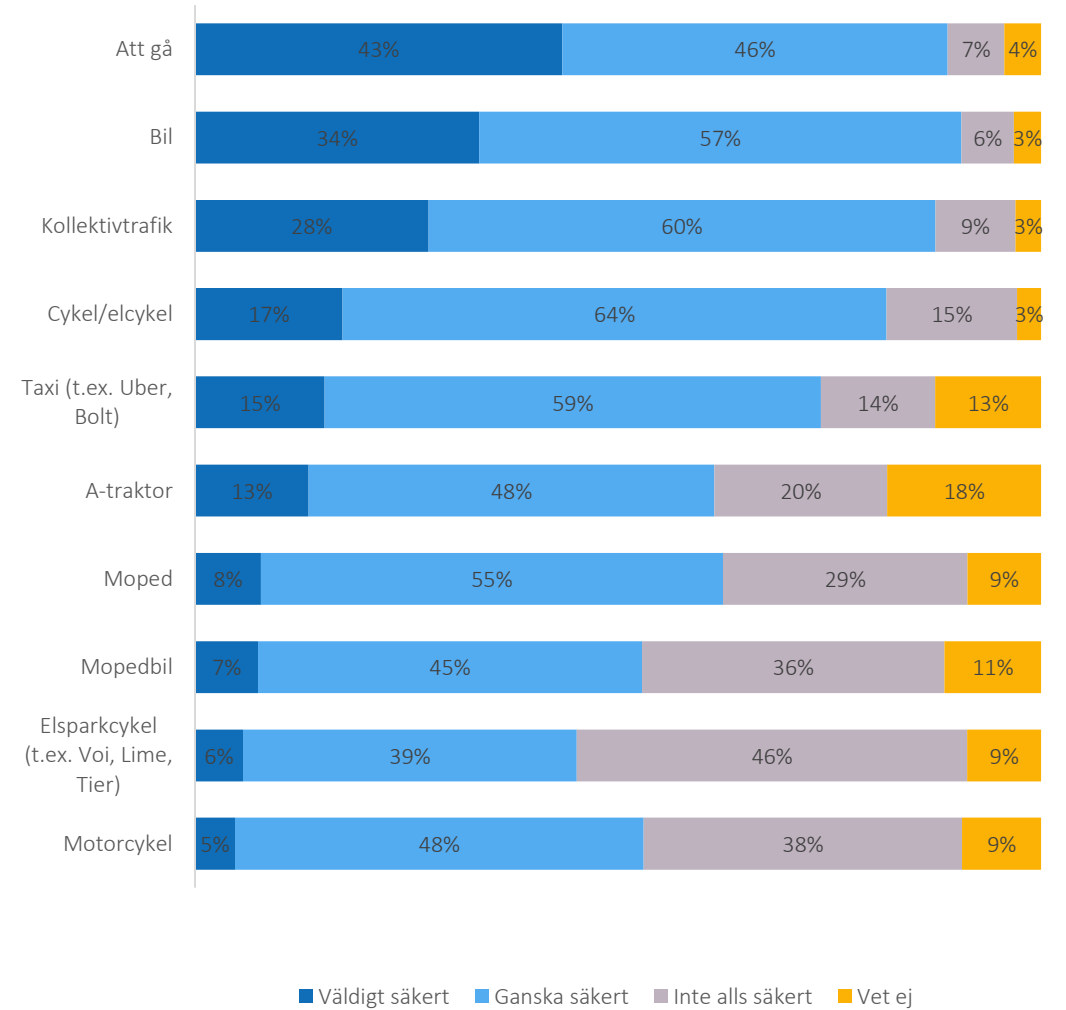
Vad är det som påverkar hur unga resonerar kring risker? Vi har identifierat ett antal faktorer och framförallt är det upplevd kontroll och hastighet som unga resonerar utifrån.

När det kommer till faktorer som begränsar mobiliteten finns det tydliga könsskillnader. T ex uppger 6 av 10 tjejer att de undviker att gå ut på kvällen/natten jämfört med ca 2 av 10 killar. Detta kan vara en viktig aspekt att förstå om man i stort vill öka andelen unga som går och cyklar, att en faktor som trygghet också spelar roll vid val av färdmedel och andra beteendemönster som har att göra med hur och var man transporterar sig.

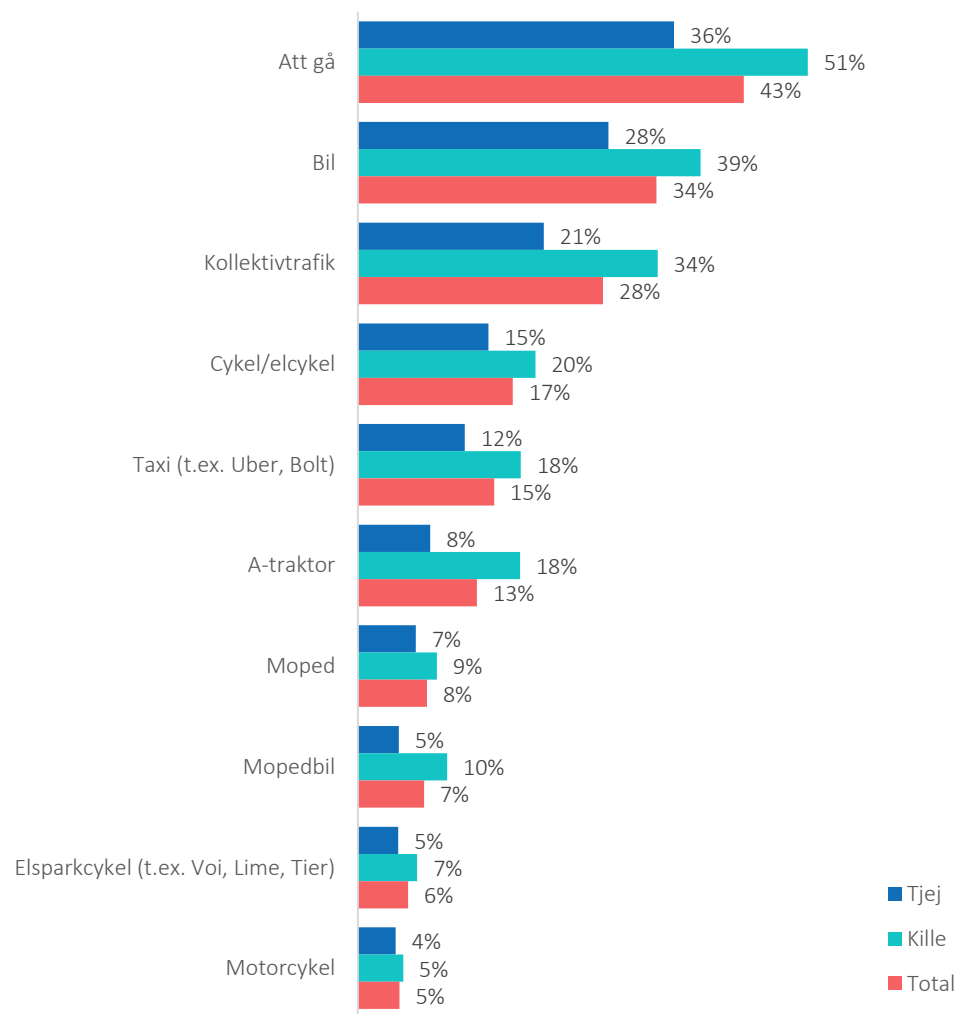
Sist men inte minst så tittar vi på var unga i Västsverige hämtar information om trafiksäkerhet och konstaterar att det är grundskolan och körkortsutbildningen på trafikskolan som är de viktigaste arenorna. Det är även här man önskar få mer information, men kan även tänka sig att bli informerade genom sociala medier. Här ser vi att Youtube är den mest populära kanalen, vilket stämmer väl överens med vilken kanal unga föredrar även inom andra områden.



Att gå, åka bil eller kollektivtrafik anses vara de säkraste färdssätten. Att åka elsparkcykel anses vara lika osäkert som att åka motorcykel



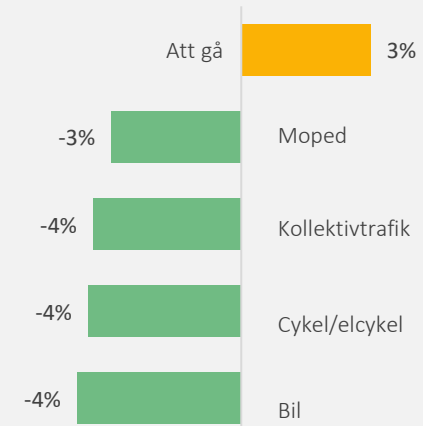
Tjejer anser i högre utsträckning än killar att alla färdssätt är mindre säkra



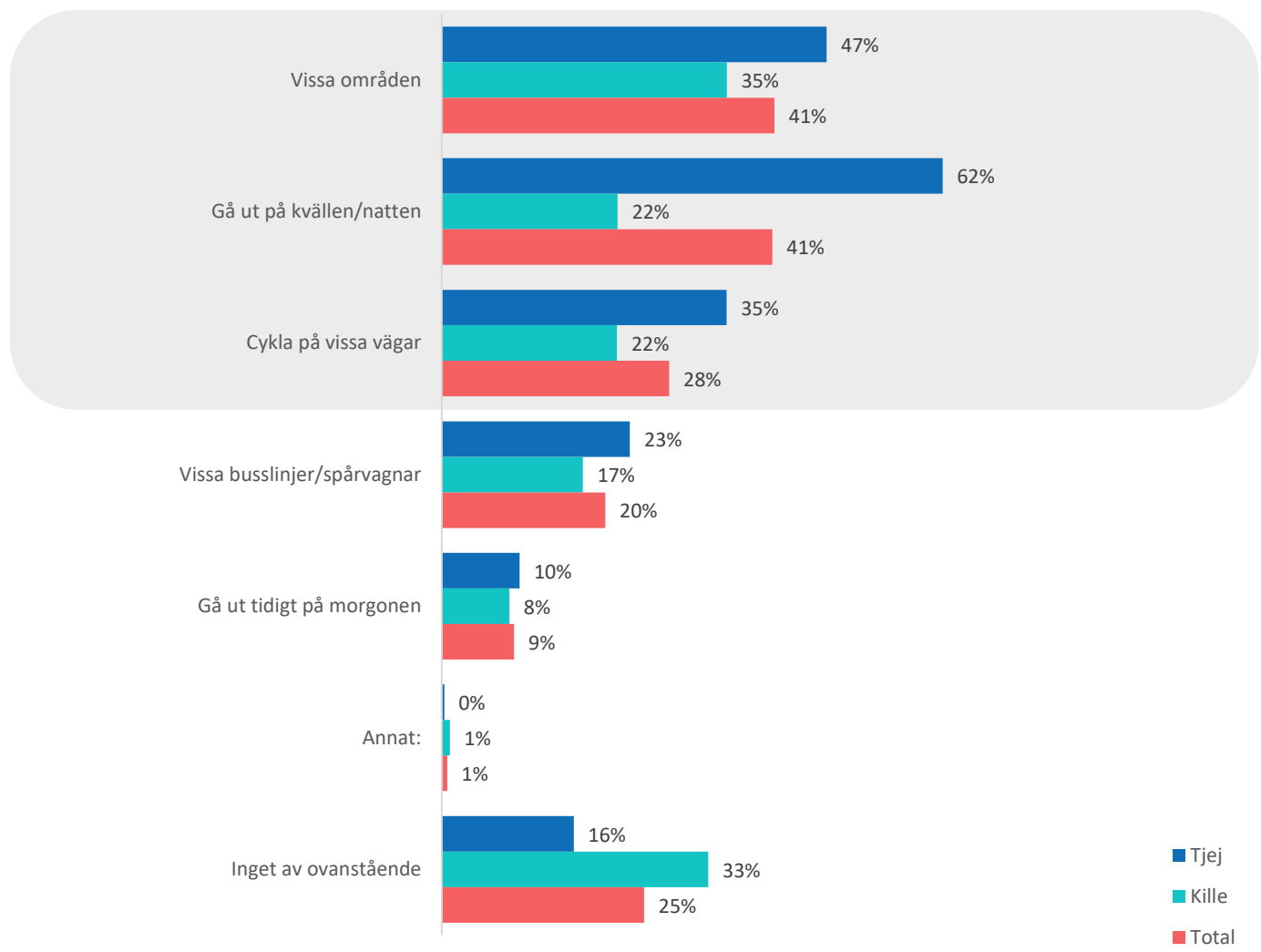
Topp 5 säkraste* färdssätten: Tjejer Killar

Färdssätt	Tjejer	Killar
Att gå	40%	50%
Bil	24%	34%
Kollektivtrafik	17%	30%
Cykel/elcykel	12%	14%
Taxi (t.ex. Uber, Bolt)	10%	15%

Topp 5 skillnader Säkert +/- trafiksäkert



Tjejer uppger i mycket högre grad att de aktivt undviker vissa beteenden kopplade till mobilitet





TRYGGHET OCH BEGRÄNSNINGAR I RESMÖNSTER

1. *Bilen används oftare för vissa...*

Många unga uppger en oro för att åka både kollektivt och cykla, framförallt när det gäller vissa områden eller busslinjer och ofta kvälls- eller nattetid. I de fallen tenderar man antingen att inte åka alls, ta bilen eller få skjuts av någon.

2. *...men för andra påverkar det väldigt lite*

Andra låter sig inte begränsas med någon påverkan på resmönster utan man åker som vanligt ändå. Möjligen kanske man väljer en tidigare eller senare buss i vissa fall men det förändrar inte sättet de reser på, det tar bara mer eller mindre lång tid.

UNDVIKA FÄRDMEDEL, HUR DET PÅVERKAR: CITAT

“

Parkerar längre ifrån/närmare och går för att man inte vill ha bilen ståendes där. Cyklar en lite längre väg för att undvika vissa kvarter eller struntar i att ta bussen på natten då det bara går en - och den går genom ”de” kvarteren.

- Tjej, 19 år

Jag väljer hellre att ta mig till ett ställe på egen hand än att åka kollektivtrafik. Det beror på att jag ibland kan tycka att det är jobbigt för mig att va bland massa folk men även för att jag är orolig att något ska hända till och från hållplatsen.

- Tjej, 15 år

Det är alltid läskigt att gå ut på morgonen. Många åker buss, tåg, bil och moped på grund av arbete och skolan. Och det känns lite livsfarligt att det finns många bilar på morgonen.

- Tjej, 17 år

Jag undviker visa linjer för att undvika att bli utsatt för brott.

- Kille, 22 år

Cyklar hellre omväg för att slippa cykla där bilar kör fort, och där det är för många trafikljus och man riskerar få stå och vänta länge.

- Tjej, 22 år

Det är mest att på vissa ställen i Göteborg är cykelvägar helt obefintliga och man förstör i stort sett cykeln om man försöker ta sig fram där.

- Kille, 22 år

”



UNGA RELATERAR SÄKERHET MED TRYGGHET

Säkerhet associeras spontant till trygghet

När vi frågar unga om säkerhet i trafiken associerar de i första hand till att känna sig trygg och att inte utsättas för brott. I andra hand associerar de till trafikförseelser och trafikfarliga beteenden, som att inte använda bilbälte eller hjälm. Vi hör därmed att unga har en allmän syn på säkerhet i trafiken som relaterar till trygghet i samhället i stort snarare än till konkreta trafikregler och beteenden.

Prioriterar färdstätt som går snabbt och med andra trafikanter

Unga upplever sig mer säkra i miljöer som är upplysta och där de inte är ensamma. Vid tillfällen som unga väljer färdstätt baserat på att det ska kännas tryggt tenderar de att välja snabba färdstätt som de kan ta direkt till sin destination på relativt kort tid, till exempel med taxi eller elsparkcykel. Även kollektivtrafik upplevs som ett relativt säkert färdstätt eftersom de inte reser ensamma och har möjlighet att säga till föraren om någonting händer.

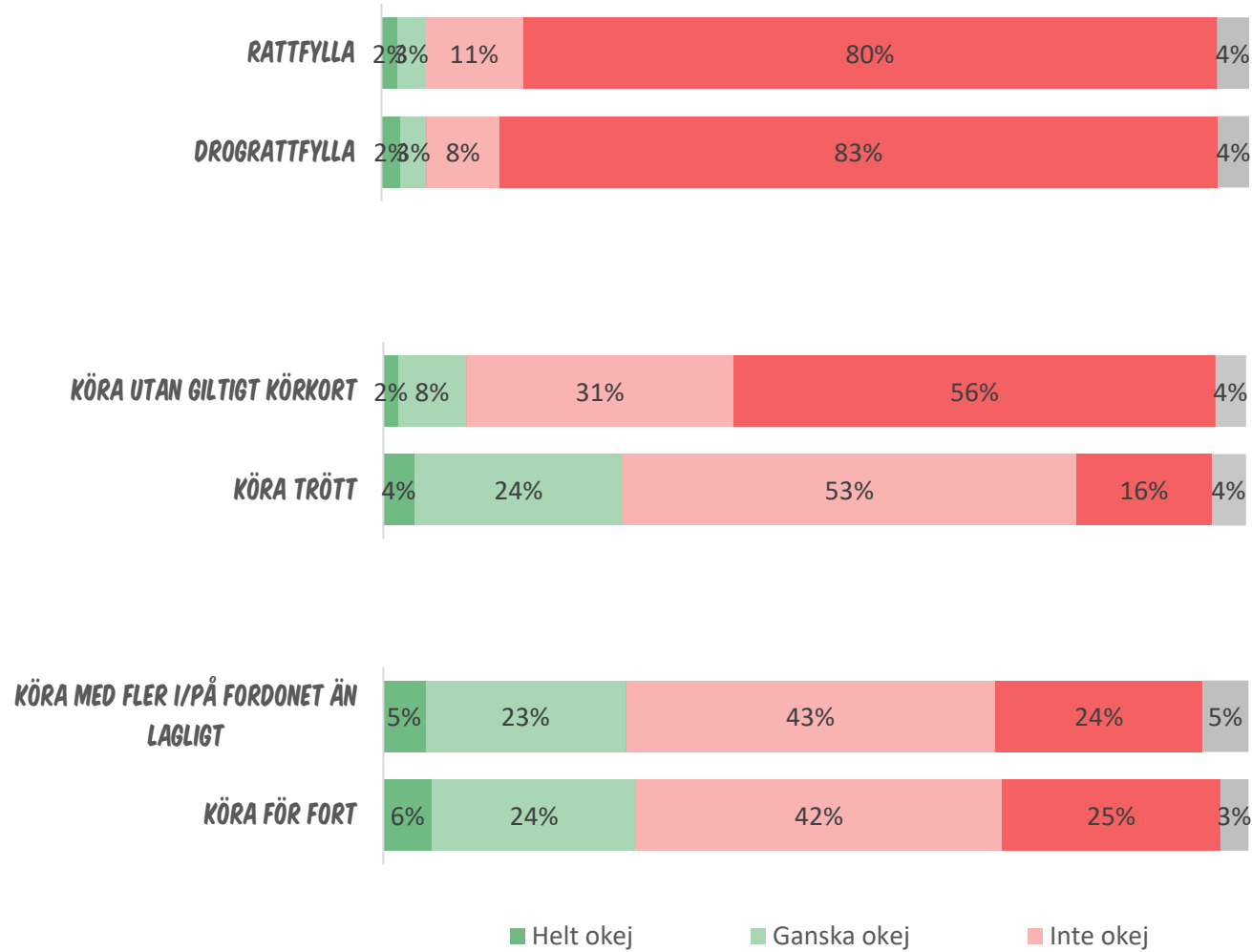
Undviker färdstätt som går långsamt och att ta sig ensamma

När unga väljer färdstätt baserat på att det ska kännas tryggt hör vi att färdstätt som tar lång tid eller som de åker helt ensam i/på prioriteras bort, framförallt att gå eller cykla.

“
Om jag kommer hem sent och vill ta mig hem från busstationen snabbt tar jag en elsparkcykel istället för att gå.
”

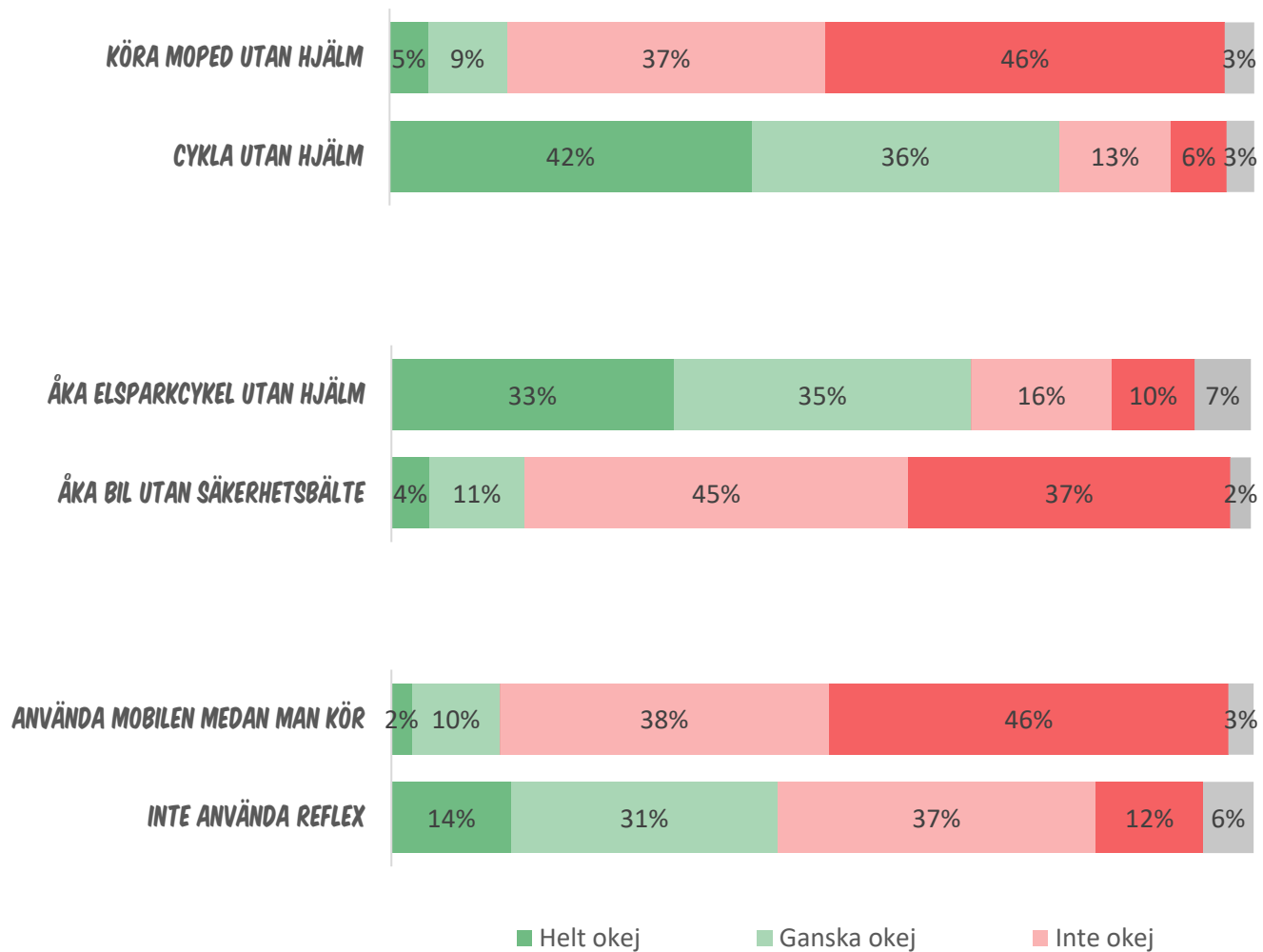
- Tjej, 21 år

Vad anses vara okej/inte okej?



76% av unga med utländsk bakgrund tycker inte det är okej att köra för fort, medan detsamma gäller för 65% av unga med svensk bakgrund

Vad anses vara okej/inte okej?



30% av unga med utländsk bakgrund tycker inte det är okej att cykla utan hjälm, medan detsamma gäller för 16% av unga med svensk bakgrund



UNGAS RESONEMANG KRING RISKBETEENDEN

Unga är i hög grad medvetna om vilka beteenden som anses "rätt och fel" i trafiken. Samtidigt resonerar de kring hur allvarliga olika beteenden "egentligen" är och att risknivåerna kan variera. Deras resonemang baseras i huvudsak på fem faktorer: *hur många som utsätts, hastighet, upplevd kontroll, omgivning/miljö samt rådande lagstiftning.*

1. Vem utsätts för förhöjd risk?

Flera unga resonerar utifrån ståndpunkten att ju fler som utsätts för risk – desto allvarligare. Beteenden som endast utsätter individen själv för förhöjd risk (t ex att köra utan säkerhetsbälte) anses därmed mindre allvarligt än beteenden som utsätter även medpassagerare eller andra trafikanter för förhöjd risk (t ex att köra berusad).

2. Höga hastigheter

Vi hör även resonemang kring att högre hastigheter ofta förstärker riskerna, oavsett vilket beteende det gäller. Exempelvis anses det mer riskfyllt att inte ha hjälm på ett fordon som går snabbare jämfört med ett som går långsammare. Intressant nog är just beteendet att *köra för fort* ett undantag där unga resonerar kring att upplevd kontroll spelar större roll än hastighet.

3. Upplevd kontroll

Hur "bra" (kunnig och erfaren) individen är på att köra bil/cykla osv påverkar hur stor sannolikhet det är att ett riskfyllt beteende faktiskt slutar i en olycka, anser de unga vi pratat med. Här hör vi t ex att beteenden som att inte använda hjälm är OK så länge individen har kontroll dvs kan cykla/köra moped utan att ramla. Liknande resonemang hör vi när det gäller att köra utan giltigt körkort, vilket anses OK om individen är en bra bilförare och därmed har kontroll över situationen.

4. Omgivning och miljö

Vidare hör vi argument om att risknivån skiljer sig åt beroende på hur miljön/omgivningen ser ut. De flesta beteenden anses värre om de sker i tätbebyggda områden, på vägar med 30 km/h, intill skolor eller områden med många fordon och andra trafikanter.

När man är över 15 år borde man kunna sköta sig själv och bestämma om man vill ha hjälm eller inte. Man får kontrollera sin fart och se till att man känner sig säker.

- Kille, 16 år

Om man kör utan giltigt körkort och inte vet vad man gör är det jättefarligt. Men om man har koll och kan köra och vet om reglerna så är det inte farligt.

- Tjej, 19 år

UNGAS RESONEMANG KRING RISKBETEENDEN, FORTS.

Unga är som sagt medvetna och inte sena med att påpeka vad som är "rätt och fel" i trafiken, men vetskapen om vad som är riskfullt behöver inte sammanfalla med ungas faktiska beteenden i trafiken.

5. Rådande lagstiftning

Unga är väl medvetna om gällande lagstiftning och vilka beteenden i trafiken som är olagliga eller olämpliga. Att titta på mobilen medan man kör är ett typiskt exempel på beteende som unga uppger att de tar allvarigare på sedan det blev olagligt. De medger ändå att det sker ibland – men endast i låg hastighet och under kontrollerade former.

Uppväxt/föräldrar präglar ungas beteenden

Det är inte så konstigt att unga tar efter sina föräldrars beteenden i trafiken med tanke på att de hela livet har skjutsats runt och i flera fall även övningskört med dem. En tjej berättar att hon nog inte skulle säga till om hennes föräldrar betar sig riskfyllt i trafiken även om hon skulle vilja, för att de har mer erfarenhet och körvana än henne och att hon litar på att de vet vad de gör.

Slaget om ungas uppmärksamhet

En insikt vi tog med oss från ungas val av färdssätt är att de ofta gör flera saker under resans gång, t ex att scrolla i mobilen, chatta med vänner eller lyssna på musik/poddar. Detta är i sig inte så konstigt med tanke på att de tillhör en generation som är van vid ständig tillgång till underhållning och stimulans genom mobilen, men det lyfter frågor om distraktion i trafiken och trafiksäkerhet överlag. Inte minst när vi hör unga pratar om hur svårt det är att inte uppmärksamma nya notiser i mobilen, oavsett om det är medan de kör bil eller sitter på bussen.

Kör man efter att ha druckit har man tagit ett aktivt val att utsätta sig själv och andra för risk. Men blir man trött medan man kör är det inte ett aktivt val man gjort trots att det kan vara lika farligt.

- Kille, 24 år

Man tror att man är så mycket bättre förare än man egentligen är tills man krockar med moppen första gången och inser att man inte är odödlig.

- Tjej, 24 år

Man har dålig kontroll när man kör trött. Sämre reaktionsförmåga och man blir mindre uppmärksam.

- Tjej, 24 år

RISKBETEENDEN

För att visualisera ungas resonemang kring riskbeteenden i trafiken ytterligare har vi satt upp en graf med två av de fem faktorer som enligt unga påverkar risknivån, hastighet och upplevd kontroll.

Höga hastigheter och låg kontroll = Hög risknivå

Beteenden som unga direkt lyfter som mycket farliga är de som utsätter flera personer för risk och som sker i höga hastigheter med låg kontroll. Här nämns både rattfylla och att använda mobilen medan man kör som tydliga exempel när föraren inte längre har kontroll över fordonet vilket utsätter både medpassagerare och andra trafikanter för risk. Att det dessutom är två straffbara beteenden bidrar till upplevelsen av hög risknivå.

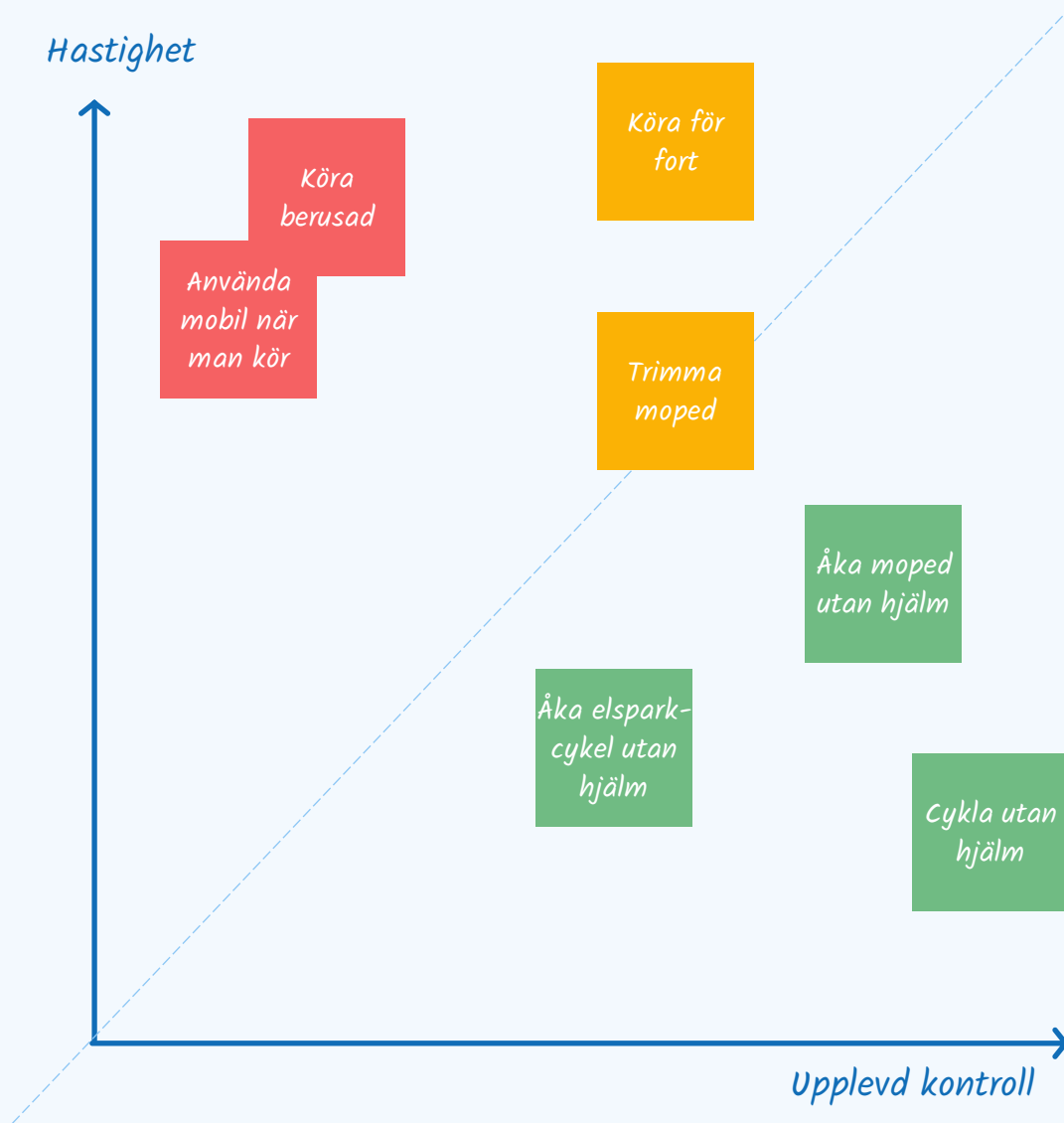
Höga hastigheter och hög kontroll = Mellan risknivå

Att köra för fort och trimma en moped resulterar i höga hastigheter men det kan fortfarande ske i kontrollerade former enligt unga, vilket gör att det inte nödvändningsvis behöver innebära en hög risknivå. En tjej argumenterar tvärtom för att det är mer trafiksäkert att följa trafikrytmen än att strikt hålla sig till hastighetsbegränsningen.

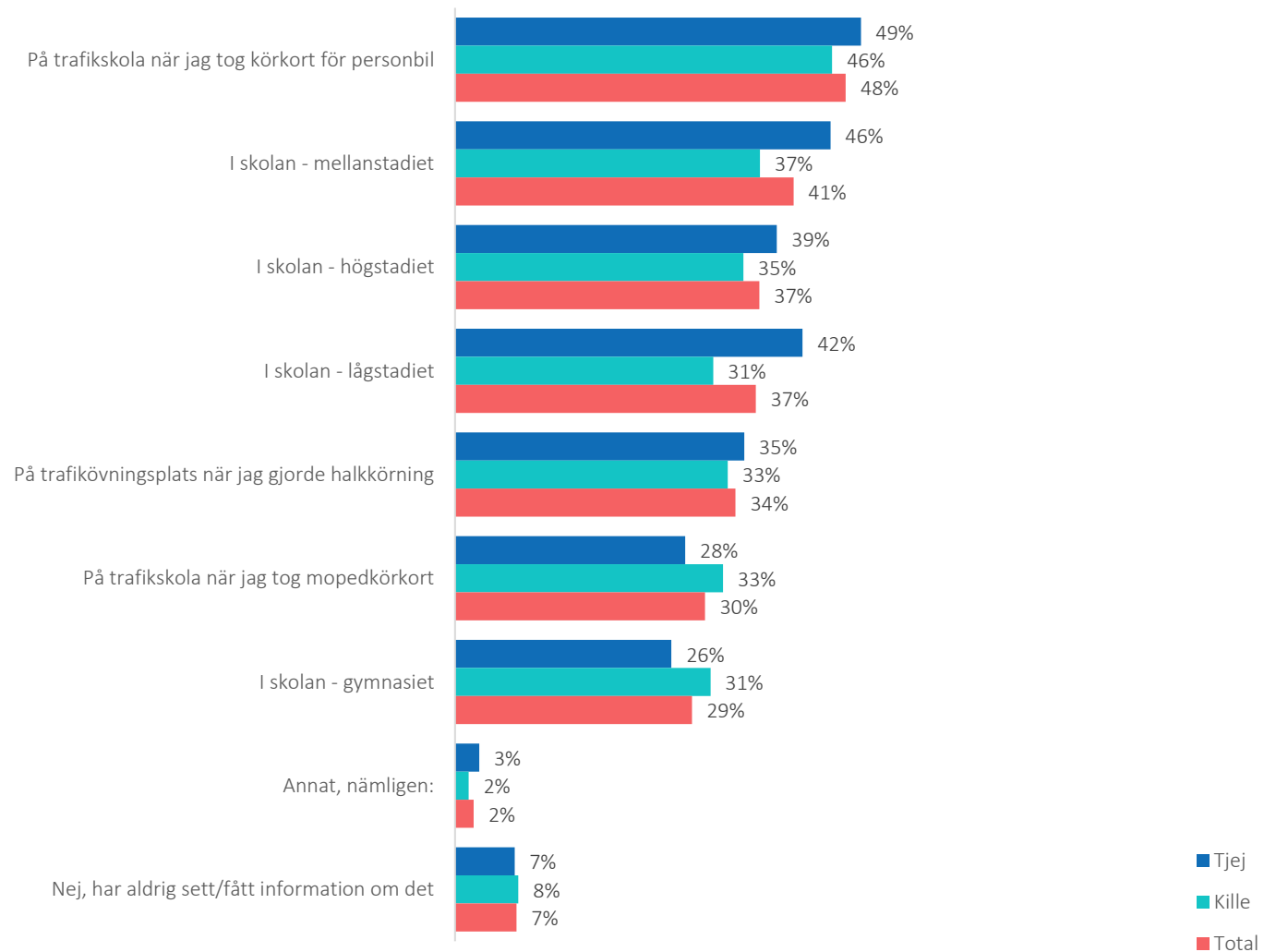
Låga hastigheter och hög kontroll = Låg risknivå

Att cykla, åka elsparkcykel eller moped utan hjälm utsätter endast föraren själv för risk och är inte så riskabla beteenden enligt unga. Främst för att det sker i låga hastigheter och med god kontroll förutsatt att föraren är bra på att cykla/åka elsparkcykel/moped och därmed sällan riskerar att ramla eller skada sig. Dessutom finns en uppfattning om att cykelhjälm är till för barn och nybörjare vilket bidrar till uppfattningen att det är okej att inte använda hjälm så länge man upplever sig ha kontroll över situationen.

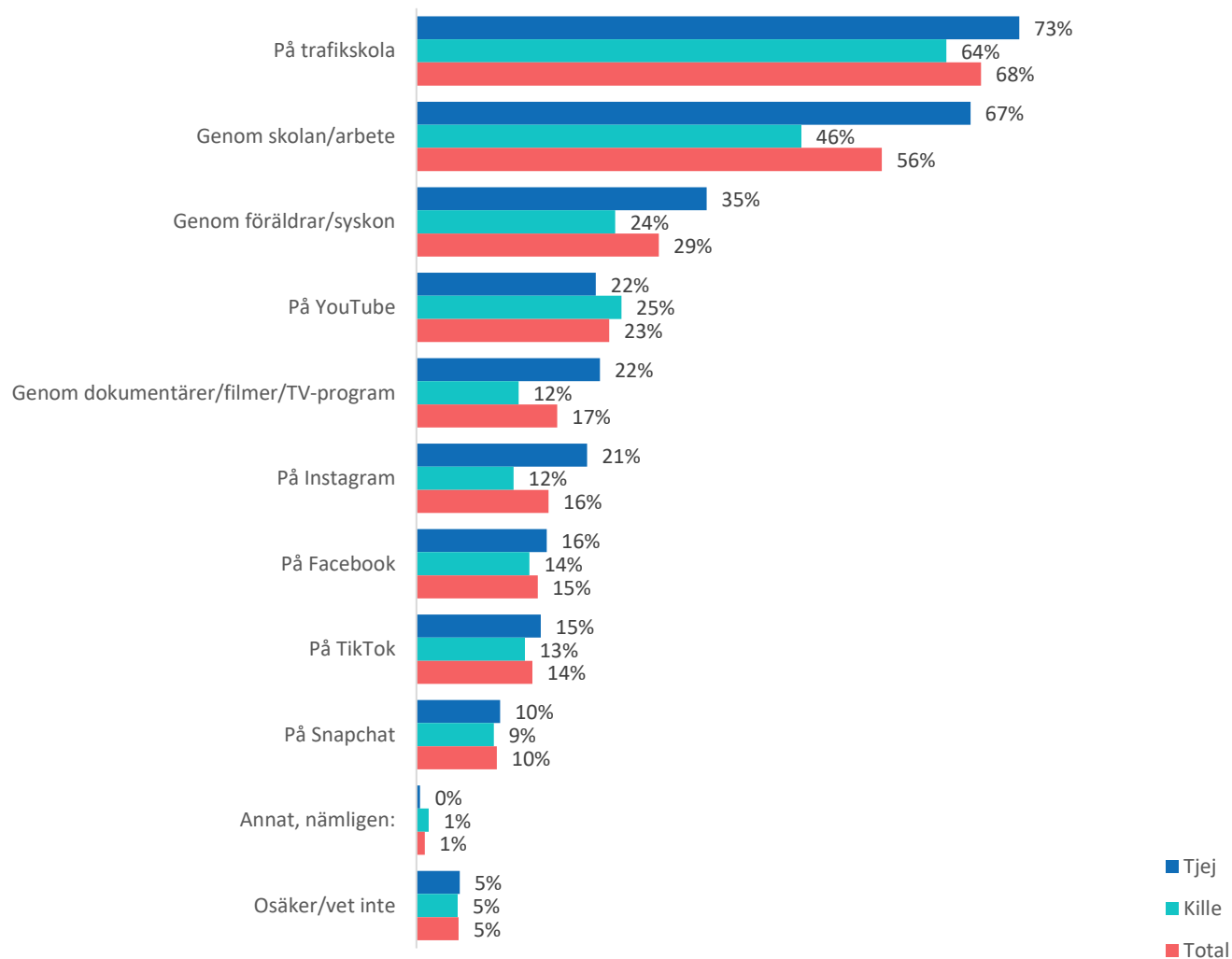
Hastighet



Unga får i huvudsak information om trafik och trafiksäkerhet i grundskolan och på trafikskolan



Tjejer uppger i mycket högre grad att de vill få information om trafiksäkerhet i skolan eller genom arbetet



Topp 5: tjejer

1. På trafikskola	73%
2. Genom skolan/arbete	67%
3. Genom föräldrar/syskon	35%
4. Genom dokumentärer/filmer/TV-program	22%
5. På YouTube	22%

Topp 5: killar

1. På trafikskola	64%
2. Genom skolan/arbete	46%
3. På YouTube	25%
4. Genom föräldrar/syskon	14%
5. På Facebook	13%

Om 10 år...
FRAMTIDENS FÄRDSÄTT

De alternativen flest unga uppger:

- Bil
- Cykel
- Kollektivtrafik
- Elcyklar
- Eldrivna bilar

Övriga alternativ som nämns i lite lägre utsträckning:

- Tåg
- Flygande bilar/båtar/motorcyklar
- Taxi
- Motorcykel

FRAMTIDEN ENLIGT UNGA

Slutligen har vi bitt unga att fundera kring mobilitet och framtidens färd sätt. De har både tankar och idéer om vad som kan utvecklas och förbättras i den egna kommunen samtidigt som de ofta är rätt pragmatiska och resonerar kring vad de tror är möjligt att genomföra och vad som kommer att stanna vid en utopi.

Många valmöjligheter och färd sätt

Det optimala scenariot unga ser framför sig är ett ekosystem av färd sätt där de har många alternativ att välja mellan. Valfrihet är viktigt enligt unga som en framtid med sömlösa on demand-resor. Det är inte oväntat med tanke på att generationen är uppvuxen med personaliserade appar och tjänster som utnyttjas på deras egna villkor, när och hur de själva vill.

Delningstjänster över ägande

Merparten av unga tror att delningstjänster för färd medel, exempelvis bilar, kommer att bli en mer naturlig del av vardagen i framtiden, i synnerhet bland unga vuxna i storstäderna. Att dela färd medel med andra upplevs vara smidigt, kostnadseffektivt och i linje med högre krav på hållbarhet.

Däremot är de skeptiska till om delning av elsparkcyklar kommer att följa samma utveckling. Här hör vi snarare att unga tror att kommuner kommer att ta efter andra europeiska storstäder och införa restriktioner kring parkeringszoner och användning av elsparkcyklar.

Ökad medvetenhet kring resande

Unga är eniga om att vi kommer att bli allt mer medvetna om hur vi reser i framtiden och vilka effekter det får för klimatet och samhället i stort. Fler kommer att behöva se över sitt resande och prioritera när de ska välja vilket färd sätt. Framförallt att tror unga att fler kommer att prioritera bort bilen om det finns andra alternativa färd sätt.

Digitala tjänster en del av reseupplevelsen

Vidare vill vi framhäva att de digitala tjänster som unga använder i samband med olika färd sätt är en del av deras reseupplevelse. Det handlar bland annat om hur de köper biljetter eller planerar sin resväg, exempelvis via Västtrafik To Go eller appar för att hyra bil/elsparkcykel etc.

Mobila städer i framkant av utvecklingen

Stockholm, Amsterdam, Berlin, London, Brisbane och Bangkok dyker upp som goda exempel på städer som unga besökt och upplever ligga i framkant vad gäller mobilitet. De lyfter bland annat fram utvecklade tunnelbanesystem, sky trains, taxibåtar och självkörande bussar.



FRAMTIDENS FÄRDSÄTT ENLIGT UNGA: CITAT

Jag tror inte att elsparkcyklarna är kvar om 20 år. Eller i alla fall att man begränsat hur de får användas och att de är mer anpassade efter övrig trafik.

- Tjej, 18 år

Jag tror att tåg och spårvagnar i framtiden kommer att åka fortare på magnetiska spår istället för på räls.

- Kille, 24 år

Fler spårvagnar för det är mer effektivt och snabbare än bussar och de rymmer fler personer vilket blir mer hållbart.

- Tjej, 18 år

Fler initiativ där man hyr färdmedel som man enkelt kan transportera saker med. Typ elcyklar med vagn!

- Tjej, 24 år

Nutidens bussar kommer att bytas ut mot självgående bussar i framtiden tror jag.

- Kille, 16 år

Jag önskar att man kunde välja tidsintervall på sin biljett och anpassa priser efter det. Vore mycket bättre för mig som åker en enkelresa till skolan men ändå betalar för 3 timmar.

- Tjej, 19 år





NYCKELINSIKTER

Låt oss sammanfatta det hela med ett antal punkter som vi finner extra intressanta för att förstå ungas beteenden, hur de resonerar kring val av färdssätt och risker i trafiken.



Tydlig förväntan om att kunna färdas spontant

Det är inte alla resor som sker från punkt A till punkt B. Unga har ofta ett resmönster som går från A till B och sedan vidare till C, D och E. De åker inte bara mellan hem och jobb, utan de åker från hemmet till skolan, vidare till extrajobbet, en kompis, träning, affären osv. Detta ställer högre krav på att kunna välja mellan många olika färdssätt, att kunna resa utan att behöva vänta för länge, slippa tänka på att passa en tid, var de ska parkera, ha med sig hjälm etc. Behovet handlar om ett förhållningssätt som är väldigt spontant och "on demand". Detta förhållningssätt präglas givetvis av att unga är vana vid att produkter och tjänster i deras liv i övrigt är "on demand", som t ex Netflix, AirBnB, Foodora etc. Allra tydligast märks detta bland urbana unga, men detta förhållningssätt till resande märker vi även bland de som bor på mindre orter vilket ger bilen en stark ställning när alternativ saknas. Detta förhållningssätt inkluderar även planeringen av resan, att köpa biljetter etc.



Körkortet är en viktig biljett till vuxenlivet – oavsett om, hur eller när det används

Körkort för personbil är en stark norm bland unga vilket hör samman med upplevelsen att det är en del av vuxenlivet, samtidigt som det är en investering i personlig kompetens och självständighet. Det främsta behovet för körkort handlar alltså om känslan av frihet och självständighet, samt att skapa så bra förutsättningar som möjligt framåt. Däremot, att köra eller att äga en bil motiverar vissa men inte alla som tar körkort. Det är körkortet som är det självklara – inte bilen.

NYCKELINSIKTER, FORTS.

Ägande är inte något som alla eftersträvar



Attityder till färdssätt handlar mycket om vad som ger mest rörelsefrihet. Ägande är inte ett självklart mål för en generation som präglas av cirkulärt tänk, men attityderna skiljer sig mellan urbana unga och unga från mindre orter. Bland unga stadsbor är ägande av bil förknippat med något som är ganska krångligt, och att välja bort ägande tycks också vara något som flera eftersträvar för att de vill agera utifrån ett medvetet förhållningssätt. För unga på mindre orter utanför städerna är ägandet av en egen bil tvärtom nyckeln till rörelsefrihet och därför blir ägandet ganska tidigt mer eftersträvansvärt och självklart för dem. Men egentligen handlar det för båda grupper om *access* - att maximera rörelsefriheten är i ung ålder det verkligt viktiga, inte själva ägandet.

Viktigt att förstå resan som mer än att ta sig från A till B



När vi ska förstå ungas beteenden och preferenser finns det mer som spelar in än just att ta sig mellan två punkter. Unga använder resan för tid till reflektion, förströelse på sociala medier, att kolla serier, lyssna på poddar, som nöje med kompisar (åka elsparkcykel, moped, A-traktor). De här behoven finns parallellt med behov som att välja färdssätt som är tidseffektiva, miljövänliga, billiga och trygga. Det ger en djupare förståelse för varför de väljer bort att gå eller cykla till förmån för att kunna lyssna på sin favvopod i bilen eller på spårvagnen. Vi tycker också att det belyser att unga ofta vill resa lite "isolerade" i sin egen värld där de gärna utesluter ljud och omgivning – vilket i sig kan vara ett riskbeteende.

Upplevd kontroll och hastighet är centrala faktorer i ungas riskbedömning



Unga är medvetna om att det finns risker med olika typer av agerande i trafiken men vi hör i denna studie att allt inte är "svart eller vitt". En tydlig faktor är upplevd kontroll, en annan är hastighet. Konsekvensen blir att även om de vet om att det är farligt att cykla eller åka elsparkcykel utan hjälm har de stor tilltro till den egna förmågan, och det upplevs vara relativt låga hastigheter, så de väljer att åka utan hjälm ändå. Eftersom de nästan uteslutande utgår från jaget missar de ofta perspektivet att de kan råka ut för olyckor oavsett hur bra kontroll de själva upplever att de har, t ex genom andras misstag, vilket är ett viktigt perspektiv att belysa i kommunikation gentemot unga.





KONTAKT:

vast@ntf.se

vast.ntf.se

031 - 60 78 80



FAKTA OM DEN KVANTITATIVA UNDERSÖKNINGEN

Intervjumetod: Digital enkätundersökning genom panelurval

*Målgrupp: Ungdomar i Västsverige (Västra Götaland och Halland)
mellan 15-24 år*

Fältperiod: 27:e maj – 8:e juni 2021

Antal intervjuer: 1026





Fokusgrupper
14 personer



Digitala uppgifter
14 personer



Djupintervjuer
3 personer

KVALITATIV FÖRDJUPNING

Målgrupp:

- 15-24 åringar
- Boende i Västra Götaland
- Boende i Halland
- Delmålgrupp: individer med upplevd sämre familjeekonomi

Kriterier:

- Spridning på kön och bakgrund
- Spridning på åldrar inom åldersintervallet
- Spridning på ortsstorlek
- En av grupperna utgörs av individer med "upplevd sämre familjeekonomiska förhållanden"

Genomförande:

- Totalt 3 fokusgrupper á 75 minuter. Gruppdiskussionerna genomfördes digitalt via MS Teams.
- Deltagarna i fokusgrupperna fick efter avslutad diskussion även göra ett antal digitala uppgifter som de tog del av via WhatsApp.
- Totalt 3 kompletterande djupintervjuer á 45-60 minuter.
- Genomfördes under oktober 2021

Vad får vi ut av gruppdiskussionerna?

I första hand får vi ett större djup och förståelse för olika perspektiv och argument som ligger till grund för de kvantitativa resultaten vi samlat in. Genom att dela in deltagarna i målgruppsspecifika grupper får vi dessutom bättre förutsättningar att se nyanser utifrån regionala perspektiv och familjeekonomiska förhållanden.