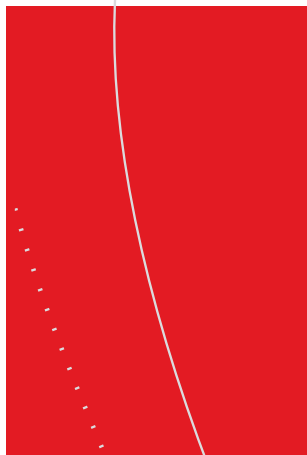




Ungdomars inställning till att ta körkort 2002–2009

Sonja Forward
Åsa Aretun
Inger Engström
Sixten Nolén
Josefine Börjesson

Utgivare:  581 95 Linköping	Publikation: VTI rapport 694		
	Utgivningsår: 2010	Projektnummer: 40602	Dnr: 2005/0202-23
	Projektnamn: Ungdomars inställning till att ta körkort		
Författare: Sonja Forward, Åsa Aretun, Inger Engström, Sixten Nolén och Josefine Börjesson	Uppdragsgivare: Trafikverket		
Titel: Ungdomars inställning till att ta körkort 2002–2009			
Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord: Syftet med föreliggande arbete är att öka vår kunskap om vad som påverkar ungdomars körkortstagande under perioden 2002–2009. En enkät skickades ut till ett slumpmässigt urval av ungdomar (17,5 år) i Sverige vid fem separata tillfällen (2002, 2003, 2004, 2006 och 2009). Totalt ingick 6 015 personer i studien. Huvudresultaten av undersökningen visar att majoriteten har för avsikt att ta körkort vid 18–19 års ålder. Deras främsta motiv för att ta körkort är ökad rörelsefrihet, minskat beroende av andra för sitt resande, att det underlättar fritidsresor och att det ökar deras möjligheter att få arbete. Främsta motiven för att inte ta körkort är tidsbrist och bristande ekonomi. Ett ytterligare viktigt motiv är bilens negativa inverkan på miljön, vilket ökat något över åren. På frågan om gruppsytryck visar resultaten att ungdomarnas föräldrar i betydligt högre grad än syskon och vänner anser att det är viktigt att de tar körkort. Resultaten visar också att ungdomarna har ett relativt gott självförtroende då det handlar om att klara av både uppkörningen och teoriprovet. Tillgång till bil bedöms också vara god, däremot är det inte lika lätt att få hjälp från en handledare. Skillnaden mellan pojkar och flickor var i de flesta fall liten och den varierar även över åren. De skillnader som är något större, det vill säga omkring 10 %, och som är relativt konstanta över åren gäller bland annat att pojkarna upplever ett större tryck från sina vänner att ta körkort medan flickorna upplever att de har mindre tillgång till handledartid samt att bristen på ledig tid försvårar för flickorna att ta körkort. Den teoretiska modellen ”Theory of planned behaviour” förklarar ungdomars beteende och intentioner med avseende på körkortstagande vid en tidig ålder på ett tillfredställande sätt. I enlighet med teorin påverkas beteendet av deras intention men även av den subjektiva normen. Deras avsikt att ta körkort förklaras främst av en positiv attityd till körkort. En positiv attityd förklaras i sin tur av att man instämmer med att ett körkort ger ökad rörelsefrihet, att man blir bekräftad som vuxen, att ett körkort för bil underlättar då man skall ta sig till och från olika fritidsaktiviteter och att det ökar möjligheterna att få arbete. Med avseende på det tryck som man upplever från andra, visar resultaten att detta tryck framförallt kommer från föräldrarna. Slutligen analyserades vad som kunde göra det lättare för ungdomar att ta körkort. Resultaten visar att det främst handlar om den egna självbilden, vilken i detta fall är kopplat till om de tror att de kan klara av det praktiska provet. Därefter är tillgång till bil att övningsköra med, den egna ekonomin, förmågan att klara av det teoretiska provet, tillräckligt med tid och att de har tillgång till en kursplan viktiga faktorer som kan underlätta körkortstagandet.			
Nyckelord: Körkortstagande, ungdomar, attityder, normer, könsskillnader			
ISSN: 0347-6030	Språk: Svenska	Antal sidor: 91	

Publisher:  SE-581 95 Linköping Sweden	Publication: VTI rapport 694		
	Published: 2010	Project code: 40602	Dnr: 2005/0202-23
	Project: Young people's attitude towards acquiring a driving licence		
Author: Sonja Forward, Åsa Aretun, Inger Engström, Sixten Nolén and Josefine Börjesson	Sponsor: The Swedish Transport Administration		
Title: Young people's attitudes towards acquiring a driving licence 2002–2009			
Abstract (background, aim, method, result) max 200 words: The aim of this study is to increase our understanding of what influences young people’s desire to acquire a driving licence during the period 2002–2009. A survey was sent to a random sample of adolescents (17.5 years) in Sweden on five separate occasions (2002, 2003, 2004, 2006 and 2009). In total, 6,015 people participated in the study. The main findings of the study show that the majority intend to take a driving licence when they are 18–19 years old. Their primary motives for obtaining a licence include increased freedom of movement, reduced dependence on others for their travel, making leisure travel easier and that it can improve their chances of finding work. The main reasons for not to take a driving licence is lack of time and money. Another important motive is the car's impact on the environment, a motive which has become more important in recent years. The question about pressure from others shows that they believe that their parents to a greater extent than siblings or friends want them to get a driving licence. The results also show that young people are fairly confident that they would pass both the practical and the theoretical test. Most of them have access to car although the same did not apply to a private tutor who could practice driving with them. The difference between young men and young women was rather small and varied over time. The differences which are larger, i.e. about 10%, and relatively constant over time, include that young men feel more pressure from their friends to get a driving licence while young women feel they have less access to a tutor to practice with and that the lack of free time makes it more difficult for them to take a licence. The theoretical model, “Theory of planned behaviour” (TPB) explained young peoples’ behaviour and intentions with regard to licence-taking at an early age. According to the theory behaviour was predicted by intention but also by subjective norm. Their intention was mainly predicted by attitudes. The main issue that explains a positive attitude is if one believes that a driving licence means greater freedom of movement, that they are being seen as adults, that a license makes it easier for them to get to and from recreational activities and that it increases their chance to get work. With respect to the pressure of others, the results show that this pressure mainly came from parents. Finally, an assessment was made on what could make it easier for young people to obtain a licence. The results show that it is mainly about their own self-image, which in this case is linked to if they think they can manage the practical test or not. Thereafter, access to a car to practice with is important, their own economy, their ability to cope with the theoretical test, enough time and that they have access to a course curriculum are all important factors that could make it easier for them to obtain a driving licence.			
Keywords: Driving licence, youth, attitudes, norms, sex differences, gender			
ISSN: 0347-6030	Language: Swedish	No. of pages: 91	

Förord

Denna studie har finansierats av Trafikverket (tidigare Vägverket), där Hans Mattsson har varit handläggare. I en inledande fas har Inger Engström varit projektledare, därefter har Sonja Forward varit projektledare. Studien är en av fyra separata studier/rapporter vilka ingår i ett gemensamt större forskningsprojekt rörande en utvärdering av förarutbildningen för körkort B.

Följande personer har arbetat med föreliggande studie:

Inger Engström, projektledning, enkätutformning och datainsamling av de fyra första mätningarna.

Josefine Börjesson, datainsamling av den sista mätningen, statistisk analys, rapportskrivning.

Sixten Nolén, planering, enkätutformning och datainsamling av de fyra första mätningarna.

Sonja Forward, projektledning, statistisk analys och rapportskrivning.

Åsa Aretun, granskning och därefter rapportskrivning.

Linköping november 2010

Sonja Forward

Kvalitetsgranskning

Granskningsseminarium har genomförts 2010-06-17 där Åsa Aretun, VTI, var lektor. Sonja Forward har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Projektledarens närmaste chef, Tomas Svensson, VTI, har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 2010-11-22.

Quality review

Review seminar was carried out on 17 June, 2010 where Åsa Aretun, VTI, reviewed and commented on the report. Sonja Forward has made alterations to the final manuscript of the report. Research director Tomas Svensson, VTI, examined and approved the report for publication on 22 November, 2010.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	5
Summary	7
1 Inledning	9
1.1 Uppskjutet körkortstagande – en nationell och internationell trend	9
1.2 Förlängd ungdomsperiod och övergång till vuxenlivet	10
1.3 Förlängd utbildning och urbanisering	10
1.4 Ekonomiska förändringar	11
1.5 Uppskjuten familjebildning	11
1.6 Ungdomars inställning till att ta körkort och att skaffa bil	11
1.7 Förändringar i synen på bilen och dess symbolvärde	12
1.8 Ungdomars körkortstagande ur ett socialpsykologiskt perspektiv	13
1.9 Syfte	15
2 Metod	16
2.1 Genomförande och urval	16
2.2 Enkätens uppläggning	16
2.3 Databearbetning och statistisk analys	18
3 Resultat	19
3.1 Deskriptiv data för urvalsgrupperna år 2002, 2003, 2004, 2006 och år 2009	19
3.2 Jämförelse mellan studierna utförda år 2002, 2003, 2004, 2006 och år 2009	20
3.2.1 Transportmöjligheter och transportvanor	20
3.2.2 Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort	24
3.2.3 Inställning till att ta körkort	26
3.2.4 Upplevd påverkan av andra personer i omgivningen	36
3.2.5 Upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande	37
3.3 Jämförelser mellan pojkar och flickor uppdelat på mätillfällen	40
3.3.1 Transportmöjligheter och transportvanor	41
3.3.2 Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort	48
3.3.3 Inställning till att ta körkort	51
3.3.4 Upplevd påverkan av andra personer i omgivningen	68
3.3.5 Upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande	69
3.4 Ungdomars körkortstagande utifrån Theory of planned behaviour (TPB)	76
4 Diskussion	80
4.1 Transportmöjligheter och transportvanor	80
4.2 Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort	81
4.3 Inställning till att ta körkort samt upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande	81

4.4	Könsskillnader i inställning till att ta körkort.....	83
4.4.1	Transportmöjligheter och transportvanor	83
4.4.2	Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort.....	83
4.4.3	Inställning till att ta körkort samt upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande	83
4.4.4	Upplevd påverkan av andra personer i ungdomarnas omgivning	84
4.4.5	Större könsskillnader	85
4.5	Ungdomars körkortstagande utifrån Theory of planned behaviour (TPB)	86
	Referenser.....	88

Ungdomars inställning till att ta körkort 2002–2009

av Sonja Forward, Åsa Aretun, Inger Engström, Sixten Nolén och Josefine Börjesson
VTI
581 95 Linköping

Sammanfattning

Andelen körkortsinnehavare bland ungdomar (18–24 år) har under de senaste 15 åren minskat i Sverige. På 1980-talet var det många som tog körkort så fort som möjligt efter 18-årsdagen, men idag är det många som väntar till ett senare tillfälle. Huvudsyftet med föreliggande arbete är att med hjälp av en longitudinell studie öka vår kunskap om vad som påverkar ungdomars körkortstagande. Ungdomars avsikt och inställning till att ta körkort undersöks därför under perioden 2002–2009 samt vilka möjligheter och hinder de upplever för att ta körkort. Ytterligare ett syfte är att undersöka vad som påverkar ungdomars vilja att ta körkort, vilket samvarierar med kognitiva faktorer enligt den teoretiska modellen Theory of planned behaviour.

Studien har genomförts med hjälp av en enkät som skickats ut till ett slumpmässigt urval av ungdomar (17,5 år) i Sverige vid fem separata tillfällen: hösten år 2002, 2003, 2004, 2006 och våren 2009. Totalt svarade 6 015 personer vilket ger en svarsfrekvens på 67 %.

Huvudresultaten av undersökningen under hela tidsperioden visar att så gott som alla ungdomar ämnar ta körkort någon gång under sitt liv. Majoriteten av ungdomarna har för avsikt att ta körkort tidigt, vid 18–19 års ålder. Resultaten visar att det är en betydligt större andel som ansökt om och fått körkortstillstånd än andelen som påbörjat sin utbildning mellan åren 2002 och 2009. Under år 2009 är det dock något färre som ansökt om körkortstillstånd, men något fler som påbörjat sin utbildning. Det är möjligt att ungdomarna 2009 inte väntar lika länge innan de påbörjar sin utbildning efter det att de fått körkortstillstånd.

Ungdomarnas främsta motiv för att ta körkort är ökad rörelsefrihet, minskat beroende av andra för sitt resande och att det underlättar fritidsresor. Ett annat viktigt motiv är synen på att körkort kan öka deras möjligheter att få arbete. Det senare motivet har ökat under senare år. Främsta motiven för ungdomarna att inte ta körkort är tidsbrist och bristande ekonomi. Dessa motiv har minskat något över åren. Ett ytterligare viktigt motiv är bilens negativa inverkan på miljön, vilket ökat något över åren.

Enkäten innehöll även frågor om gruppsytryck och resultaten visar att ungdomarnas föräldrar i betydligt högre grad än syskon och vänner anser att det är viktigt att de tar körkort. Resultaten visar också att ungdomarna har ett relativt gott självförtroende då det handlar om att klara av både uppkörningen och teoriprovet. Tillgång till bil bedöms också vara god av ungdomarna. Däremot är tillgången till handledare inte lika god. Det främsta hindret för eget körkortstagande är den egna ekonomin.

I studien undersöks även om det finns några signifikanta skillnader mellan pojkar och flickor. Resultaten visar i de flesta fall på mindre skillnader vilka varierar något över åren. De skillnader som är något större, det vill säga omkring 10 % och som är relativt konstanta över åren, gäller bland annat att pojkarna har större möjlighet att gå och cykla vilket de oftare gör, pojkarna upplever ett större tryck från sina vänner att ta körkort

medan flickorna upplever att de har mindre tillgång till handledartid samt att bristen på ledig tid försvårar för flickorna att ta körkort.

Bilens negativa inverkan på miljön har vid det sista mättillfället blivit en faktor som flickorna i högre grad än pojkarna anger som motiv till att *inte ta* körkort. Tidigare år var det pojkarna som i högre grad än flickorna avsåg att ta körkort tidigt men denna skillnad är betydligt mindre vid de två sista mättillfällena. Detsamma gäller rörelsefrihet vilket flickorna brukar värdera betydligt högre än pojkarna och den egna ekonomin vilket flickorna i högre grad anger som en faktor som kan försvåra för dem att ta körkort. Ansvar för bilens skötsel är också vid de tidigare mätningarna något som pojkarna i högre grad än flickorna anger medan skillnaden inte är så stor från 2006 och framåt.

Om ungdomarna fick 10 000 kronor så skulle både pojkarna och flickorna spendera detta på ett körkort även om andelen bland flickorna var lägre.

Vid det sista mättillfället har den teoretiska modellen ”Theory of planned behaviour” (TPB) använts för att påvisa sambandet mellan olika faktorer och hur väl de förklarar ungdomars beteende och intentioner med avseende på körkortstagande vid en tidig ålder. Som mått på beteende ingick om de ansökt om och skaffat sig ett körkortstillstånd. Resultaten visar att de som ansökt om och fått tillstånd att ta körkort har för avsikt att ta körkort. Detta innebär att det finns en koppling mellan beteende och intention. Beteendet påverkas också av om personer i deras omgivning anser att det är viktigt med körkort.

Ytterligare analyser genomfördes även för att se vilka faktorer som påverkar deras framtida intention att ta körkort vid tidig ålder. Resultaten visar att det främst handlar om ungdomarnas attityd, det vill säga de som har en positiv attityd till körkort har en starkare intention att ta körkort. Trycket från andra och hur lätt eller svårt det anses vara att ta körkort förklarar också intention men i betydligt mindre utsträckning.

Eftersom attityden till körkort visade sig vara viktig analyserades även vad som påverkar densamma. Det som främst förklarar den positiva attityden är om man instämmer med att ett körkort innebär ökad rörelsefrihet, att man blir bekräftad som vuxen, att ett körkort för bil underlättar då man skall ta sig till och från olika fritidsaktiviteter och att det ökar möjligheterna att få arbete. Med avseende på det tryck som man upplever från andra, visar resultaten att detta tryck framförallt kommer från föräldrarna.

Slutligen analyserades vad som kunde göra det lättare för ungdomar att ta körkort. Resultaten visar att det främst handlar om den egna självbilden, vilken i detta fall är kopplat till om de tror att de kan klara av det praktiska provet eller inte. Därefter är tillgång till bil att övningsköra med, den egna ekonomin, förmågan att klara av det teoretiska provet, tillräckligt med tid och att de har tillgång till en kursplan viktiga faktorer som kan underlätta körkortstagandet.

Young people's attitudes towards acquiring a driving licence 2002–2009

Sonja Forward, Åsa Aretun, Inger Engström, Sixten Nolén and Josefine Börjesson
VTI (Swedish National Road and Transport Research Institute)
SE-581 95 Linköping Sweden

Summary

The proportion of licensed drivers among adolescents (aged 18–24 years old) has in the past 15 years decreased in Sweden. In the 1980s a large number of adolescents obtained their driving licence very soon after their 18th birthday, but today, many people wait until later. The main aim of this study is, by the means of a longitudinal study (2002–2009), increase our understanding of what influences young people's desire to acquire a driving licence but also what opportunities and barriers they perceive in connection with this. Another purpose of this study is to investigate what predicts their licence taking behaviour and intentions using the theoretical model Theory of planned behaviour.

The study used a questionnaire sent to a random sample of adolescents (17.5 years) in Sweden on five separate occasions: the fall of 2002, 2003, 2004, 2006 and spring 2009. In total, 6,015 people participated in the study (response rate of 67%).

The main finding of the study, covering the whole period, is that virtually all young people intend to take a driving licence at some point in their lives. The majority of young people intend to do this at an early age, around 18–19 years of age. The results show that a large proportion has applied for and received a driver's permit but substantially less have started their practical training. During 2009 the pattern is changing since fewer applied for the permit and more started driving practice. This would then indicate that young people in 2009 did not wait as long before they began their training after they had received their driver's permit.

Adolescents' primary motives for obtaining a licence include increased freedom of movement, reduced dependence on others for their travel and making leisure travel easier. Another important motive is the view that the licence can improve their chances of finding work. The latter reason has become more important in recent years. The main reason for young people not to take a driving licence is lack of time and money. However, these reasons have become less prevalent in recent years. Another important motive is the car's impact on the environment, a motive which has become more important in recent years.

The questionnaire also included questions about group pressure and the results show that they believe that their parents to a greater extent than siblings or friends want them to get a driving licence. The results also show that young people are fairly confident that they would pass both the practical and the theoretical test. Most of them have access to a car although the same did not apply to a private tutor who could practice driving with them. The main obstacle which could prevent them from taking a licence is their own economy.

The study also investigated whether there are any significant differences between young men and young women. The results show that in general the differences are rather minor and that they vary over time. The differences which are larger, i.e. about 10%, and relatively constant over time, include that young men have more opportunities to walk and cycle, which they also do more often, young men feel more pressure from

their friends to get a driving licence while young women feel they have less access to a tutor to practice with and that the lack of free time makes it more difficult for them to take a licence.

The car's impact on the environment has become a more important reason for young women not to take a driving licence than for young men. In previous years, young men, more than young women, planned to get a driving licence at an earlier age, but this difference is much smaller in the last two measurement occasions. The same applies to freedom of movement and their own economy where young women tend to score significantly higher than young men. Responsibility for vehicle maintenance is something young men tend to mention more frequently, although the difference is not so great, from 2006 onwards.

If they received 10 000 SEK then both young men and young women would spend this on a driving licence, even though the proportion among the latter was lower.

At the last measurement the theoretical model, "Theory of planned behavior" (TPB) was used to assess the relationship between various factors and how well they explain young people's behaviour and intentions with regard to licence-taking at an early age. If they had applied for and obtained a driver's permit was used as a measure of behaviour. The results show that those who applied for and received a permission to drive also intend to take a licence. This means that there is a link between behaviour and intention. The behaviour is also influenced by people around and their belief that it is important to have a licence.

Further analysis was also conducted to see what factors influence their future intentions to take a driving licence at an early age. The results show that it is mainly their attitudes towards the aforesaid which predict their intentions. This would then indicate that those who have a positive attitude towards taking a driving licence have a stronger intention. Pressure from others and how easy or difficult it is to obtain a licence also explains their intention, albeit to a lesser extent.

Since a positive attitude was found to be an important factor, further analysis was conducted to determine what it meant in more detail. The main issue that explains a positive attitude is if one believes that a driving licence means greater freedom of movement, that they are being seen as adults, that a licence makes it easier for them to get to and from recreational activities and that it increases their chance to get work . With respect to the pressure of others, the results show that this pressure mainly came from parents.

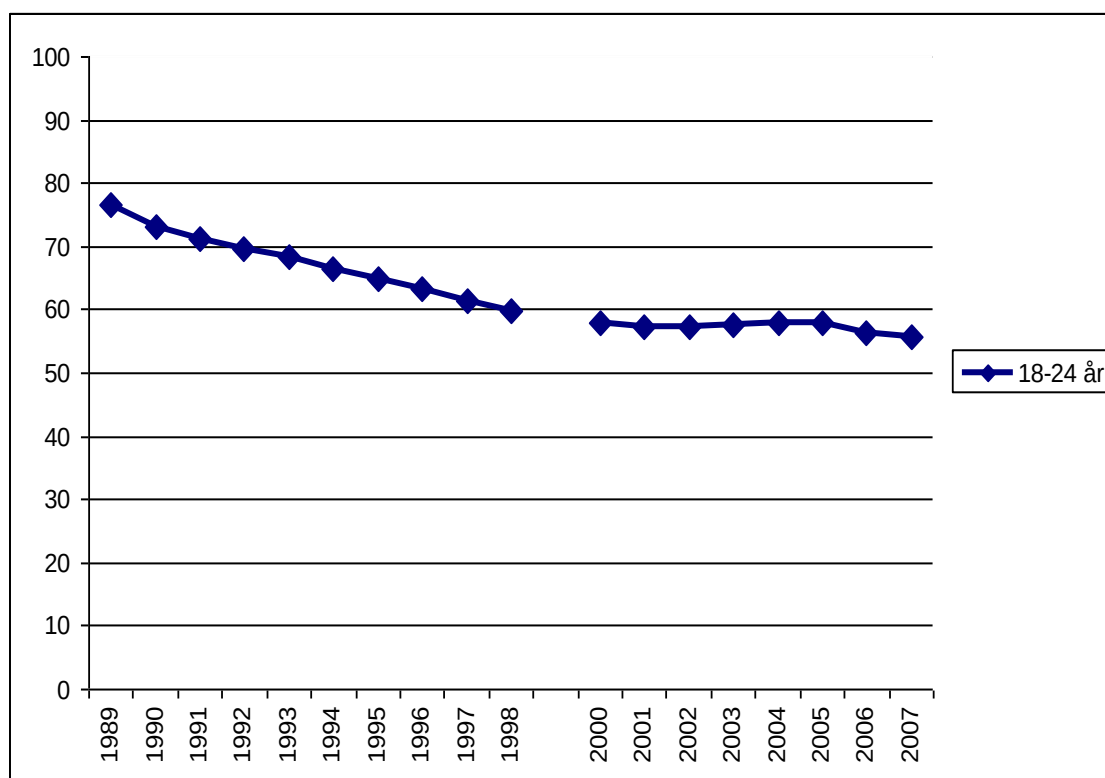
Finally, an assessment was made on what could make it easier for young people to obtain a licence. The results show that it is mainly about their own self-image, which in this case is linked to if they think they can manage the practical test or not. Thereafter, access to a car to practice with is important, their own economy, their ability to cope with the theoretical test, enough time and that they have access to a course curriculum are all important factors that could make it easier for them to obtain a driving licence.

1 Inledning

Under de senaste 15 åren har det skett en fördröjning av både körkortstagande och bilinnehav bland ungdomar och unga vuxna i Sverige (Vagland & Pyddoke, 2006). I slutet av 1980-talet hade 75 % av ungdomar i åldersgruppen 18–24 år körkort medan det år 2007 var knappt 60 % (Lekander, 2009). Det är inte förrän vid 30 års ålder som dagens unga vuxna närmar sig nivån i körkortsinnehav som råder för tidigare årskullar, även om den fortsatt är något lägre (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2006). Frågan är då vad det är som styr valet av att ta körkort respektive avstå i denna åldersgrupp? Hur ser ungdomar på bilen och resandet?

1.1 Uppskjutet körkortstagande – en nationell och internationell trend

Under tidsperioden 1989–2007 sker det i Sverige en förändring i andelen ungdomar som tar körkort.



Figur 1 Andelen körkortsinnehavare bland ungdomar åren 1989-2007 (Lekander, 2009).

Figur 1 visar att minskningen i körkortstagande under perioden 1989–2007 inte skett successivt. Ett trendbrott skedde 1990 och därefter har minskningen fortsatt. Siffrorna från slutet av 1990-talet och framåt visar att andelen ligger runt 58 % vilket kan jämföras med närmare 80 % 1989.

Trenden med lägre körkortstagande bland ungdomar från 1990 talet och framåt har också visat sig i andra västeuropeiska länder och i USA (Noble, 2005; Ruud & Nordbakke, 2005). Merparten av minskningen kan förklaras med att körkortstagandet skjuts upp i ålder. Statistik för äldre åldersgrupper indikerar dock att det också kan röra

sig om att alltför få inte kommer att ta körkort. Det har lett till farhågor att de socioekonomiska skillnader som existerar i körkortsinnehav bland vuxna kommer att öka eftersom minskningen är störst bland ungdomar i låginkomsthushåll (DFT, 2005). I nuläget är dock det svårt att klarlägga i Sverige på grund av statistisk eftersläpning.

1.2 Förlängd ungdomsperiod och övergång till vuxenlivet

Uppskjutet/minskat körkortstagandet hos ungdomar har väckt intresse från olika håll inom forskningen. I vissa studier belyses denna trend utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Intresset riktas mot sambandet mellan uppskjutet körkortstagande och minskat antal trafikolyckor med dödlig eller allvarlig utgång – olyckstyper där ungdomar är överrepresenterade (Murray, 2003). I andra studier riktas intresset mot vilka transportslag ungdomar och unga vuxna använder istället för bil, såsom cykel och kollektivtrafik. Miljöfrågor står i centrum (Corrigan, 2003; Ruud & Nordbakke, 2005). En utgångspunkt i dessa studier är att desto längre ungdomar och unga vuxna nyttjar miljövänliga transportslag, desto större chans är det att de kommer att fortsätta med det senare i livet. Studierna rekommenderar att ytterligare anpassa infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik utifrån ungdomars behov för att förstärka en sådan utveckling. Utgångspunkten har dock varit svår att belägga. Studier visar att ungdomars syn på kollektivtrafiken som fullgott alternativ till bilen minskar med stigande ålder (Cedersund & Henriksson, 2006; Ruud, 2006).

Oavsett forskningsfråga så råder det inom forskningen förhållandevis konsensus kring att uppskjutet körkortstagande hänger samman med att ungdomsperioden har blivit längre i västeuropeiska länder (Blasco m.fl., 2004). Att utbilda sig, flytta hemifrån, börja förvärvsarbeta, få en stabil position på arbetsmarknaden och bilda familj sker för många först i 30–40 års ålder i Sverige (Salonen, 2003; SCB, 2005). Övergången till vuxenlivet sker dessutom inte lika linjärt som tidigare. Processen är betydligt mer komplicerad och det råder stora skillnader inom ungdomspopulationen med avseende på socioekonomisk bakgrund (Bottrell & Armstrong, 2007; Goodwin & O'Connor, 2005).

1.3 Förlängd utbildning och urbanisering

Under perioden 2002–2007, då körkortstagandet var mindre jämfört med på 1990-talet, minskar det totala resandet för ungdomsgruppen. Resandet bland den övriga populationen under samma period förändras inte något nämnvärt men bland ungdomarna minskar både resfrekvens och reslängd markant. Det är framförallt i gruppen studerande som denna minskning har skett och den största nedgången i rörlighet gäller resor med bil. Visserligen har ungdomars resande med cykel och kollektivtrafik ökat under denna period men det kompenserar inte nedgången med bilresor (Krantz, 1999).

Andelen ungdomar som bedriver extragymnasiala studier har ökat ganska dramatiskt de sista decennierna. Det medför boende i större städer med relativt väl utbyggd infrastruktur för cykel- och kollektivtrafik. Studenter är också en grupp med låg ekonomi. De klarar sitt vardagsresande relativt bra utan tillgång till bil och de lägger hellre sina begränsade resurser på annat. Det tar tid i anspråk att ta körkort och eftersom körkort inte är kopplat till att tillfredsställa transportbehov i nuet så väljer ungdomar att göra andra saker på sin fritid än att gå körkortsutbildning och att övningsköra (Frändberg, Thulin & Vilhelmson, 2006; Vagland & Pydokka, 2006).

1.4 Ekonomiska förändringar

Körkorts- och bilinnehav är högre bland ungdomar som förvärvsarbetar och har en bättre ekonomi (Krantz 1999; Vagland & Pydokke, 2006). Under den lågkonjunktur som rådde under 1990-talet försämrade ungdomarnas möjligheter att försörja sig och därmed deras ekonomi. Även om de flesta ungdomar är inställda på att ta körkort så gör livssituationen, med oro över att inte få jobb, varvade perioder av arbetslöshet och osäker inkomst, att många väntar med att ta körkort (Andreasson & Sjöberg, 1996; Krantz, 1999).

I flera studier framkommer att föräldrar tycker att det är viktigt att deras barn tar körkort och där många också avser att finansiera det (Andersson & Warmark, 1999; Andréasson, 2000; Andreasson & Sjöberg, 1996). För föräldrar är vikten av att ta körkort kopplat till en syn på att det ökar arbetsmöjligheter och att många arbeten har körkort som formellt krav för anställning. I juridiskt avseende har föräldrar försörjningsansvar till och med det år barnet fyller 18 år. Trots att många föräldrar hjälper sina barn ekonomiskt efter det att de har fyllt 18 år så torde försörjningsansvaret tunnas ut med tiden, vilket kan få konsekvenser när körkortstagande skjuts upp i tid.

Kurvan för minskat körkortstagande sammanfaller med ökad barnfattigdom i Sverige från 1990 talet och framåt (Salonen, 2007). Det saknas dock studier som konkret utforskar samband mellan minskat körkortstagande och ökade ekonomiska klyftor bland barnfamiljer. Internationellt finns studier som belyser minskat körkortsinnehav, bilinnehav kopplat till ökad arbetslöshet bland ungdomar från låginkomsthushåll. Dessa studier visar även att ungdomar med körkort har betydligt lättare att få ett arbete än ungdomar som inte har körkort (Cartmel & Furlong, 2000; Korsu & Wenglenski, 2010).

1.5 Uppskjuten familjebildning

Familjebildning är starkt kopplad till att skaffa bil likaså ökat bilinnehav generellt sätt. Det hänger samman med förändrat boende, livsstil och förändrade transportbehov. Bland ungdomar och unga vuxna finns preferenser för att bo i innerstadsmiljöer. De flesta boenden för barnfamiljer är planerade i ytterområden. När man skaffar barn så flyttar många till ytterområden där behovet av bil ökar. Geografiska avstånd ökar samtidigt som kollektivtrafikförsörjningen inte är lika hög i ytterområden som i innerstadsmiljöer. Resandet blir både mer tidsbundet och komplicerat, med hämtning och lämning av barn på dagis/skola samt skjuts till olika fritidsaktiviteter (Gottfridsson, 2007; Westford, 2004). Idag anger ungdomar att de har planer att ta körkort i samband med att de skaffar barn och bildar familj (Corrigan, 2003; Krantz, 1999). I statistiskt avseende sammanfaller uppskjuten familjebildning, körkortsinnehav och bilinnehav, men det saknas konkreta studier på området.

1.6 Ungdomars inställning till att ta körkort och att skaffa bil

Forskningen visar att ungdomars inställning till att ta körkort och skaffa bil avspeglar deras livsbetingelser och framtidsplaner under en förlängd ungdomsperiod: var de bor, sysselsättning, ekonomi, resmönster, syn på framtida arbets- och familjeliv.

De vanligaste skälen som ungdomar anger till att vänta med att ta körkort är att de inte anser sig ha råd eller tid (Berg, 2001; Noble, 2005; Tunberg, 2002). Tiden för att ta körkort konkurrerar med studier och fritidsintressen. Körkortsutbildningen har också förändrats genom att bli mer omfattande och där högre krav ställs på eleven både

teoretiskt och praktiskt. Även om man har pengar så väljer man att lägga dem på andra saker såsom utlandsresor, eget boende och datorer (Krantz, 1999).

Ett annat vanligt skäl till att inte skaffa körkort tidigt är att man inte anser sig ha behov av bil – man klarar sig med andra färdmedel. Ungdomarnas syn är att behov av bil uppstår när livssituationen förändras och man skaffar jobb eller familj och att de planerar sitt körkort i anslutning till det (Corrigan, 2003; Krantz, 1999; Thulin & Vilhelmsson, 2007).

Ett vanligt skäl till att inte vänta med körkort är att det kan förbättra deras chanser att få arbete (Andréasson, 2000; Andreasson & Sjöberg, 1996; Tunberg, 2002). Denna inställning präglar framförallt ungdomar på yrkesinriktade gymnasieutbildningar, som planerar att arbeta efter gymnasiet och som anser sig ha ett stort behov av bil i kommande jobb (Andersson & Warmark, 1999). Ungdomar som bor i glesbygd vill också ta körkort tidigt och skaffa bil och där det måste ses mot bakgrund av geografiska förhållanden (Andréasson, 2000; Andreasson & Sjöberg, 1996).

Även om ungdomar avser att skaffa körkort i framtiden så anger många att de är tveksamma till att använda bilen i hög utsträckning eftersom det är mer praktiskt att åka kollektivt i stan (Andréasson, 2000; Krantz, 1999; Sjöberg, 2000). De kommer att fortsätta åka kollektivt och använda bilen som ett komplement för vissa sträckor (Andreasson & Sjöberg, 1996). Det speglar att ungdomar utgår från att de kommer att bo i innerstadsmiljöer som vuxna där behovet av bil inte är så stort som i yttre områden (Löfgren, 2003).

I flera undersökningar framkommer att ungdomar ofta är kritiska till vuxnas bilåkande av miljöskäl. De tycker att man borde anpassa och effektivisera kollektivtrafiken så att fler använder den då det är bättre för miljön. Miljöfrågorna är dock – något förvånande – inte ett tungt vägande skäl som ungdomar anger till att avstå från att ta körkort (Krantz, 1999; Andersson & Warmark, 1999).

1.7 Förändringar i synen på bilen och dess symbolvärde

En stor andel av dagens ungdomar är uppväxta med bilen och har erfarenheter av att ofta ha skjutsats med bil under sin uppväxt till en mängd olika aktiviteter (Hjorthol, 2006). Dessa erfarenheter återspeglas i de fördelar ungdomar anger finns med att ta körkort och att köra bil. Körkortet ger en frihet att själv bestämma när och vart man vill åka (Andreasson & Sjöberg, 1996; Tunberg, 2002). Man är inte beroende av tider, behöver inte stå och vänta på en buss. Med bilen kan man också stanna och göra ärenden på vägen som inte går att göra på samma smidiga sätt med kollektivtrafik. Dessutom får man en ökad frihet, tider på dygnet när de allmänna kommunikationerna inte går så ofta eller inte alls (Andréasson, 2000; Andreasson & Sjöberg, 1996). Unga kvinnor anger att bilen är ett tryggare alternativ under dygnets mörka timmar än kollektivtrafiken (Andréasson, 2000). Att utnyttja bilens fördelar kräver dock tillgång till bil. För ungdomar handlar det om i vilken utsträckning de kan låna sina föräldrars bil, om de har råd med egen bil och de omkostnader som följer med bilåkande såsom bensinkostnader.

I flera studier påpekas att körkort och bil förlorat sin betydelse som *rite de passage* för att bli vuxen (Andersson & Warmark, 1999; Andréasson, 2000; Krantz, 1999; Sjöberg, 2000). Dessa studier utgår från ett föräldra- eller vuxenperspektiv på vad körkort och bil betyder eller *bör betyda* för ungdomar på vägen mot att bli vuxna individer. Studier som utgår från ett ungdomsperspektiv visar att bilen för äldre ungdomsgenerationer inte har

fungerat som vuxensymbol i den meningen att den har orienterat dem mot familjebildning, förvärvsarbete och ansvar för familjens försörjning. Bilen har snarare fungerat som symbol för ungdomsperioden. Den har varit kopplad till social autonomi och ungdomars frigörelse från föräldrar och uppväxtfamilj. Unga mäns autonomi har dominerat symboliken. Denna ungdomskultur har sitt geografiska centrum i USA där körkortsåldern länge varit lägre än i Sverige (Best, 2006; O'Dell, 2007).

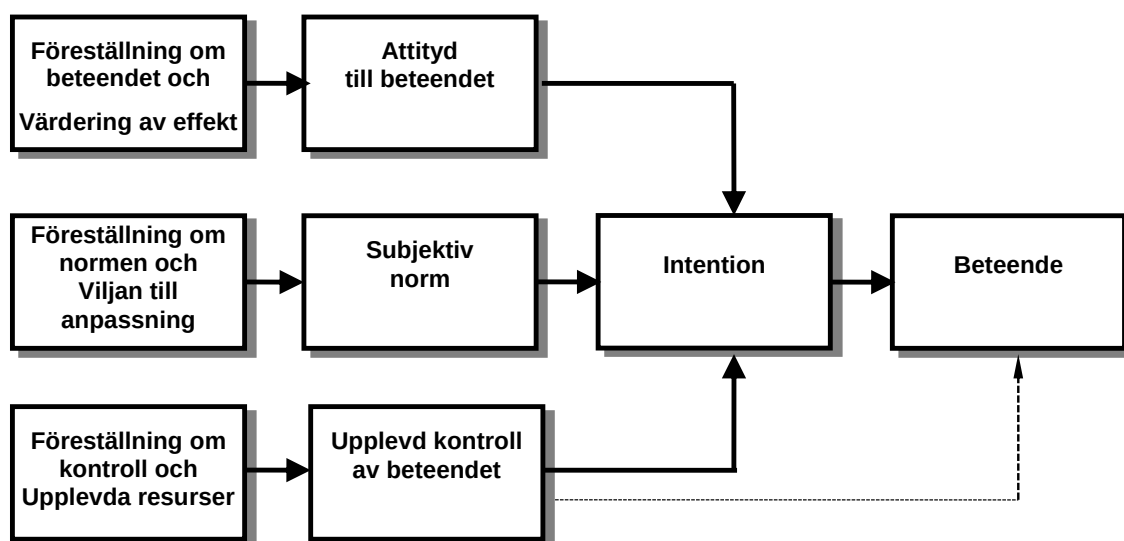
För dagens ungdomar – med förlängd ungdomsperiod – så kopplas bilen dock tydligt till ett vuxenliv, något som speglas i uttrycket att skaffa sig *villa*, *Volvo* och *vovve*. Inom den nuvarande ungdomskulturen så har detta vuxenliv ganska låg status (Bergnéhr, 2008). I denna kultur råder också en storstadsnorm, vilket hänger samman med ökad urbanisering. "Bilintresserad ungdom" förknippas med landsbygd och med (manlig) lantlighet, vilket har låg status (Kåks, 2007; Sandqvist, 2002; Skelton & Valentine, 1998).

1.8 Ungdomars körkortstagande ur ett socialpsykologiskt perspektiv

För att få en ökad förståelse för hur ungdomars inställning till körkortstagande varierar med deras vilja att ta eller inte ta körkort kan man utgå från en s.k. "Social kognitionsmodell" som fokuserar på individrelaterade kognitiva faktorer, som t.ex. attityder och föreställningar (Connor & Norman, 1995). Ett exempel på en sådan modell är "Theory of planned behaviour" (TPB) (Ajzen, 1991). TPB har i tidigare studier använts som utgångspunkt för att förutsäga och förstå trafiksäkerhetsrelaterade beteenden, såsom regelöverträdelser hos bilförare eller användning av bilbälten, bilbarnstolar eller cykelhjälm (Elliot, 2004; Forward, 2009; Nolén, 2004; Quine, Rutter & Arnold, 2000). Det bör därför vara fruktbart att även analysera ungdomars inställning till körkortstagande utefter TPB-modellen. Avsikten är att göra detta som en del i en föreliggande undersökning, vilket motiverar att här ge en översiktlig beskrivning av TPB.

En utgångspunkt i TPB är att människor ofta handlar på ett meningsfullt sätt i den meningen att man utnyttjar tillgänglig information för att överväga olika för- och nackdelar med ett visst beteende. Detta innebär inte att de olika antaganden som påverkar beslutet alltid är korrekta. I vissa fall kan de vara baserade på felaktiga föreställningar och en fullständigt irrationell uppfattning om verkligheten. Det innebär inte heller att varje handling föregås av ett noga övervägande. Handlingar som utförts många gånger sker mer eller mindre per automatik. Trots detta finns det föreställningar som stödjer beslutet även om man inte alltid är medveten om detta för stunden (Forward, 2009).

Enligt TPB påverkas beteendet direkt av *intentionen*, som i sin tur påverkas av *attityden* till beteendet, den *subjektiva normen* samt den *upplevda kontrollen av beteendet* (se figur 2).



Figur 2 Schematisk beskrivning av Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991).

Enligt TPB är *attityden* ett uttryck för individens samlade värdering av vilka konsekvenser ett speciellt handlande skulle få. Den *subjektiva normen* mäter en form av grupstryck och beskriver hur andra skulle reagera om beteendet utförs. I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att den inte mäter hur andra faktiskt skulle reagera utan istället vad individen tror. *Upplevd kontroll av beteendet* är den subjektiva upplevelsen av den egna förmågan att bemästra situationen och inte den faktiska förmågan (Schifter & Ajzen, 1985). Denna förmåga kan baseras på tidigare erfarenheter, egna eller andras.

Dessa variabler är definierade som tre oberoende funktioner, som var och en för sig i olika grad påverkar intentionen. Den streckade linjen i figur 2 mellan upplevd kontroll av beteendet och beteende visar på att sambandet kan vara antingen direkt eller indirekt beroende på graden av kontroll. Figur 2 visar även att de mer allmänna attityderna, normerna och den upplevda kontrollen i sin tur påverkas av mera specifika föreställningar om beteendet:

- *Föreställningar om beteendets samt värdering av effekt.* Föreställningarna kan handla om att friheten ökar om man tar körkort. Denna föreställning värderas därefter på en skala från 1 till 7 för att se om det för personen i fråga också är viktigt att deras frihet ökar
- *Föreställning om normen samt vilja till anpassning.* Ungdomar kan t.ex. ha föreställningar om vad olika personer i deras närhet anser om deras körkortstagande och frågan är sedan hur viktigt det är att anpassa sig till dessa förväntningar. Viktiga personer kan vara deras vänner, partners och familj.
- *Föreställningar om kontroll samt upplevda resurser.* Ungdomar kan ha föreställningar om i vilken grad olika faktorer skulle försvåra eller underlätta för dem att ta körkort. Detta kan handla om egna resurser (positiv självbild) eller externa möjligheter (tillgång till bil).

Om man vill använda TPB-modellen för att identifiera vilka enskilda föreställningar som har starkast samband med ungdomars vilja att ta körkort är det viktigt att man, t.ex.

genom intervjuer eller tidigare forskning, lyckas fånga upp sådana föreställningar som är relevanta för just ungdomar (Ajzen & Fishbein, 1980). Enligt TPB påverkas ett beteende också av bakomliggande ”externa faktorer” såsom ålder, kön, personlighet och samhällsfaktorer. Detta sker dock indirekt och förklarar därför inte beteendet i lika hög grad som de faktorer som ingår i modellen (se Forward & Levin, 2006).

1.9 Syfte

Huvudsyftet med föreliggande arbete är att med hjälp av en longitudinell studie öka vår kunskap om vad som påverkar ungdomars körkortstagande. Ungdomars avsikt och inställning till att ta körkort undersöks under perioden 2002 till 2009 samt vilka möjligheter och hinder de upplever för att ta körkort. Ytterligare ett syfte är att undersöka vad som påverkar ungdomars vilja att ta körkort samvarierar med kognitiva faktorer enligt den teoretiska modellen Theory of planned behaviour.

2 Metod

2.1 Genomförande och urval

Datainsamlingen genomförs med en enkät som skickas ut till ett urval av 17,5-åringar i Sverige vid fem separata tillfällen, hösten 2002, 2003, 2004, 2006 och våren 2009. Valet av 17,5-åringar görs därför att det för den gruppen ligger nära i framtiden att få ta körkort och att de sannolikt därför reflekterar över sitt eventuella körkortstagande och även bör ha åsikter om detta. Varje enkätutskick görs till ett slumpmässigt urval av personer från Sveriges befolkningsregister (SPAR). För åren 2002–2004 var urvalet 2 000 personer och åren 2006 och 2009 1 500 personer.

Varje enkätutskick efterföljs av två påminnelser. Svarsfrekvensen anges i tabellen nedan.

Tabell 1 Antal utskickade enkäter, svarsfrekvens och det totala urvalet uppdelat på mätår.

Mätår	Utskick (n)	Svar (n)	Svarsfrekvens (%)
2002	2 000	1 468	73,4
2003	2 000	1 448	72,4
2004	2 000	1 341	67,0
2006	1 500	921	61,4
2009	1 500	837	55,8
n (totalt)	9 000	6 015	66,8

2.2 Enkätens uppläggning

I stort sett används samma enkätfrågor vid samtliga mätomgångar förutom att ungdomarna vid det sista tillfället fick svara på några frågor om introduktionsutbildningen, riskutbildningen och den nya kursplanen för körkortstagande. Enkäten bestod av totalt 36 övergripande frågor med tillhörande delfrågor. Enkätfrågorna har delats in i följande frågeområden:

A. Demografiska bakgrundsfrågor

- Kön
- Ålder
- Bostadstyp
- Bor i tätort eller landsbygd samt ortstorlek
- Sysselsättning
- Familjens högsta utbildning
- Körkort för bil (föräldrar och syskon)
- Etnisk bakgrund (föräldrars födelseland).

Dessa bakgrundsfrågor mättes med hjälp utav kategoriska svar såsom man eller kvinna; studerar, studerar inte; ja, nej osv.

B. Frågor om transportbehov och transportmöjligheter

- Transporter med kollektivtrafik
- Transporter med bil
- Transporter med cykel eller till fots.

Dessa frågor mättes med hjälp av en femgradig skala, där fem antingen anger att möjligheten är stor eller att de alltid använder detta färd sätt och siffran ett att möjligheten är väldigt liten eller att de aldrig använder färdmedlet.

C. Frågor om körkort, körkortstillstånd och övningskörning

- Tillgång till bil, handledare och trafikskola för övningskörning
- Deras inställning till att ta körkort någon gång och deras inställning till att ta körkort då de är 18–19 år
- De främsta skälen för och emot att ta körkort då de är mellan 18–19 år
- Om deras vänner har körkortstillstånd
- Om de påbörjat sin körkortsutbildning
- Om de själva har körkortstillstånd.

Den första frågan om tillgång till bil, handledare och trafikskola mättes med hjälp av en femgradig skala, där fem anger att tillgången är god och ett anger att tillgången är dålig. Frågan om deras inställning till att ta körkort mättes på samma femgradiga skala, från mycket troligt till inte alls troligt samt från positiv till negativ. I samband med de främsta skälen för och emot presenteras olika förslag som de fick ta ställning till och sedan rangordna de tre viktigaste. En femgradig skala mäter om deras vänner har körkortstillstånd och svaren varierade från alla till ingen. De övriga frågorna mättes med hjälp av två kategorier; ja eller nej.

D. Ungdomarnas inställning till körkort

- Attityd till att ta körkort
- Föreställningar om vilka konsekvenser ett körkort skulle få
- Motiv för respektive emot att ta körkort
- Hur man väljer att spendera 10 000 kr. Ta körkort eller köpa annat.

Dessa frågor mättes med hjälp av en femgradig skala, där fem innebär att de är positiva till frågan och ett att de är negativa. Som svar på frågan om hur de skulle spendera 10 000 får de ta ställning till olika alternativ samt möjlighet att fylla i ett eget alternativ.

E. Påverkan av personer i omgivningen

- Upplevelse av vad andra personer i allmänhet tycker om att de ska eller inte ska ta körkort (subjektiv norm)
- Upplevelse av vad deras föräldrar, syskon och vänner tycker om att de ska eller inte ska ta körkort (normativa föreställningar).

Dessa frågor mättes med hjälp av en femgradig skala, där fem anger att det är mycket viktigt och ett att det inte alls är viktigt.

F. Upplevda möjligheter och hinder för körkortstagande

- Helhetsuppfattning om det skulle vara lätt eller svårt att ta körkort (upplevd kontroll)
- Uppfattning om olika faktorer som kan underlätta respektive försvåra för dem att ta körkort (kontrollföreställningar).

Ovanstående frågor mättes med hjälp av en femgradig skala, där fem anger att det som anges i frågan underlättar för dem att ta körkort och ett att det försvårar.

I enkäten för år 2009 ingår även frågor om introduktionsutbildningen, riskutbildningen och om kursplanen skulle underlätta eller försvåra för dem att ta körkort.

2.3 Databearbetning och statistisk analys

Deskriptiva analyser (procentuella andelar och medelvärden) genomförs för att beskriva materialet. Den procentuella andelen av ungdomarnas svar illustreras med hjälp av figurer. Signifikanstester utförs för att undersöka skillnader mellan olika grupper (mättillfälle och kön), variablerna har testats med antingen chi²-test, envägs – eller flervägsvariansanalys. I samband med flervägsanalyserna används Tukey post hoc test för att undersöka vilka grupper som skilde sig åt (Hays, 1988).

När det gäller tillämpningen av den teoretiska modellen Theory of planned behaviour (TPB) används en multipel regressionsanalys på materialet från 2009. En multipel regressionsanalys innebär att flera bakomliggande variabler, s.k. ”prediktorer”, viktas ihop för att tillsammans nå ett så högt samband som möjligt med den variabel man vill ”predicera”, den s.k. ”beroendevariabeln”. Genom analysen erhålls bl.a. ett mått på hur mycket prediktorerna tillsammans kan ”förklara” den beroendevariabeln vilket i denna studie är deras intention att ta körkort.

Samtliga statistiska analyser i föreliggande studie genomförs med hjälp av statistikprogrammet Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) 17.0.

3 Resultat

I resultatavsnitten 3.1 presenteras deskriptiva analyser (medelvärden och procentuella andelar) för de olika enkätfrågorna uppdelat på de olika mättilfällena. I avsnitt 3.2 jämförs resultaten från de olika mättilfällena. I avsnitt 3.3 redovisas de uppmätta skillnaderna mellan pojkar och flickor. I avsnitt 3.4 redovisas ungdomarnas vilja att ta körkort utifrån den socialpsykologiska modellen Theory of planned behaviour (TPB). I dessa analyser ingår endast data från det sista mättilfället.

3.1 Deskriptiv data för urvalsgrupperna år 2002, 2003, 2004, 2006 och år 2009

Undersökningsgruppen är i genomsnitt 17,6 år och andelen kvinnor är något högre än männen. De flesta bor i villa eller radhus med sina föräldrar som oftast är födda i Sverige. Merparten av ungdomarna studerar på gymnasiet där ca 2/3 av dessa går ett teoretiskt inriktat utbildningsprogram. Ungefär 60–70 % bor i tätort och ungefär 1/3-del bor i orter med mer än 100 000 invånare (tabell 2).

Tabell 2 Svarsfördelning på vissa bakgrundsvariabler.

Variabler	Alternativ	2002		2003		2004		2006		2009	
		%	n	%	n	%	n	%	n	%	n
Kön	Man	47,8	699	49,6	713	48,0	638	49,5	454	44,4	372
	Kvinna	52,2	764	50,4	724	52,0	691	50,5	464	55,6	465
n (total)		1463		1437		1329		918		837	
Bor med föräldrar?	Ja, med båda	70,8	1032	67,9	967	70,4	929	68,5	614	68,1	553
	Ja, med en	22,8	93	24,6	351	22,7	299	23,7	212	23,2	188
	Nej, bor ensam/ med andra	6,4	333	7,4	106	7,0	92	7,8	70	8,7	71
n (total)		1458		1424		1320		896		812	
Bostadstyp	Villa/radhus	76,8	1073	76,3	1042	76,6	967	76,7	660	77,8	612
	Annat	23,2	325	23,7	323	23,4	296	23,3	201	22,2	175
n (total)		1398		1365		1263		861		787	
Bostadsort	Tätort	66,4	946	70,6	1004	70,0	916	68,6	617	62,0	416
	Landsbygd	33,6	478	29,4	418	30,0	393	31,4	282	38,0	255
n (total)		1424		1422		1309		899		671	
Tätortsstorlek	> 150 000 inv.	19,5	184	20,1	196	22,1	195	18,7	105	20,5	122
	100-150 000 inv.	10,4	98	11,8	115	11,8	104	12,6	71	10,8	64
	50-100 000 inv.	19,1	181	17,4	170	17,1	151	18,5	104	14,8	88
	25-50 000 inv.	19,7	186	19,0	185	19,6	173	22,7	128	19,0	113
	< 25 000 inv.	31,4	297	31,7	309	29,5	261	27,5	155	35,0	208
n (total)		946		975		884		563		595	
Sysselsättning	Studerar	97,5	1428	98,4	1417	98,8	1321	97,9	886	97,2	806
	Annat	2,5	37	1,6	23	1,2	16	2,1	19	2,8	23
n (total)		1465		1440		1337		905		829	

Tabell 2 (forts.) Svartsfördelning på vissa bakgrundsvariabler.

Variabler	Alternativ	2002		2003		2004		2006		2009	
		%	n	%	n	%	n	%	n	%	n
Familjens	Grundskola	7,5	107	6,7	94	6,6	86	5,9	52	5,2	42
högsta utb.	Gymnasium	41,9	601	39,8	560	40,0	519	43,2	378	35,8	287
	Universitet/hög.	43,9	630	47,4	666	45,2	586	44,3	388	52,1	417
	Annat	6,8	98	6,1	86	8,2	106	6,6	58	6,9	55
n (total)		1436		1406		1297		876		801	
Föräldrars	Sverige	81,1	1187	79,8	1152	79,1	1057	81,0	744	79,7	652
födelseland	Sverige + annat l.	8,6	126	9,8	141	10,9	146	10,3	95	9,8	80
	Annat land	10,3	150	10,4	150	10,0	134	8,6	79	10,5	86
n (total)		1463		1443		1337		918		818	

3.2 Jämförelse mellan studierna utförda år 2002, 2003, 2004, 2006 och år 2009

För att undersöka om det finns skillnader mellan de olika tillfällena genomförs variansanalyser vilka fokuserar på skillnader mellan medelvärden. Post hoc test görs för att se vilka måttillfällen som skiljer sig signifikant åt. Resultaten redovisas dessutom i linjediagram för att få en tydligare bild av hur de olika frågorna skiljer sig åt vid de olika måttillfällena.

3.2.1 Transportmöjligheter och transportvanor

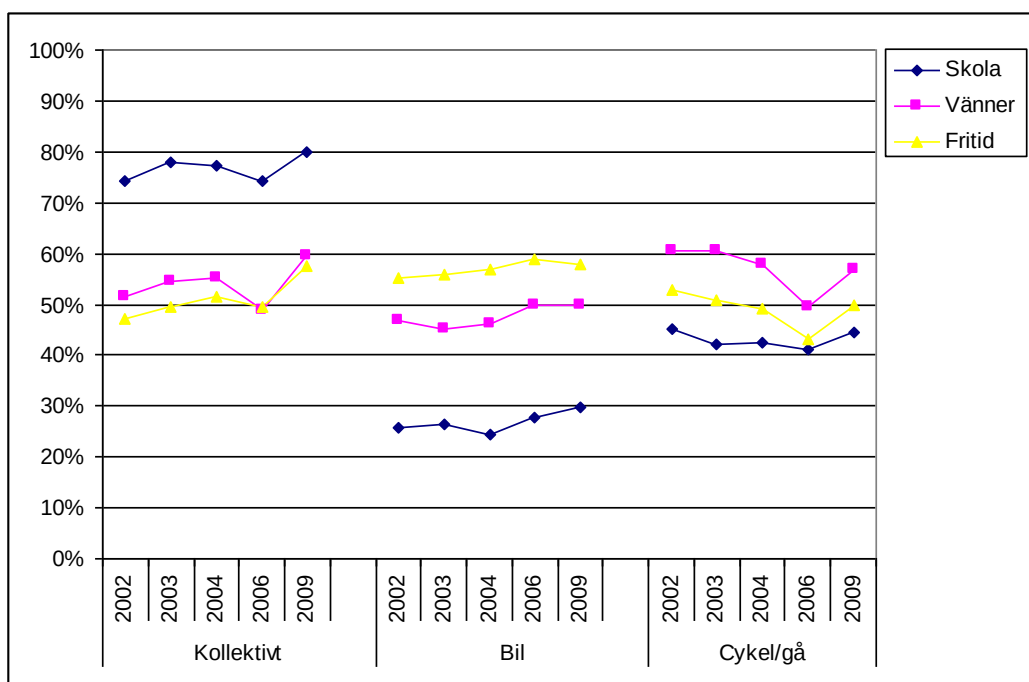
Frågor om upplevd möjlighet att transportera sig till skola, vänner och till fritidsaktiviteter ställs. I tabell 3 visas resultaten från denna analys. Tabellen visar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan de olika måttillfällena när det gäller upplevd möjlighet att cykla/gå till skolan. Signifikanta medelvärdesskillnader finns däremot mellan mätningarna avseende upplevd möjlighet att åka kollektivtrafik och att bli skjutsad i bil till skolan, vänner och till fritidsaktiviteter, där ungdomarna år 2009 upplever sig ha större möjlighet att åka kollektivt och att bli skjutsad i bil till skola, vänner och till fritidsaktiviteter jämfört med tidigare år. Dessutom finns signifikanta skillnader mellan de olika måttillfällena gällande upplevd möjlighet att cykla/gå till vänner och fritidsaktiviteter. År 2006 svarar ungdomarna att de har en rätt liten möjlighet att cykla eller gå om man jämför med de övriga åren.

Tabell 3 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande upplevd möjlighet att transportera sig till skola, vänner och fritidsaktiviteter.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	F	P
Kollektivt							
Skola	1,90 (1,31)	1,82 (1,26)	1,84 (1,26)	1,91 (1,29)	1,74 (1,22)	2,55	*
n	1315	1283	1216	808	758		
Vänner	2,68 (1,52)	2,58 (1,51)	2,55 (1,50)	2,69 (1,49)	2,40 (1,49)	5,20	**
n	1345	1303	1221	804	778		
Fritid	2,81(1,57)	2,71 (1,54)	2,69 (1,55)	2,73 (1,55)	2,50 (1,54)	4,43	**
n	1219	1169	1092	753	701		
Bil							
Skola	3,58 (1,47)	3,53 (1,48)	3,57 (1,44)	3,46 (1,47)	3,35 (1,49)	3,80	**
n	1358	1332	1225	824	768		
Vänner	2,74 (1,40)	2,82 (1,42)	2,76 (1,40)	2,67 (1,41)	2,58 (1,33)	4,31	**
n	1393	1362	1263	861	803		
Fritid	2,52 (1,42)	2,53 (1,45)	2,46 (1,41)	2,39 (1,37)	2,37 (1,36)	2,59	*
n	1297	1245	1161	804	742		
Cykel/gång							
Skola	3,10 (1,86)	3,18 (1,84)	3,16 (1,84)	3,21 (1,83)	3,11 (1,83)	0,68	n.s
n	1360	1345	1234	824	777		
Vänner	2,36 (1,57)	2,36 (1,58)	2,40 (1,54)	2,67 (1,59)	2,47 (1,56)	6,69	**
n	1442	1400	1297	869	805		
Fritid	2,64 (1,65)	2,69 (1,65)	2,71 (1,64)	2,92 (1,64)	2,75 (1,64)	3,94	**
n	1319	1276	1184	809	752		

1 = Mycket stor; 5 = Mycket liten; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant



Figur 3 Andelen ungdomar som upplever mycket/ganska stor möjlighet att åka kollektivtrafik, bli skjutsade i bil och cykla/gå till skola, vänner och fritidsaktiviteter. Svarsalternativ "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 3 visar att ungdomarna upplever att de har störst möjlighet att åka kollektivtrafik till skolan (74–80 %). Vidare visar figuren att man upplever störst möjlighet att bli skjutsad i bil till fritidsaktiviteter. Andelen som svarar att de upplever mycket/ganska stor möjlighet att bli skjutsad i bil är 55–59 %. Resultaten visar också att ungdomarna upplever störst möjlighet att cykla eller gå till sina vänner, (50–61 %). Figuren visar även att man år 2006 i mindre grad än övriga år, anser att man har goda möjligheter att åka kollektivt och cykla oavsett syftet med resan. Då det handlar om resor med bil har möjligheterna blivit bättre sedan 2004.

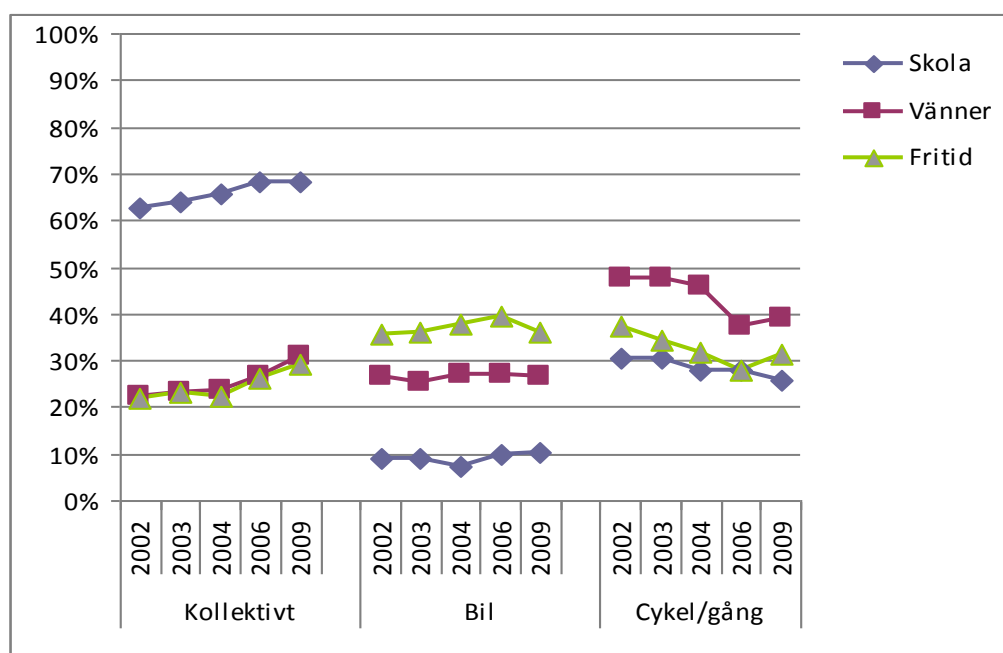
Frågor om användning av olika färdmedel för att ta sig till skola, vänner och fritidsaktiviteter ställs. Resultaten av dessa analyser presenteras i tabell 4. Tabellen visar att det finns några signifikanta medelvärdesskillnader mellan de olika mättillfällena när det gäller att åka kollektivt (skolan, vänner och till fritidsaktiviteter) att bli skjutsad i bil (skolan) och att cykla/gå (vänner och fritidsaktiviteter). Resultaten visar att det är vanligare att ungdomarna år 2009 åker kollektivt och att de blir skjutsade i bil till skolan. Resultaten visar också att det är färre ungdomar år 2006 och 2009 som cyklar eller går till sina vänner och fritidsaktiviteter.

Tabell 4 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande användning av olika färdmedel för att ta sig till skola, vänner och fritidsaktiviteter.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Kollektivt							
Skola	2,37 (1,61)	2,34 (1,61)	2,25 (1,58)	2,24 (1,62)	2,17 (1,53)	2,81	*
n	1403	1391	1286	861	797		
Vänner	3,58 (1,28)	3,52 (1,29)	3,52 (1,32)	3,41 (1,34)	3,23 (1,34)	10,87	**
n	1422	1396	1296	866	813		
Fritid	3,74 (1,40)	3,68(1,40)	3,71 (1,41)	3,60 (1,44)	3,45 (1,47)	5,93	**
n	1317	1279	1194	814	753		
Bil							
Skola	4,07 (1,05)	4,12 (1,03)	4,13 (0,99)	4,09 (1,06)	4,00 (1,11)	2,39	*
n	1409	1395	1279	861	798		
Vänner	3,30 (1,19)	3,34 (1,21)	3,31 (1,22)	3,27 (1,22)	3,30 (1,19)	0,63	n.s
n	1434	1410	1303	881	819		
Fritid	3,05 (1,35)	3,07 (1,36)	3,06 (1,37)	3,00 (1,37)	3,08 (1,35)	0,51	n.s
n	1318	1283	1193	828	759		
Cykel/gång							
Skola	3,64 (1,68)	3,69 (1,69)	3,75 (1,64)	3,77 (1,67)	3,84 (1,58)	2,23	n.s
n	1409	1393	1281	865	793		
Vänner	2,80 (1,38)	2,82 (1,40)	2,87 (1,39)	3,12 (1,43)	3,05 (1,38)	10,82	**
n	1448	1420	1310	881	819		
Fritid	3,19 (1,50)	3,27 (1,49)	3,34 (1,47)	3,49 (1,45)	3,40 (1,46)	6,18	**
n	1333	1305	1198	831	763		

1 = Alltid; 5 = Aldrig; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar; * $p < .05$; ** $p < .01$;
n.s = icke signifikant

Figur 4 visar andelen ungdomar som alltid/nästan alltid åker kollektivtrafik, blir skjutsade i bil och cyklar/går till skola, vänner och fritidsaktiviteter.



Figur 4 Andelen ungdomar som alltid/nästan alltid åker kollektivtrafik, blir skjutsade i bil och cyklar/går till skola, vänner och fritidsaktiviteter. Svartalernativet "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 4 visar att det är vanligast att man åker kollektivt till skolan (63–68 % alltid eller nästan alltid). När det gäller transport till fritidsaktiviteter är det vanligast att man blir skjutsad i bil, andelen ungdomar som svarat detta är 36–39 %. Vidare visar resultaten att det är vanligast att man cyklar eller går till sina vänner. Figuren visar också att ungdomarna som svarar att de åker kollektivt och att de cyklar eller går har ökat respektive minskat över tid.

Sammanfattningsvis kan sägas att de flesta ungdomar upplever att de har stora möjligheter att åka kollektivtrafik till skolan medan möjligheterna att ta sig dit med bil eller att cykla eller gå är sämre. När det gäller att ta sig till vänner bedöms det vara mest möjligt med cykel/gång eller med kollektivtrafiken. Till fritidsaktiviteter bedömer ungdomarna att de har bäst möjligheter att åka som passagerare i bil. Ungdomarnas upplevda möjligheter att transportera sig med olika färdmedel speglar ganska väl hur de väljer att transportera sig till skolan, vänner och fritidsaktiviteter. Det är vanligast att man åker kollektivt till skolan. Däremot är det vanligast att man blir skjutsad i bil till sina fritidsaktiviteter. När det gäller transport till vänner är det vanligast att man cyklar eller går.

3.2.2 Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort

I enkäten ingick fyra frågor som handlar om ungdomarnas intentioner. Medelvärdesanalyser för de olika mätillfällena redovisas i tabell 5. Tabellen visar att det inte förekommer några signifikanta skillnader mellan mätningarna avseende avsikt att ta körkort någon gång eller när man är 20–24 år. Däremot finns det signifikanta skillnader mellan mätningarna gällande avsikt att ta körkort vid 18–19 år och när man är 25 år eller äldre. Det är fler ungdomar år 2004 som tänker ta körkort vid 18–19 års ålder jämfört med år

2003 och det är fler ungdomar år 2006 som tänker ta körkort när de är 25 år eller äldre jämfört med år 2004.

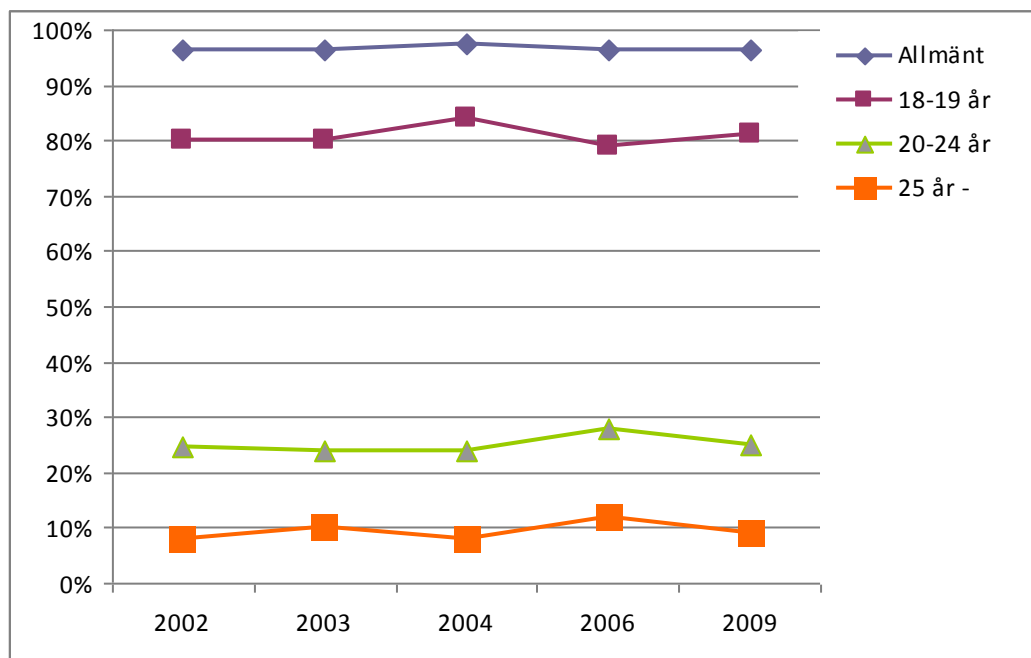
Tabell 5 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande avsikt att ta körkort för personbil uppdelat på ålder vid körkortstagandet.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
18 år–	1,14 (0,51)	1,15 (0,53)	1,11 (0,46)	1,16 (0,53)	1,16 0,54)	2,06	n.s
n	1464	1440	1340	917	834		
18–19 år	1,70 (1,08)	1,74 (1,14)	1,61 (1,02)	1,72 (1,11)	1,68 (1,10)	3,03	*
n	1462	1437	1336	911	834		
20–24 år	3,58 (1,42)	3,58 (1,43)	3,66 (1,44)	3,52 (1,49)	3,57 (1,43)	1,30	n.s
n	1418	1398	1301	874	802		
25 år -	4,44 (1,10)	4,40 (1,17)	4,49 (1,08)	4,33 (1,23)	4,37 (1,16)	3,04	*
n	1413	1395	1295	879	801		

1 = Mycket troligt; 5 = Inte alls troligt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant

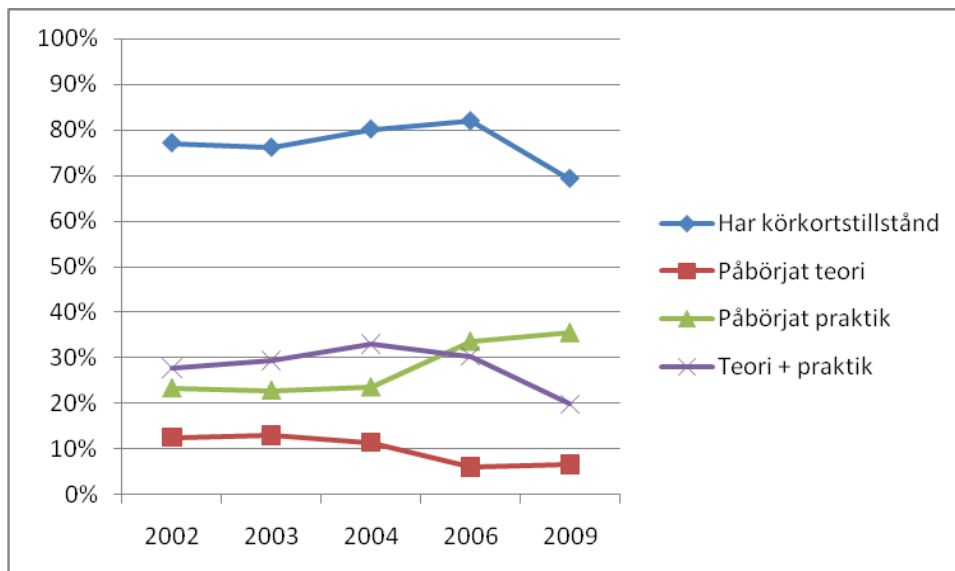
För att ytterligare illustrera skillnaden mellan de olika mätningarna presenterar figur 5 hur stor andel av ungdomarna som har för avsikt att ta körkort.



Figur 5 Andelen ungdomar som svarat att det är mycket/ganska troligt att de har för avsikt att ta körkort för personbil. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 5 visar att nästan samtliga ungdomar, oavsett år, tänker ta körkort någon gång. De flesta (79–84 %) säger att de tänker ta sitt körkort tidigt, dvs. när de är mellan 18–19 år.

Två frågor i enkäten handlar om körkortstillstånd samt om ungdomarna påbörjat sin körkortsutbildning, se figur 6.



Figur 6 Andel ungdomar med körkortstillstånd samt påbörjad körkortsutbildning. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 6 visar att andelen ungdomar år 2009 som har körkortstillstånd och som har påbörjat den teoretiska och den praktiska utbildningen är mindre jämfört med tidigare år. Däremot kan man se en motsatt trend då det handlar om att man enbart påbörjat den praktiska utbildningen.

Sammanfattningsvis visar resultaten att nästan samtliga ungdomar oavsett år har för avsikt att ta körkort någon gång. De flesta säger att det är troligt att de tar sitt körkort tidigt, dvs. när de är mellan 18–19 år. Vidare visar resultaten att andelen ungdomar som har körkortstillstånd har ökat mellan år 2003–2006, därefter har andelen minskat. Resultaten visar att andelen ungdomar som har påbörjat sin praktiska eller teoretiska utbildning varit relativt konstant under åren 2002–2003, därefter sker en ökning respektive minskning av andelen. Andelen ungdomar som påbörjat den teoretiska delen av utbildningen har ökat en aning mellan åren 2002–2004 därefter sker en minskning.

3.2.3 Inställning till att ta körkort

Ungdomarna fick ta ställning till ett antal påståenden om vad ett körkort skulle innebära för dem. Resultaten från dessa analyser redovisas i tabell 6. Tabellen visar att det inte förekommer några signifikanta skillnader mellan de olika mätillfällena avseende rörelsefrihet, oberoende och transporter under fritiden. Rent allmänt anser man att ett körkort skulle innebära ökad rörelsefrihet och ett ökat oberoende. Man anser också att det skulle underlätta i samband med transporter till och från fritidsaktiviteter. Däremot föreligger det signifikanta skillnader mellan de olika mätillfällena avseende kollektivtrafik, arbete och vuxenbekräftelse. Det är färre ungdomar år 2009, jämfört med tidigare

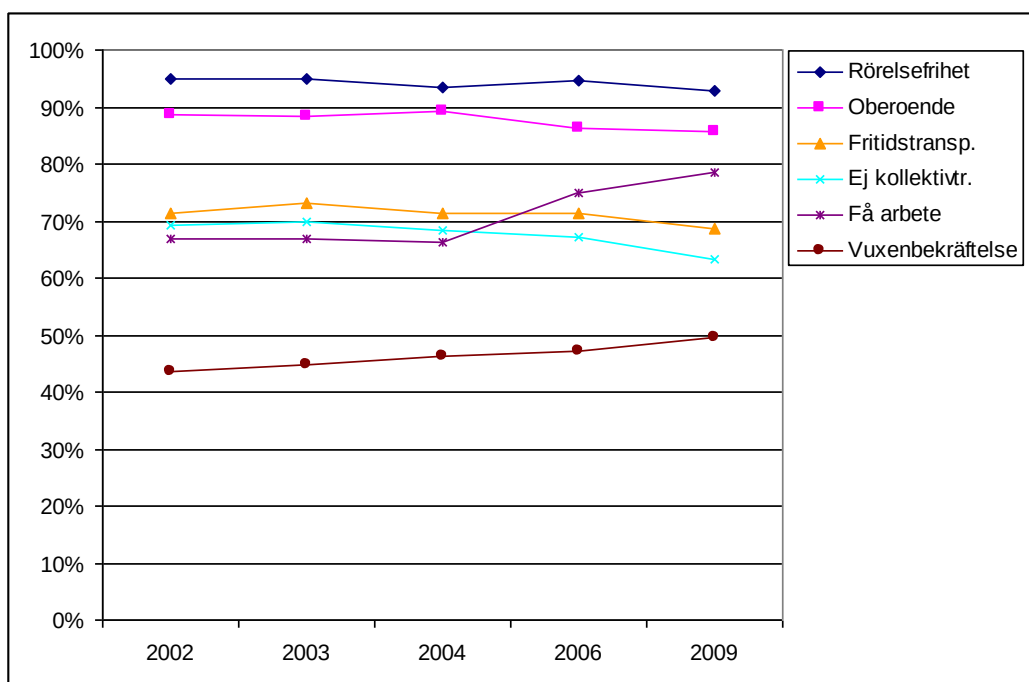
år som tror att ett körkort skulle påverka användningen av kollektiva transporter. Resultaten visar också att det är fler ungdomar år 2009 som anger ökad chans att få ett arbete och bekräftelse på att man blivit vuxen som fördelar med att ta körkort.

Tabell 6 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande upplevda konsekvenser av att ta körkort.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Rörelsefrihet	1,24 (0,60)	1,25 (0,64)	1,26 (0,65)	1,24 (0,62)	1,31 (0,77)	1,90	n.s
n	1467	1439	1333	910	834		
Oberoende	1, 44(0,94)	1,45 (0,94)	1,41 (0,94)	1,48 (0,99)	1,52 (1,04)	1,84	n.s
n	1466	1435	1333	912	832		
Fritidstransp.	1,98 (1,33)	1,94 (1,31)	1,96 (1,29)	1,93 (1,30)	2,04 (1,35)	0,95	n.s
n	1459	1434	1329	907	830		
Kollektivtr.	2,05 (1,23)	2,01 (1,20)	2,07 (1,27)	2,07 (1,25)	2,18 (1,30)	2,38	*
n	1465	1434	1334	906	831		
Få arbete	2,11 (1,18)	2,10 (1,16)	2,07 (1,16)	1,85 (1,07)	1,78 (1,06)	19,35	**
n	1463	1436	1332	907	831		
Vuxenbekräft	2,80 (1,28)	2,78 (1,33)	2,70 (1,30)	2,69 (1,30)	2,62 (1,30)	3,69	**
n	1462	1441	1333	912	833		

1 = Ja, absolut; 5 = Nej, inte alls; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant



Figur 7 Andelen ungdomar som absolut eller delvis instämmer med de listade konsekvenserna av att ta körkort. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 7 visar att det framförallt är två typer av konsekvenser som ungdomarna oavsett mättillfälle håller med om. Det gäller först och främst rörelsefrihet vilken skulle öka om de fick ett körkort. Ett körkort skulle även göra dem mera oberoende eftersom de inte behöver be andra om skjuts. Figuren visar också att med avseende på rörelsefrihet har andelen som instämmer med att den skulle öka varit relativt konstant över tid. Däremot har andelen ungdomar som anser att ett körkort skulle öka deras chans att få ett arbete, följt av bekräftelse på att de blivit vuxna, ökat över tid. Det som har minskat är synen på oberoende, kunna åka kollektivt mera sällan och att ett körkort underlättar transporter till och från fritidsaktiviteter.

Resultaten av medelvärdesanalyserna för de olika mättillfällena avseende ytterligare några konsekvenser av ett körkortstagande redovisas i tabell 7. Tabellen visar att det inte förekommer några signifikanta medelvärdesskillnader mellan de olika mättillfällena avseende kostnader, bilskötsel, festchaufför och skaderisk. Däremot föreligger det signifikanta medelvärdesskillnader mellan de olika mättillfällena avseende miljöförstöring. Fler ungdomar år 2006 och 2009 jämfört med tidigare år anger miljöförstöring som en konsekvens av ett körkortstagande.

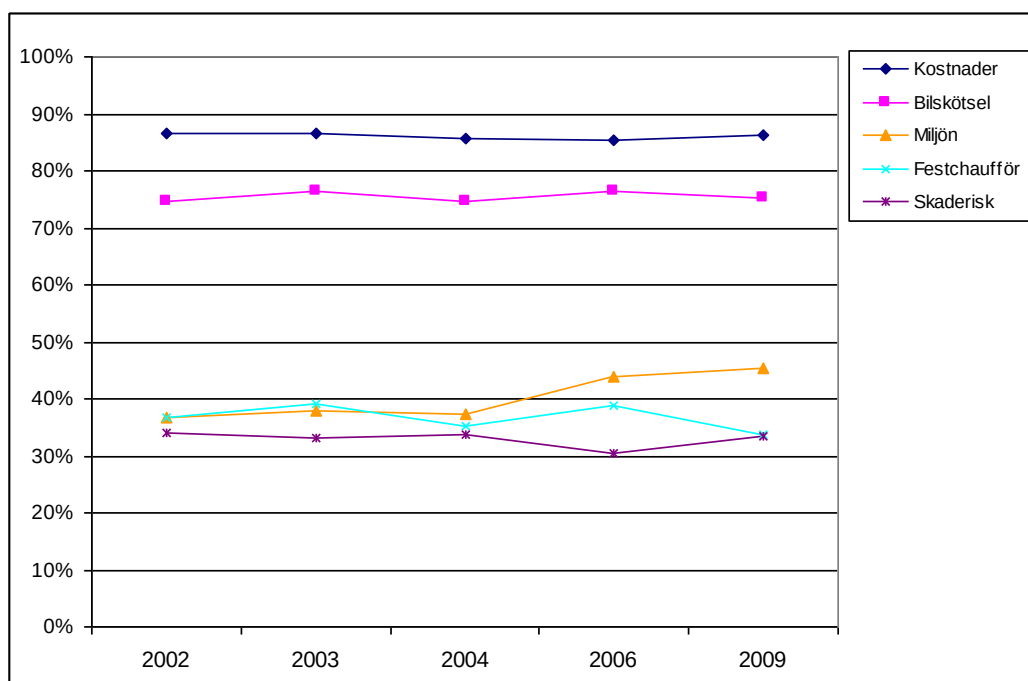
Tabell 7 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande upplevda konsekvenser av att körkort.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Kostnader	1,57(0,91)	1,57 (0,92)	1,59 (0,93)	1,60 (0,95)	1,55 (0,89)	0,33	n.s
n	1462	1425	1333	872	833		
Bilskötsel	1,94 (1,09)	1,87 (1,06)	1,93 (1,09)	1,89 (1,03)	1,89 (1,04)	1,03	n.s
n	1458	1424	1331	909	829		
Miljön	2,89(1,30)	2,87 (1,29)	2,85 (1,26)	2,67 (1,22)	2,61(1,24)	10,22	**
n	1458	1436	1332	828	832		
Festchaufför	2,97 (1,25)	2,93 (1,31)	3,00 (1,28)	2,92 (1,29)	3,07 (1,30)	2,26	n.s
n	1465	1435	1329	905	829		
Skaderisk	3,06 (1,31)	3,12 (1,35)	3,07 (1,33)	3,11 (1,27)	3,10 (1,36)	0,44	n.s
	1461	1435	1327	905	829		

1 = Ja, absolut; 5 = Nej, inte alls; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant

Figur 8 visar hur stor andel som instämmer starkt med de olika påståendena dvs. om de absolut eller delvis upplever att ett körkort skulle medföra ökade kostnader, ett större ansvar för skötsel av bilen, förstöra miljön, att de fick vara festchaufför och att skaderisken skulle öka.



Figur 8 Andelen ungdomar som upplever att de olika faktorerna är absolut/delvis negativa konsekvenser av att ta körkort. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 8 visar att en väldigt stor andel instämmer med att ett körkort innebär ökade bensin- och underhållskostnader. Andra tänkbara konsekvenser som ökad skaderisk och

att behöva vara chaufför är det enbart omkring 35 % som instämmer med. Andelen ungdomar som anser att ett körkort skulle få en negativ effekt på miljön har ökat över tid. År 2002–2004 är andelen ungdomar som instämmer med påståendet ungefär 37 % medan motsvarande siffra för år 2006/2009 är ca 46 %.

Ungdomarna tillfrågas också om vilka skäl/motiv de anser vara viktigast för att de skulle vilja ta respektive inte ta körkort när de är mellan 18–19 år. Frågan som ställdes är: *”Tänk dig att du tar/inte tar körkort mellan 18–19 år, vilka skulle vara de främsta skälen för att göra/inte göra det?”*. De har rangordnat fasta svarsalternativ, där noll är minst viktigt och tre är mest viktigt. Resultaten av frågorna redovisas i tabell 8 och 9.

I tabell 8 redovisas resultaten av medelvärdesskillnaderna mellan de olika mätningarna avseende skälet för att ta körkort mellan 18 och 19 år. Tabellen visar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan de olika mättillfällena avseende föräldrar, vuxenstatus och kompisar som viktiga skäl för att ta körkort. Däremot finns signifikanta skillnader mellan de olika mättillfällena avseende rörelsefrihet, arbete, kul att köra bil, slipper åka kollektivtrafik och motorintresse. När det gäller frågan om ett körkort skulle öka deras rörelsefrihet så visar tabellen att medelvärdet är lägre år 2006 och år 2009 vilket innebär att detta skäl inte är lika viktigt som tidigare. Detsamma gäller för 2009 och kul att köra bil, att de slipper åka kollektivtrafik samt motorintresse. Däremot då det handlar om arbete som skäl/motiv till att ta körkort är medelvärdet högre vid de två sista mättillfällena. Det motiv som rankas högst, oavsett år, är rörelsefrihet.

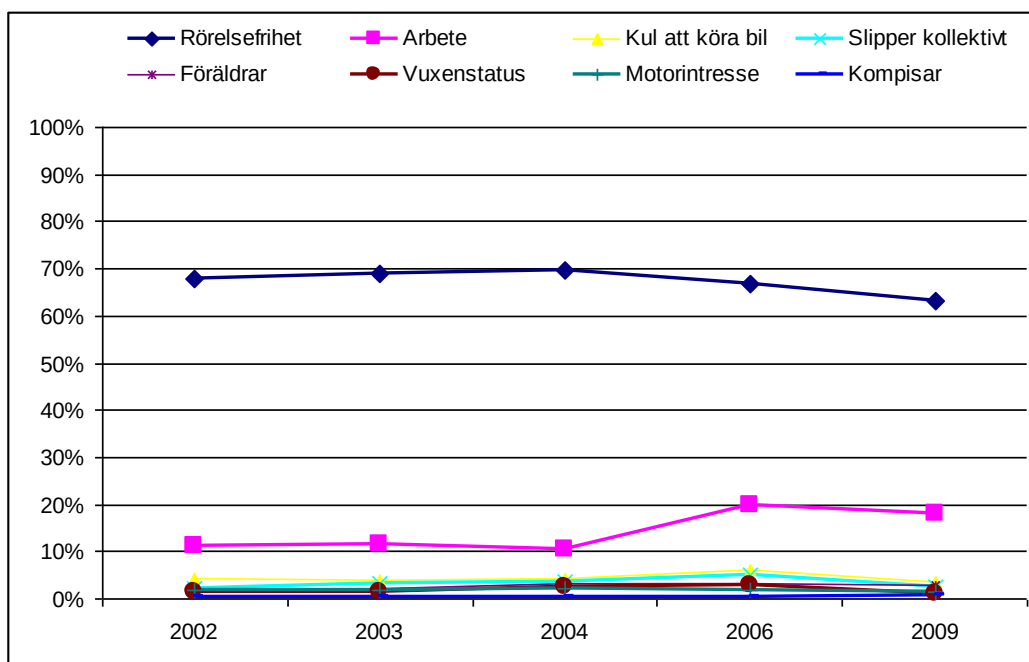
Tabell 8 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande genomsnittlig "tyngd" hos olika motiv för att ta körkort mellan 18 och 19 år.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Rörelsefrihet	2,54 (0,86)	2,55 (0,86)	2,51 (0,89)	2,44 (0,93)	2,43 (0,94)	3,68	**
n	1385	1375	1321	915	795		
Arbete	1,03 (1,10)	1,07 (1,10))	0,97 (1,09)	1,33 (1,16)	1,44 (1,12)	32,66	**
n	1385	1375	1321	907	795		
Kul att köra bil	0,70 (0,90)	0,69 (0,89)	0,72(0,91)	0,64 (0,91)	0,53 (0,84)	6,50	**
n	1385	1375	1321	910	795		
Slipper kollektivt	0,65 (0,87)	0,71 (0,90)	0,65 (0,90)	0,67 (0,96)	0,56 (84)	3,51	**
n	1385	1375	1321	906	795		
Föräldrar	0,31 (0,70)	0,28 (0,67)	0,32 (0,73)	0,36 (0,81)	0,34 (0,72)	2,10	n.s
n	1385	1375	1321	907	795		
Vuxenstatus	0,27 (0,65)	0,26 (0,63)	0,30 (0,69)	0,30 (0,71)	0,28 (0,61)	1,13	n.s
n	1385	1375	1321	907	795		
Motorintresse	0,22 (0,61)	0,26 (0,66)	0, 21 (0,61)	0,21 (0,61)	0,14 (0,51)	4,92	**
n	1385	1375	1321	904	795		
Kompisar	0,09 (0,38)	0,10 (0,40)	0,10 (0,39)	0,09 (0,39)	0,09 (0,37)	0,41	n.s
n	1385	1375	1321	908	795		
Övrigt	0,17 (0,60)	0,14 (0,56)	0,17 (0,61)	0,15 (0,58)	0,13 (0,55)	1,02	n.s
n	1385	1375	1321	915	795		

0 = minst viktigt; 3 = mest viktigt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant

Figur 9 visar de viktigaste skälen för att ta körkort.



Figur 9 Andelen ungdomar och det viktigaste skälet **för** att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

Figur 9 visar att en klar majoritet (> 60 %) anger ökad rörelsefrihet som det enskilt viktigaste skälet till att de skulle ta körkort. På andra plats kommer ökad chans att få ett arbete. Figuren visar även att andelen ungdomar som rankar rörelsefrihet högst minskat över tid. Motsatt förhållande gäller chansen att få ett arbete vilket rankas som mera viktigt under senare år även om man kan se en viss nedgång under 2009 jämfört med 2006. Andelen ungdomar som anger att deras intresse av bilar och motorer är ett viktigt skäl till att ta körkort har hållit sig konstant på en låg nivå. Ungdomarna år 2006 utmärker sig eftersom en större andel anger föräldrar, kompisar, vuxenstatus, slippa åka kollektivt och att det är kul att köra bil i högre grad än ungdomarna under de andra åren. Skäl som är minst viktigt för att ta körkort är att deras kompisar tänker ta körkort och att de slipper åka kollektivt.

I tabell 9 redovisas resultaten av medelvärdesskillnaderna mellan de olika mätningarna avseende hur de rankar de olika motiven som talar emot att man skall ta körkort mellan 18 och 19 år. Det förekommer inte några signifikanta skillnader mellan de olika mätningarna då det handlar om att de vill lägga pengarna på annat, att deras föräldrar inte tycker att de skall ta körkort, att deras vänner inte har körkort och att själva teoriprovet skulle vara ett hinder. Däremot förekommer signifikanta skillnader mellan mättillfällena då det handlar om att de inte har råd, inte tid, inte tror att de skall klara av uppkörningen, att bilismen är ett hot mot miljön och att det går lika bra att åka kollektivt. Resultaten visar att ungdomarna år 2009 inte i lika hög grad som tidigare uppger att de inte har tid och eller att uppkörningen skulle vara ett hinder. Däremot har miljöskälet blivit viktigare. Under åren 2006 och 2009 är det färre som anger att de inte har råd och under åren 2009 och 2003 är möjligheten att åka kollektivt ett viktigt skäl för att inte ta körkort.

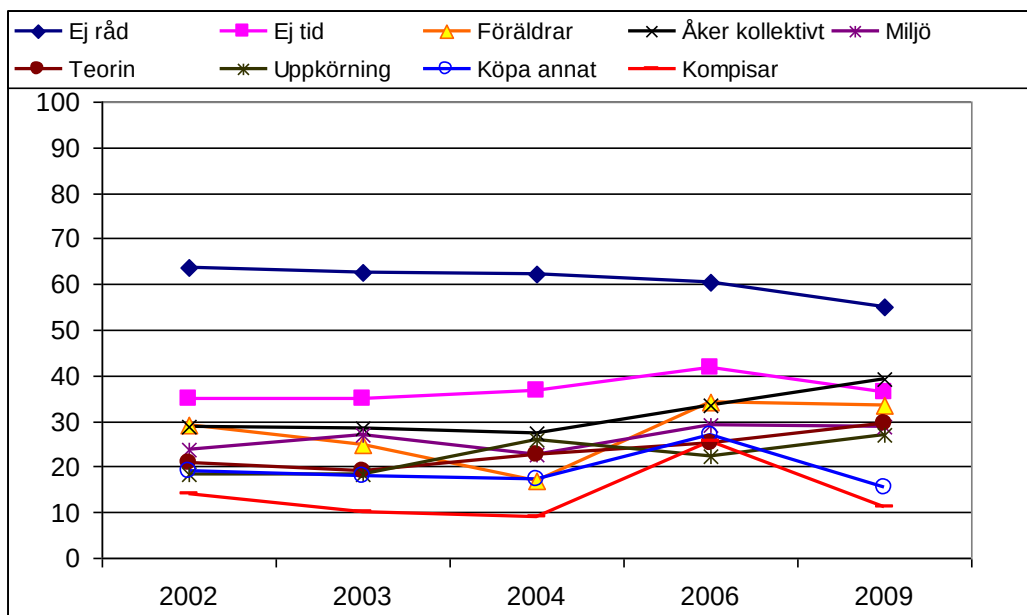
Tabell 9 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande genomsnittlig "tyngd" hos olika motiv **emot** att ta körkort mellan 18 och 19 år.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Ej råd	1,56 (1,34)	1,55 (1,33)	1,54 (1,33)	1,46 (1,33)	1,34 (1,31)	4,43	**
n	1354	1293	1250	877	762		
Ej tid	1,14 (1,19)	1,12 (1,18)	1,15 (1,19)	1,11 (1,22)	0,85 (1,13)	9,38	**
n	1354	1293	1250	876	762		
Åker kollektivt	0,81 (1,08)	0,96 (1,12)	0,81 (1,08)	0,91 (1,14)	1,07 (1,21)	10,08	**
n	1354	1293	1250	873	762		
Köpa annat	0,49 (0,89)	0,55 (0,91)	0,48 (0,87)	0,48 (0,92)	0,45 (0,84)	1,78	n.s
n	1354	1293	1250	874	761		
Miljön	0,45 (0,88)	0,47 (0,90)	0,37 (0,81)	0,57 (0,98)	0,66 (1,03)	14,35	**
n	1354	1293	1250	873	762		
Kompisar	0,08 (0,37)	0,07 (0,36)	0,05 (0,31)	0,08 (0,41)	0,06 (0,33)	1,09	n.s
n	1354	1293	1250	874	762		
Föräldrar	0,07 (0,38)	0,07 (0,37)	0,06 (0,35)	0,08 (0,41)	0,06 (0,38)	0,21	n.s
n	1354	1293	1250	874	762		
Teori	0,47 (0,88)	0,46 (0,88)	0,52 (0,94)	0,48 (0,91)	0,42 (0,81)	1,63	n.s
n	1354	1293	1250	873	762		
Uppkörning	0,49 (0,88)	0,47 (0,86)	0,53 (0,95)	0,47 (0,89)	0,33 (0,79)	6,71	**
n	1354	1293	1250	870	762		

0 = minst viktigt 3 = mest viktigt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant

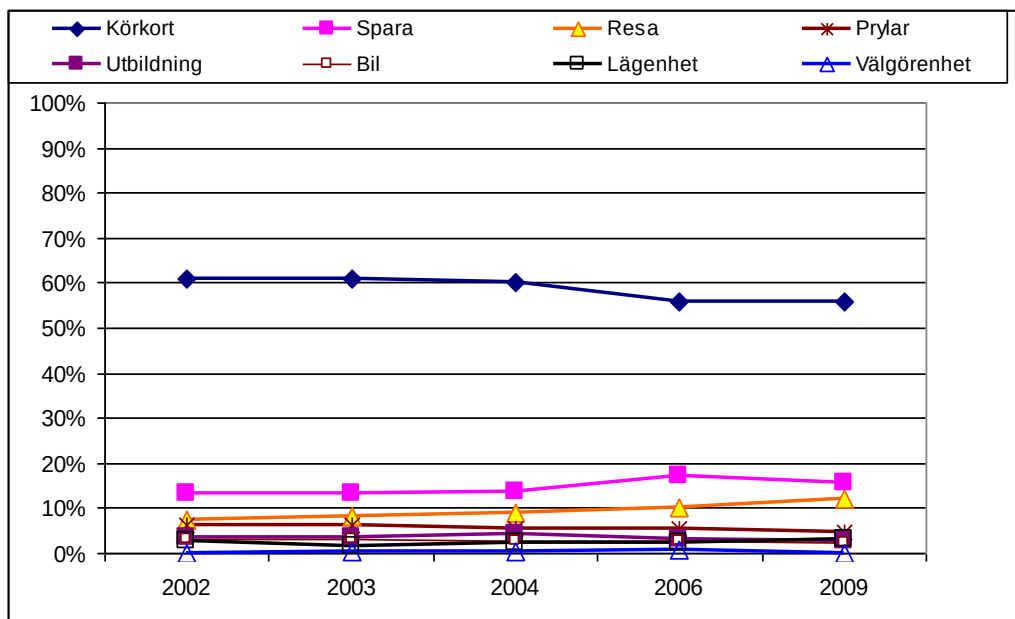
Figur 10 visar de viktigaste skälen varför man inte skulle ta körkort.



Figur 10 Andelen ungdomar och det viktigaste skälet **emot** att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

Figur 10 visar att det vanligaste skälet till att inte ta körkort mellan 18–19 års ålder är kostnad. Att man inte har råd anges som det viktigaste skälet av över hälften av ungdomarna. Det näst viktigaste skälet år 2002–2006 emot att ta körkort är att man inte har tid. År 2009 är det näst vanligaste skälet att man kan lika väl kan åka kollektivt. För de fyra andra åren kommer kollektivtrafik på fjärde plats. På femte plats, vilket gäller alla mätillfällen, anges att deras föräldrar inte tycker att de skall ta körkort. Det minst viktiga skälet som talar emot ett körkort är att deras vänner inte har körkort.

Ungdomarna angav också hur de skulle välja att spendera 10 000 kr. De fick ta ställning till följande hypotetiska situation: ”Du har inte de 10 000 kr som det i genomsnitt kostar att ta ett körkort. Föreställ dig att du får 10 000 kr att göra vad du vill med. Vad gör du med pengarna?” (se figur 11).



Figur 11 Hur skulle man välja att spendera 10 000 kr.

Figur 11 visar att de flesta anger att de skulle använda pengarna till att ta körkort även om denna andel minskat något de två senaste mättillfällena. Därefter svarar ungdomarna att de skulle spara pengarna och på tredje plats kommer att man skulle resa för pengarna. När det gäller skillnader mellan de olika mättillfällena så visar resultaten att andelen ungdomar i något högre grad än tidigare skulle resa eller spara pengarna under åren 2006 och 2009.

Sammanfattningsvis visar resultaten att det framförallt är två typer av effekter som ett körkort skulle föra med sig. Det gäller ökad rörelsefrihet och att de skulle bli mindre beroende av att få skjuts av andra. När det gäller skillnader mellan de olika mättillfällena visar resultaten att andelen ungdomar år 2009 som anger att de slipper åka kollektivtrafik och att de blir mindre beroende av att andra skjutsar minskat. Resultaten visar också att ungdomarna år 2009, i högre grad än tidigare, anger att ett körkort kan öka deras chans att få ett arbete och att det är en bekräftelse på att de blivit vuxna. På frågan om vilka andra effekter de kan se med att ta körkort är det framförallt två saker som ungdomarna anger; kostnad och skötsel av bilen. När det gäller skillnader mellan de olika mättillfällena visar resultaten att ungdomar år 2006 och år 2009 oftare anger miljöförstöring som en effekt av ett körkortstagande.

Då ungdomarna rangordnar de tre viktigaste skälen till varför de skulle ta körkort anges först och främst ökad rörelsefrihet och därefter ökad chans att få arbete. När det gäller skillnader mellan de olika mättillfällena visar resultaten att det är mindre vanligt att ungdomar år 2006 och år 2009 rangordnar ökad rörelsefrihet som det viktigaste skälet till att ta körkort. Däremot har det blivit vanligare att de rankar arbete som ett viktigt skäl. Resultaten visar att det som mest talar emot ett körkort är kostnaden och därefter tidsbrist. År 2009 är det näst vanligaste skälet till varför man inte tänker ta körkort att man lika gärna kan åka kollektivt. Vissa skillnader mellan de olika mättillfällena uppvisas eftersom kostnadsskäl och tidsbrist inte rankas lika högt vid det sista mättillfället. Däremot har skäl kopplade till att åka kollektivt och miljöförstöring blivit viktigare. Slutligen fick ungdomarna svara på hur de skulle spendera 10 000 kronor. Resultaten

visar att de flesta skulle lägga pengarna på ett körkort följt av att spara dem. Det är en viss skillnad över tid eftersom andelen som skulle spendera pengarna på ett körkort har gått ned medan de som skulle spara eller spendera dem på en resa ökat något.

3.2.4 Upplevd påverkan av andra personer i omgivningen

Nästan samtliga föräldrar till ungdomar i studien har körkort, något som gäller oavsett mättillfälle (mor=88 %; far=97 %). Endast 2 % svarar att varken deras mor eller far har ett körkort. Ungefär hälften av ungdomarna har äldre syskon med körkort. Däremot var det mindre vanligt att deras kompisar har körkort, 26 % svarar att ingen av deras vänner har körkort och endast 2 % svarar att alla har ett.

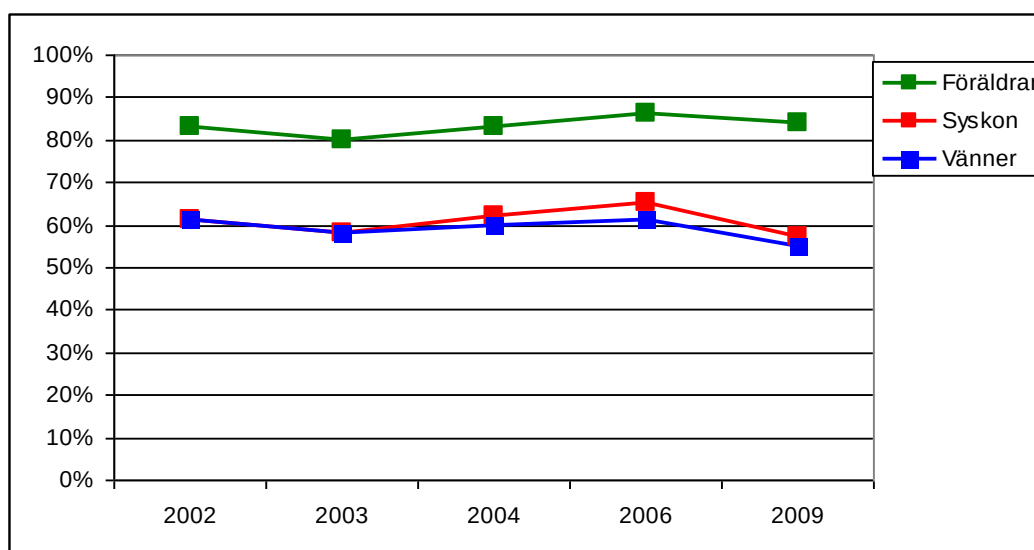
Tre frågor om hur viktigt ungdomarna tror att föräldrar, syskon och nära vänner tycker att det är att de tar körkort ingick i enkäten. Resultaten redovisas i tabell 10. Resultaten visar att det förekommer signifikanta medelvärdesskillnader mellan de olika mättillfällena då det handlar om hur viktigt föräldrar, syskon och nära vänner tycker det är att man tar körkort. Det är fler ungdomar år 2006 jämfört med övriga år som upplever ett tryck från föräldrar och syskon. Då det gäller vänner är det färre ungdomar år 2009 som anger att nära vänner tycker att det är viktigt att man tar körkort.

Tabell 10 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 och hur viktigt föräldrar, syskon och vänner tycker det är att man tar körkort.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Föräldrar	1,72(0,93)	1,79 (0,95)	1,70 (0,90)	1,60 (0,87)	1,71 (0,92)	6,27	**
n	1435	1413	1311	897	819		
Syskon	2,32 (1,24)	2,37 (1,23)	2,26 (1,23)	2,18 (1,19)	2,39 (1,28)	4,37	**
n	1272	1264	1147	796	724		
Nära vänner	2,28 (1,15)	2,36 (1,17)	2,29 (1,19)	2,27 (1,12)	2,43(1,19)	3,09	*
n	1341	1341	1226	848	780		

1 = Mycket viktigt; 5 = Inte alls viktigt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant



Figur 12 Andelen ungdomar som anger att andra personer tycker att det är mycket/ganska viktigt att man tar körkort. Svar alternativ "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 12 visar att majoriteten av ungdomarna (80–86 %) anger att deras föräldrar tycker att det är mycket/ganska viktigt att de tar körkort medan detsamma gäller ca 55–65 % av deras syskon eller nära vänner. Figuren visar även att andelen som svarar att deras föräldrar anser att det är viktigt har ökat under senare år. Om man jämför syskon och nära vänner kan man se att trycket från syskonen blivit något större under senare år. Den största skillnaden mellan syskon och vänner gäller för år 2006.

Sammanfattningsvis visar resultaten att de flesta ungdomarna upplever ett relativt stort tryck från deras föräldrar att de tar körkort. Trycket är inte lika stort från syskon och nära vänner men trots det är det ändå mer än hälften som anger att dessa grupper anser att det är viktigt att de tar körkort.

3.2.5 Upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande

I enkäten ingår ett antal frågor som berör hur god tillgång de har till en trafikskola, en handledares tid och en bil som de kunde övningsköra med.

Resultaten visar att det inte finns några signifikanta skillnader mellan de olika mätillfällena då det handlar om deras tillgång till trafikskola (se tabell 11). Däremot finns det signifikanta skillnader mellan de olika mätningarna på frågan om tillgång till bil för övningskörning och handledares tid. Ungdomarna år 2009 anger att de har en bättre tillgång till bil och handledares tid jämfört med ungdomarna vid de tidigare mätillfällena.

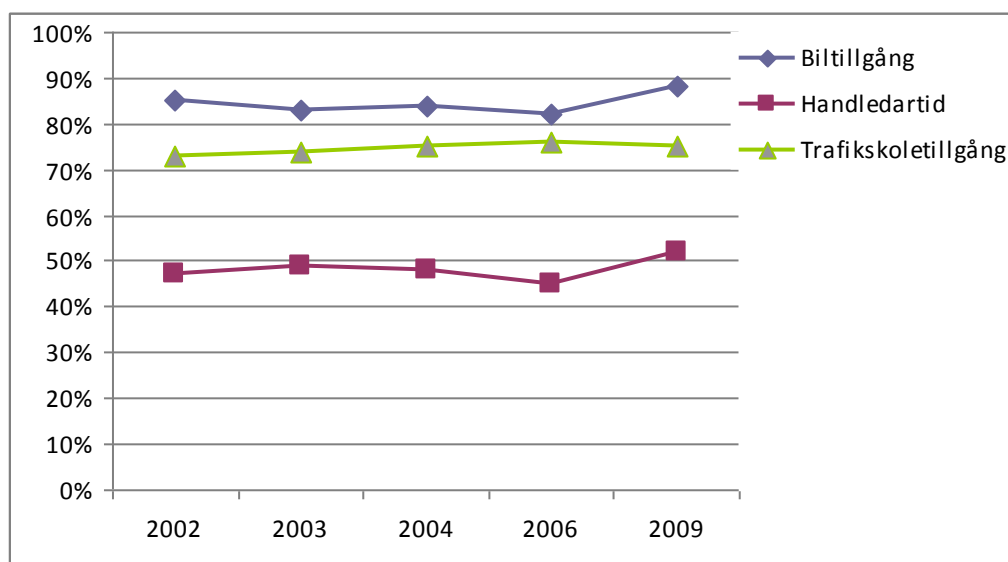
Tabell 11 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande upplevd tillgång till bil, handledares tid och trafikskola.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Tillgång till bil	1,57(1,02)	1,63 (1,08)	1,57 (1,02)	1,65 (1,08)	1,49 (0,90)	3,26	*
n	1424	1406	1297	878	803		
Handledartid	2,64 (1,15)	2,59 (1,14)	2,57 (1,15)	2,68 (1,19)	2,48 (1,08)	3,79	**
n	1429	1420	1303	889	798		
Trafikskoletillg.	1,90 (1,15)	1,88 (1,13)	1,85 (1,13)	1,85 (1,13)	1,83 (1,07)	3,09	n.s
n	1436	1412	1309	887	812	0,79	

1 = Mycket bra; 5 = Mycket dålig; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant

Figur 13 visar hur stor andel av ungdomarna som upplever att de har en god tillgång till bil för övningskörning, handledares tid och till trafikskola i närheten.



Figur 13 Andelen ungdomar som upplever mycket/ganska stor tillgång till bil för övningskörning, handledares tid och till trafikskola i närheten. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 13 visar att merparten av ungdomarna upplever att de har god tillgång till bil för privat övningskörning (82–88 %) och att de har en trafikskola inom rimligt avstånd (73–76 %). Däremot är andelen som svarar att deras handledare har gott om tid lägre (45–52 %). Generellt visar figuren att ungdomarna år 2009 upplever en bättre tillgång till bil och att handledarna har mer tid jämfört med tidigare år. Andelen ungdomar som anger att de har en trafikskola inom rimligt avstånd har varit relativt konstant över tid.

Ett antal frågor om olika faktorer som kan försvåra eller underlätta för att ta körkort ställs. Resultaten visar att det inte finns några medelvärdesskillnader mellan de olika mättillfällena då det handlar om familjens ekonomi och tillgång till trafikskola. Signi-

fikanta skillnader finns däremot i synen på den egna ekonomin, ledig tid, teoriprovet, biltillgång, uppkörningen och handledartillgång (tabell 12).

Resultaten visar att den egna ekonomin är det som i högre grad än annat kan försvåra för ungdomarna att ta körkort. Dock kan viss skillnad noteras eftersom ungdomarna år 2004 och 2006 inte i lika hög grad som tidigare instämmer med att ekonomin kan vara ett hinder. Övriga faktorer visar på ett medelvärde närmare fem vilket innebär att det skulle underlätta snarare än försvåra för dem. För ungdomar vid de tre sista mätstillfällena anses familjens ekonomi underlätta för dem att ta körkort. Inställningen till att klara av teoriprovet och själva uppkörningen har varierat över tid och år 2003, 2004, och 2009 anser man att det underlättar mer än övriga år. Under år 2003 var man mest pessimistisk till att klara uppkörningen medan man var mest optimistisk år 2009. Tillgången till handledare har varit rätt konstant över tid även om man år 2006 upplever att det inte alltid är så lätt att få övningsköra privat.

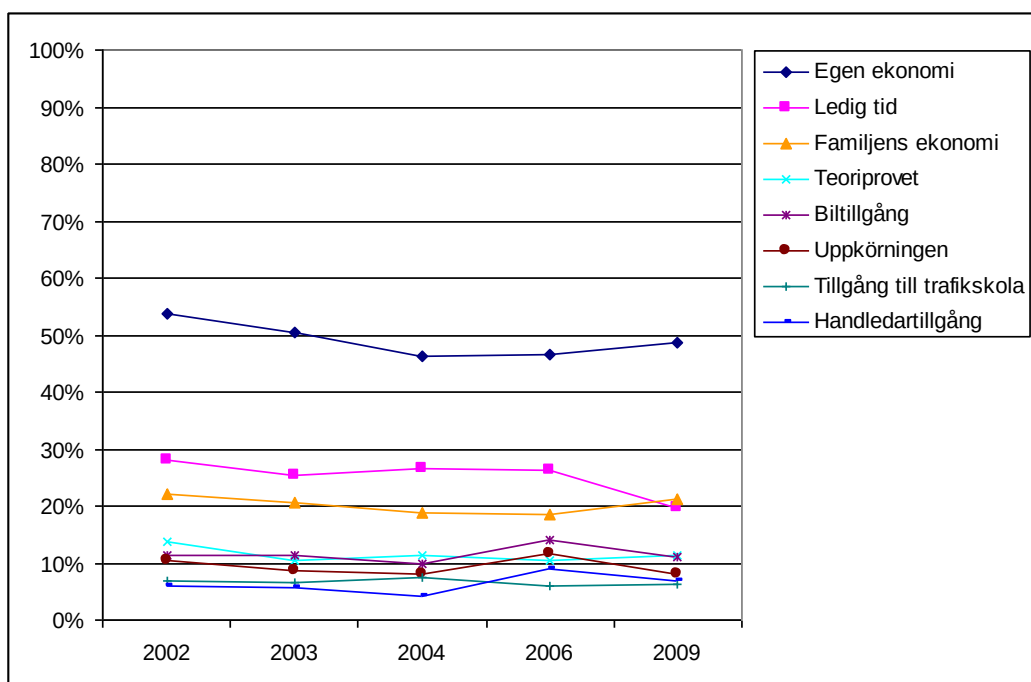
Tabell 12 Jämförelser mellan mätningarna år 2002,2003,2004,2006 och år 2009 gällande faktorer som upplevs försvåra eller underlätta att ta körkort.

	2002	2003	2004	2006	2009		
Variabler	M(sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	M(sd)	F	P
Egen ekonomi	2,54 (1,36)	2,59 (1,36)	2,69 (1,36)	2,69 (1,32)	2,61 (1,36)	2,63	*
n	1306	1308	1189	783	747		
Ledig tid	3,31 (1,29)	3,40 (1,28)	3,37 (1,33)	3,33 (1,28)	3,60 (1,23)	7,17	**
n	1357	1325	1240	854	777		
Familjens ek.	3,41 (1,1,28)	3,48 (1,27)	3,52 (1,25)	3,53 (1,24)	3,52 (1,30)	1,72	n.s
n	1275	1226	1129	801	717		
Teoriprovet	3,77 (1,12)	3,86 (1,05)	3,86 (1,08)	3,78 (1,04)	3,88 (1,08)	2,58	*
n	1339	1331	1224	829	774		
Biltillgång	4,18 (1,19)	4,18 (1,19)	4,26 (1,13)	4,05 (1,25)	4,21 (1,17)	4,46	**
n	1413	1382	1287	878	801		
Uppkörningen	3,78 (1,02)	3,38 (0,99)	3,88 (0,98)	3,73 (1,02)	3,90 (1,01)	4,42	**
n	1333	1308	1220	832	775		
Tillgång t-skola	4,23 (1,01)	4,21 (1,02)	4,22 (1,03)	4,21 (1,01)	4,26 (1,00)	0,48	n.s
n	1382	1353	1236	875	793		
Handledartillg.	4,45 (0,94)	4,43 (0,96)	4,48 (0,89)	4,31(1,09)	4,43 (0,98)	3,94	**
n	1359	1353	1258	861	788		

1 = försvårar mycket; 5 = underlättar mycket; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; n = antal svar;

* $p < .05$; ** $p < .01$; n.s = icke signifikant

I figur 14 presenteras fördelningen av de olika faktorerna som upplevs kunna göra det svårare för ungdomarna att ta körkort.



Figur 14 Andelen ungdomar som upplever att de olika faktorerna mycket/delvis försvårar att ta körkort. Alternativet "Vet ej" har exkluderats.

Ser man till enskilda faktorer visar figur 14 att det framförallt är den egna ekonomin som utmärker sig och som kan försvåra för dem att ta körkort. Figuren visar att det är 46–54 % av ungdomarna som uppger detta som en försvårande faktor. Tidsbrist upplevs som en annan försvårande faktor för 20–28 % av ungdomarna och motsvarande siffra för familjens ekonomi är 19–22 %. Ungdomarnas upplevda tillgång till bil, handledare och trafikskola är däremot inget som i någon större utsträckning skulle hindra dem från att ta körkort. Den upplevda förmågan att klara av det teoretiska eller praktiska provet är inte heller något som upplevs som ett särskilt stort hinder.

Sammanfattningsvis visar resultaten att de flesta ungdomar upplever att de har stor tillgång till bil för privat övningskörning och att de har en trafikskola inom rimligt avstånd. Däremot är inte tillgången till handledare lika god. Trots det kan man se en viss förändring över tid eftersom ungdomarna år 2009 upplever en bättre tillgång till bil och handledares tid jämfört med ungdomarna tidigare år. Resultaten visar på vissa saker som kan försvåra för ungdomarna att ta körkort och oavsett år handlar det om den egna ekonomin följt av ledig tid och familjens ekonomi. Vidare visar resultaten att ungdomarna år 2002 oftare än övriga år anger att den egna ekonomin, ledig tid och teoriprovet är försvårande faktorer.

3.3 Jämförelser mellan pojkar och flickor uppdelat på mättilfällen

Detta avsnitt syftar till att ge en beskrivande bild av hur pojkar och flickor ser på körkort och körkortstagande under perioden 2002–2009. Flervägsvariansanalyser görs för att undersöka två typer av effekter; huvudeffekter och interaktionseffekter. Huvudeffekt betyder att en variabel förändras oavsett den andra variabeln. Interaktionseffekt innebär att en effekt är påverkad av en annan effekt och det är denna kombination som i sin tur

förklarar skillnaden. Resultaten redovisar enbart de fall där skillnaderna mellan könen är signifikant. För att ge en tydligare bild av hur de olika frågorna skiljer sig åt avseende kön och måttillfälle presenteras även resultaten i linjediagram.

3.3.1 Transportmöjligheter och transportvanor

Frågor om flickors och pojkars upplevda möjlighet att transportera sig till skola, vänner och till fritidsaktiviteter ställs. Tabell 13 redovisar medelvärden för de olika frågorna uppdelat på kön och måttillfälle. Tabellen visar att det förekommer en signifikant skillnad mellan pojkar och flickor, där flickorna upplever att de har större möjlighet att åka kollektivt till vänner och fritidsaktiviteter. Signifikanta skillnader förekommer även när det gäller deras möjlighet att bli skjutsade i bil och att cykla/gå. Pojkarna upplever att de har större möjlighet att bli skjutsade i bil till skolan och de upplever också att de har större möjlighet att cykla eller gå till skolan, vänner och fritidsaktiviteter. Flickorna däremot upplever att de har större möjlighet att bli skjutsade i bil till sina vänner.

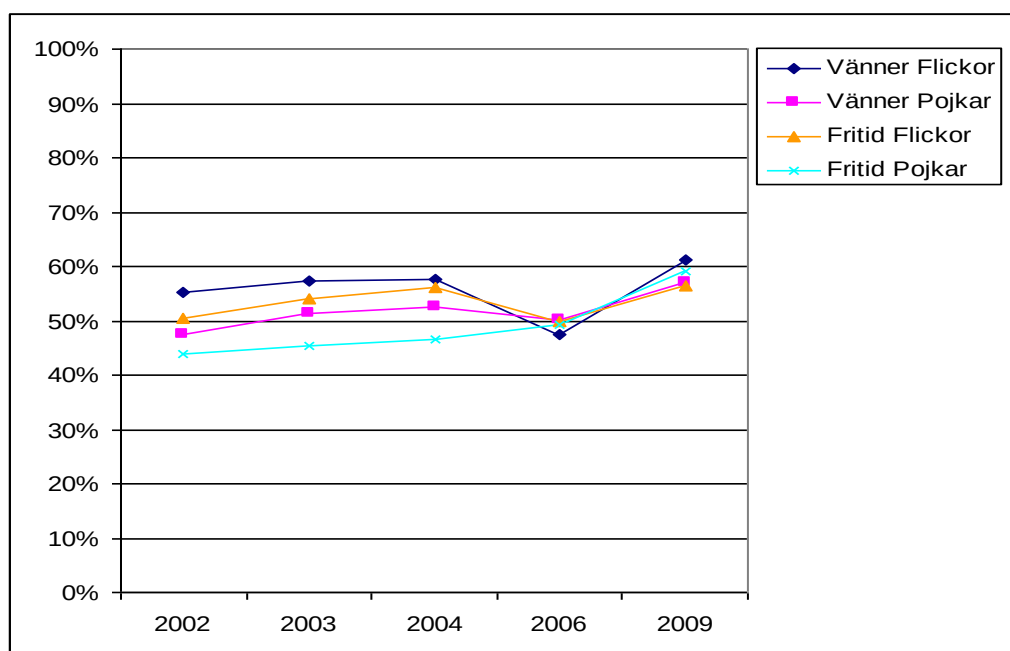
Tabell 13 Jämförelser mellan måttillfällena och kön gällande upplevd möjlighet att transportera sig till skola, vänner och fritidsaktiviteter.

		2002	2003	2004	2006	2009	Totalt	Signifikant
Variabler	Kön	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	skillnad.
Kollektivt								
Vänner	F	2,53 (1,48)	2,49 (1,50)	2,45 (1,46)	2,56 (1,46)	2,33 (1,45)	2,48 (1,47)	
	P	2,80 (1,61)	2,67 (1,53)	2,64 (1,53)	2,74 (1,54)	2,37 (1,48)	2,66 (1,55)	
Totalt M (sd)		2,66 (1,55)	2,57 (1,51)	2,54 (1,50)	2,65 (1,50)	2,34 (1,46)	2,56 (1,51)	**
Fritid	F	2,68 (1,56)	2,55 (1,52)	2,57 (1,54)	2,65 (1,52)	2,56 (1,55)	2,60 (1,54)	
	P	2,91 (1,59)	2,86 (1,54)	2,79 (1,55)	2,82 (1,57)	2,39 (1,52)	2,78 (1,56)	
Totalt M (sd)		2,78 (1,58)	2,70 (1,53)	2,68 (1,55)	2,73 (1,55)	2,48 (1,54)	2,68 (1,55)	**
Bil								
Skola	F	3,67 (1,46)	3,55 (1,44)	3,59 (1,42)	3,52 (1,46)	3,47 (1,46)	3,57 (1,45)	
	P	3,55 (1,43)	3,49 (1,48)	3,52 (1,45)	3,39 (1,42)	3,21 (1,46)	3,46 (1,45)	
Totalt M (sd)		3,61 (1,45)	3,52 (1,46)	3,56 (1,44)	3,46 (1,44)	3,35 (1,46)	3,52 (1,45)	*
Vänner	F	2,74 (1,35)	2,82 (1,40)	2,74 (1,38)	2,60 (1,37)	2,53 (1,29)	2,71 (1,37)	
	P	2,79 (1,41)	2,91 (1,40)	2,82 (1,37)	2,82 (1,41)	2,58 (1,34)	2,80 (1,39)	
Totalt M (sd)		2,77 (1,38)	2,86 (1,41)	2,78 (1,37)	2,72 (1,40)	2,56 (1,31)	2,75 (1,38)	**
Cykel/gång								
Skola	F	3,29 (1,86)	3,35 (1,80)	3,37 (1,80)	3,43 (1,79)	3,32 (1,83)	3,34 (1,82)	
	P	3,14 (1,82)	3,38 (1,79)	3,20 (1,81)	3,35 (1,77)	3,07 (1,79)	3,23 (1,80)	
Totalt M (sd)		3,22 (1,84)	3,36 (1,80)	3,29 (1,81)	3,39 (1,78)	3,21 (1,82)	3,29 (1,81)	*

Tabell 13 (forts.) Jämförelser mellan mättillfällen och kön gällande upplevd möjlighet att transportera sig till skola, vänner och fritidsaktiviteter.

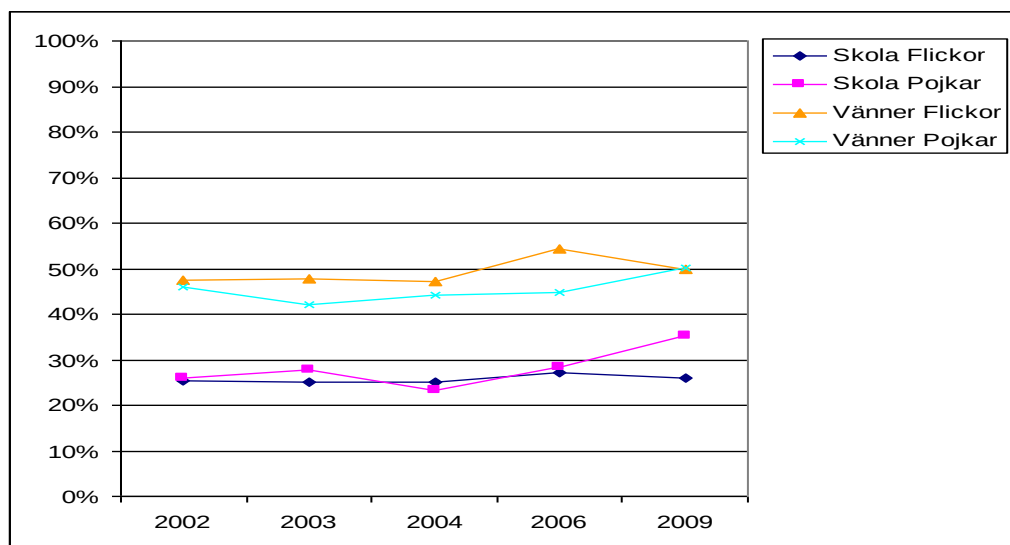
Variabler	Kön	2002 M (sd)	2003 M (sd)	2004 M (sd)	2006 M (sd)	2009 M (sd)	Totalt M (sd)	Signifikant skillnad.
Vänner	F	2,71 (1,63)	2,66 (1,62)	2,67 (1,55)	2,92 (1,62)	2,76 (1,59)	2,73 (1,60)	
	P	2,18 (1,46)	2,27 (1,54)	2,28 (1,48)	2,62 (1,49)	2,27 (1,50)	2,30 (1,50)	
Totalt M (sd)		2,46 (1,57)	2,47 (1,59)	2,48 (1,53)	2,77 (1,56)	2,54 (1,57)	2,52 (1,57)	**
Fritid	F	2,88 (1,68)	2,85 (1,65)	3,09 (1,66)	3,16 (1,60)	2,98 (1,64)	2,97 (1,65)	
	P	2,66 (1,64)	2,83 (1,63)	2,68 (1,59)	3,04 (1,62)	2,65 (1,61)	2,75 (1,62)	
Totalt M (sd)		2,78 (1,66)	2,84 (1,64)	2,89 (1,64)	3,10 (1,61)	2,83 (1,63)	2,87 (1,64)	**

1 = Mycket stor; 5 = Mycket liten; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; * $p < .05$; ** $p < .01$.



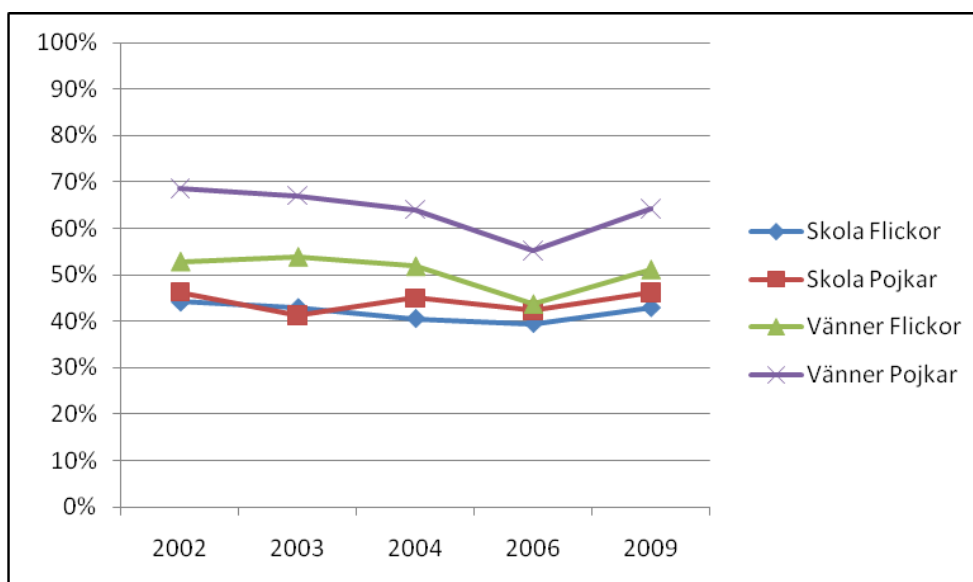
Figur 15 Andelen flickor och pojkar som upplever mycket/ganska stor möjlighet att åka kollektivt till vänner och fritidsaktiviteter. Svarsalternativ "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 15 visar att skillnaden mellan könen med avseende på möjligheten att använda kollektiva färdmedel varit ganska konstant under åren 2002–2004 oavsett om det är till vänner eller till olika fritidsaktiviteter. Flickorna uppger att de har större möjlighet att åka kollektivt till vänner och olika fritidsaktiviteter jämfört med pojkarna. Figuren visar vidare att könsskillnaderna har minskat under senare år.



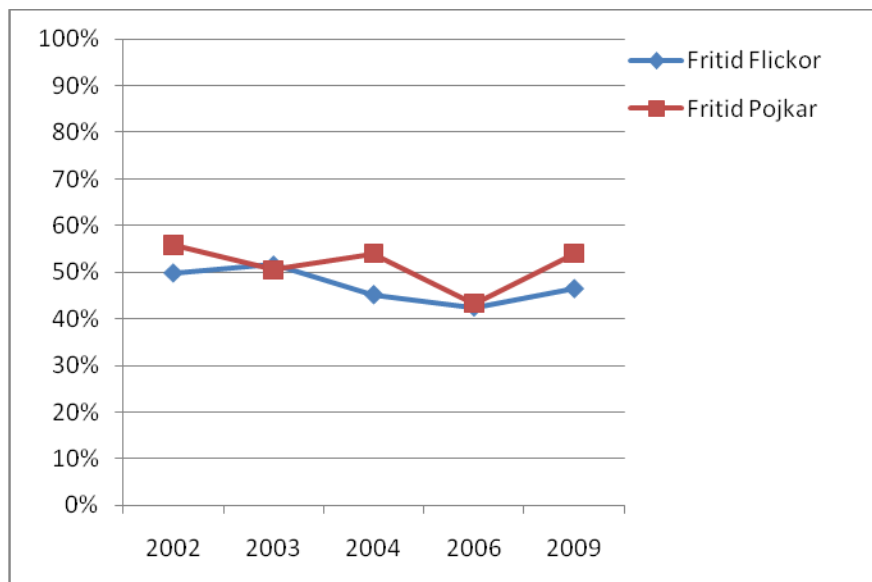
Figur 16 Andelen flickor och pojkar som upplever mycket/ganska stor möjlighet att bli skjutsad i bil till skola och vänner. Svarsalternativ "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 16 visar att könsskillnaderna med avseende på möjligheten att bli skjutsad i bil varierar över åren. Den största skillnaden gäller år 2009 då en betydligt högre andel pojkar uppger att de har stor möjlighet att bli skjutsade i bil till skolan. När det handlar om att bli skjutsad i bil till sina vänner så uppmättes den största skillnaden mellan könen år 2006 då flickornas möjlighet är betydligt bättre jämfört med pojkarnas. Figuren visar även att det är betydligt lättare att bli skjutsad i bil till vännerna än till skolan, något som gäller både pojkar och flickor. Figur 17 visar deras möjligheter att gå eller cykla till skola och vänner.



Figur 17 Andelen flickor och pojkar som upplever mycket/ganska stor möjlighet att cykla/gå till skola och vänner. Svarsalternativ "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 17 visar att möjligheten att gå eller cykla till skolan eller till sina vänner är olika för pojkar och flickor. Pojkarna upplever i betydligt högre grad än flickorna att de har en möjlighet att gå eller cykla till sina vänner. Däremot är inte skillnaden mellan könen lika stor om resan är till skolan men även här har pojkarna större möjlighet att gå eller cykla. Figuren visar att skillnaden mellan könen varit tämligen konstant över tid.



Figur 18 Andelen flickor och pojkar som upplever mycket/ganska stor möjlighet att cykla/gå till fritidsaktiviteter. Svarsalternativ "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

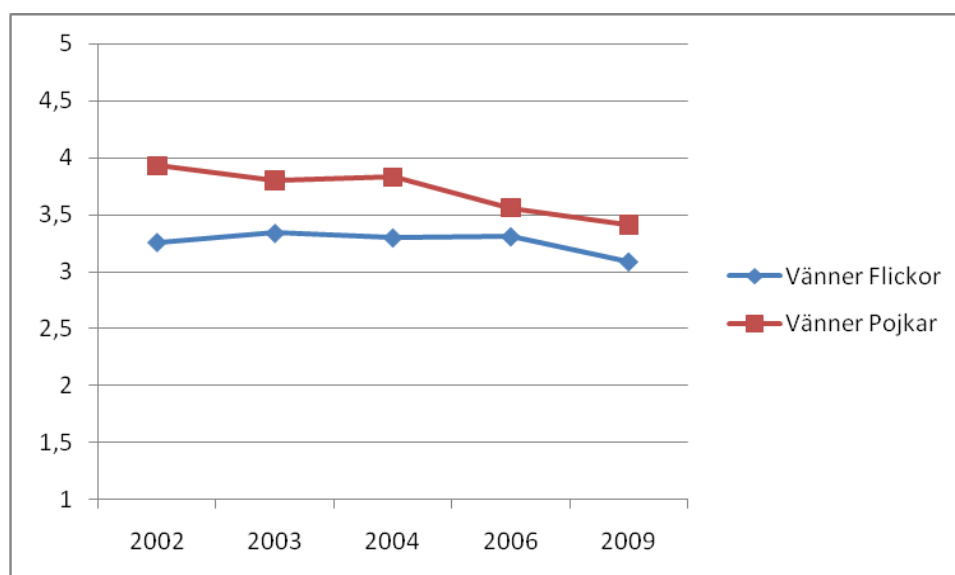
Figur 18 visar att möjligheten för pojkar och flickor att cykla eller gå till olika fritidsaktiviteter skiljer dem åt och att den varierat över tid. År 2003 och år 2006 kan inte några könsskillnader ses medan den är mer påtaglig under de andra åren. Den största skillnaden mellan könen förekommer år 2004, då pojkarna oftare än flickorna upplever att de har möjlighet att cykla/gå till fritidsaktiviteter.

Frågor om användning av olika färdmedel för att ta sig till skola, vänner och fritidsaktiviteter ingick även i enkäten. Tabell 14 visar att det förekommer signifikanta skillnader mellan pojkar och flickor. Flickorna åker oftare kollektivt till vänner och fritidsaktiviteter än pojkarna. Vidare visar tabellen att flickornas medelvärden med avseende på att bli skjutsade i bil till vänner är signifikant lägre än pojkarnas. Detta innebär att det är vanligare att flickorna blir skjutsade i bil till sina vänner. För pojkarna är det vanligare att de cyklar eller går till sina vänner och till olika fritidsaktiviteter. Tabellen visar dessutom att det förekommer en signifikant interaktionseffekt mellan mättillfälle och kön som handlar om att åka kollektivt till sina vänner. Interaktionseffekten illustreras i figur 19.

Tabell 14 Jämförelser mellan mättillfällena och kön gällande självrapporterad att transportera sig till skola, vänner och fritidsaktiviteter.

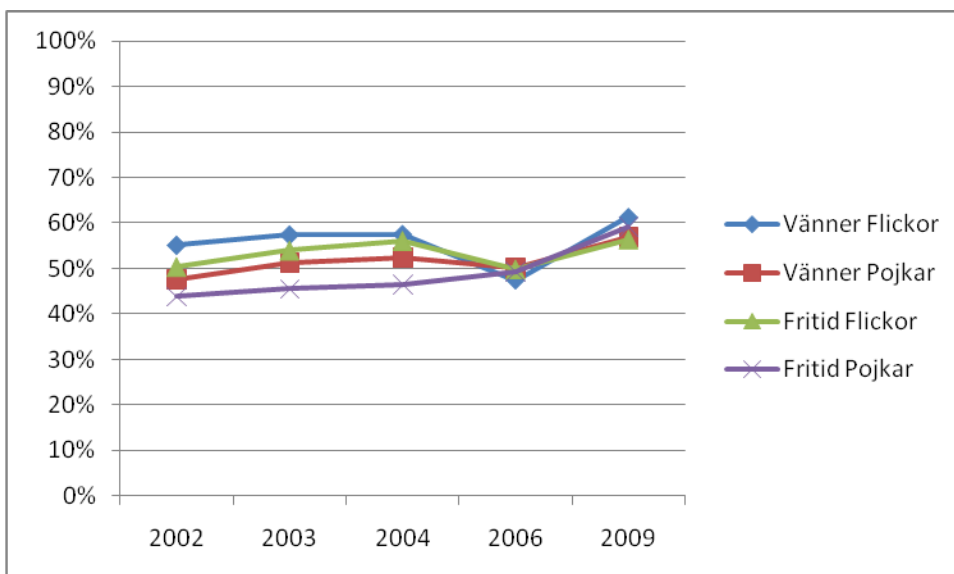
Varier	Kön	2002 M (sd)	2003 M (sd)	2004 M (sd)	2006 M (sd)	2009 M (sd)	Totalt M (sd)	Sign. skillnad.
Kollektivt								
Vänner	F	3,26 (1,28)	3,34 (1,28)	3,30 (1,32)	3,31 (1,34)	3,09 (1,31)	3,27 (1,30)	
	P	3,93 (1,20)	3,80 (1,23)	3,83 (1,24)	3,56 (1,33)	3,41 (1,36)	3,75 (1,27)	**
Totalt M (sd)		3,58 (1,28)	3,57 (1,28)	3,56 (1,31)	3,44 (1,34)	3,23 (1,34)	3,50 (1,31)	År*kön
Fritid	F	3,55 (1,45)	3,54 (1,42)	3,60 (1,43)	3,53 (1,46)	3,42 (1,49)	3,54 (1,45)	
	P	3,95 (1,31)	3,83 (1,36)	3,89 (1,34)	3,64 (1,45)	3,53 (1,44)	3,81 (1,37)	
Totalt M (sd)		3,74 (1,40)	3,68 (1,40)	3,74 (1,39)	3,59 (1,45)	3,47 (1,47)	3,67 (1,42)	**
Bil								
Vänner	F	3,21 (1,17)	3,21 (1,22)	3,16 (1,19)	3,14 (1,19)	3,24 (1,24)	3,20 (1,20)	
	P	3,40 (1,21)	3,49 (1,18)	3,48 (1,21)	3,47 (1,19)	3,43 (1,14)	3,45 (1,19)	
Totalt M (sd)		3,30 (1,19)	3,35 (1,21)	3,31 (1,21)	3,30 (1,20)	3,33 (1,20)	3,32 (1,20)	**
Cykel/gång								
Vänner	F	3,04 (1,34)	2,99 (1,37)	3,05 (1,34)	3,19 (1,45)	3,16 (1,36)	3,07 (1,37)	
	P	2,55 (1,37)	2,64 (1,38)	2,67 (1,39)	3,05 (1,39)	2,82 (1,39)	2,71 (1,39)	
Totalt M (sd)		2,81 (1,38)	2,82 (1,39)	2,86 (1,38)	3,12 (1,42)	3,01 (1,39)	2,89 (1,39)	**
Fritid	F	3,31 (1,47)	3,32 (1,48)	3,49 (1,43)	3,53 (1,42)	3,52 (1,46)	3,41 (1,46)	
	P	3,12 (1,47)	3,27 (1,48)	3,24 (1,46)	3,53 (1,44)	3,29 (1,44)	3,26 (1,47)	
Totalt M (sd)		3,22 (1,49)	3,30 (1,48)	3,37 (1,45)	3,53 (1,43)	3,42 (1,46)	3,34 (1,47)	**

1 = Alltid; 5 = Aldrig; M = medelvärde; sd = standard avvikelse;
 * $p < .05$; ** $p < .01$; År*kön = interaktionseffekt mellan år och kön.



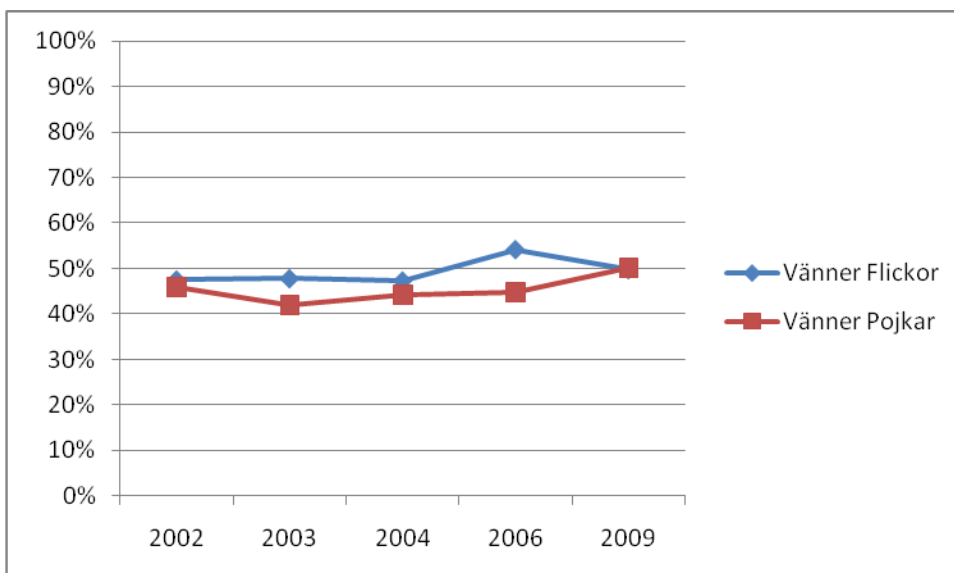
Figur 19 Interaktionseffekt mellan kön och mättillfälle avseende att åka kollektivtrafik till vänner.

Figur 19 visar att könsskillnaden som tidigare dokumenterats i tabell 14 inte är konstant utan att den beror på mättillfälle. Största skillnaden mellan könen finns år 2002 då pojkarna oftare anger att de brukar åka kollektivt. Generellt visar figuren att könsskillnaden har minskat över tid.



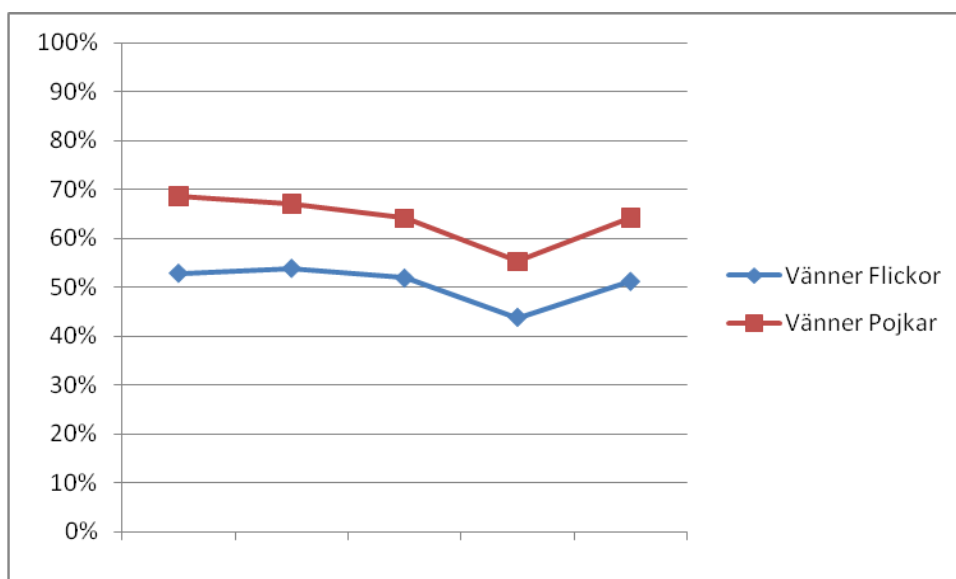
Figur 20 Andelen flickor och pojkar som alltid/nästan alltid använder kollektivtrafiken för att ta sig till vänner och fritidsaktiviteter. Svarsalternativet "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 20 visar att skillnaden mellan könen är relativt konstant för åren 2002–2004 och att flickorna oftare än pojkarna åker kollektivt. Vidare visar figuren att det under två år (2006 och 2009) är ungefär lika stor andel pojkar som flickor som svarar att de åker kollektivt till sina vänner och fritidsaktiviteter. Generellt visar figuren att könsskillnaderna minskat över tid.



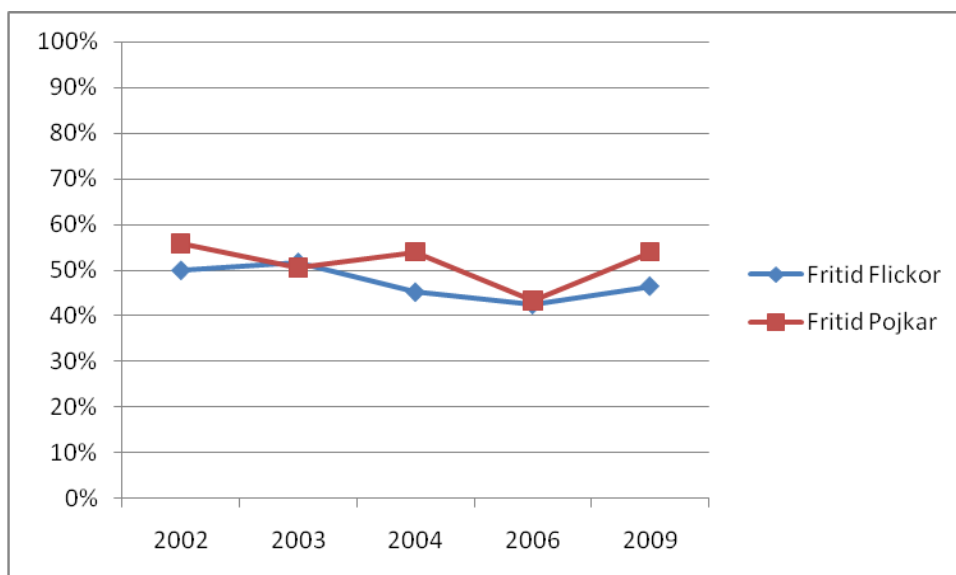
Figur 21 Andelen flickor och pojkar som alltid/nästan alltid åker bil för att ta sig till sina vänner. Svarsalternativet "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 21 visar att skillnaden mellan könen med avseende på hur ofta de reser med bil till sina vänner varierar över tid. År 2002 och år 2009 förekommer inte några könsskillnader, 2004 är den väldigt liten och 2003 och 2006 mera påtaglig. Den största skillnaden mellan könen förekommer år 2006, då flickorna oftare åker bil till sina vänner.



Figur 22 Andelen flickor och pojkar som alltid/nästan alltid cyklar eller går för att ta sig till vänner. Svarsalternativet "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

I figur 22 redovisas andelen flickor och pojkar som alltid/nästan alltid cyklar eller går till sina vänner. Figuren visar att pojkarna oftare cyklar/går till sina vänner och att skillnaden mellan könen har varit relativt konstant över tid.



Figur 23 Andelen flickor och pojkar som alltid/nästan alltid cyklar eller går för att ta sig till fritidsaktiviteter. Svarsalternativet "ej aktuellt" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 23 visar att pojkar och flickor cyklar eller går till olika fritidsaktiviteter i olika stor utsträckning. Rent allmänt är det vanligare att pojkarna cyklar eller går även om det inte finns någon skillnad åren 2003 och 2006. Den största skillnaden mellan könen förekommer år 2004 då pojkarna oftare cyklar eller går till sina fritidsaktiviteter.

Sammanfattningsvis visar resultaten att flickorna har större möjlighet att åka kollektivt till sina vänner samt att de oftare åker kollektivt jämfört med pojkarna. Vidare upplever flickorna att de har större möjlighet att bli skjutsade i bil till sina vänner vilket i enlighet med detta också är vanligare, pojkarna däremot upplever att de har större möjlighet att bli skjutsade i bil till skolan. Resultaten visar också att pojkarna upplever en större möjlighet att cykla eller gå till skolan, vänner och fritidsaktiviteter.

3.3.2 Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort

Fyra frågor om ungdomarnas intentioner att ta körkort ingick i enkäten. Därefter ställs frågor om körkortstillstånd samt påbörjad körkortsutbildning. Medelvärdesanalyser för de olika mättillfällena uppdelat på kön redovisas i tabell 15.

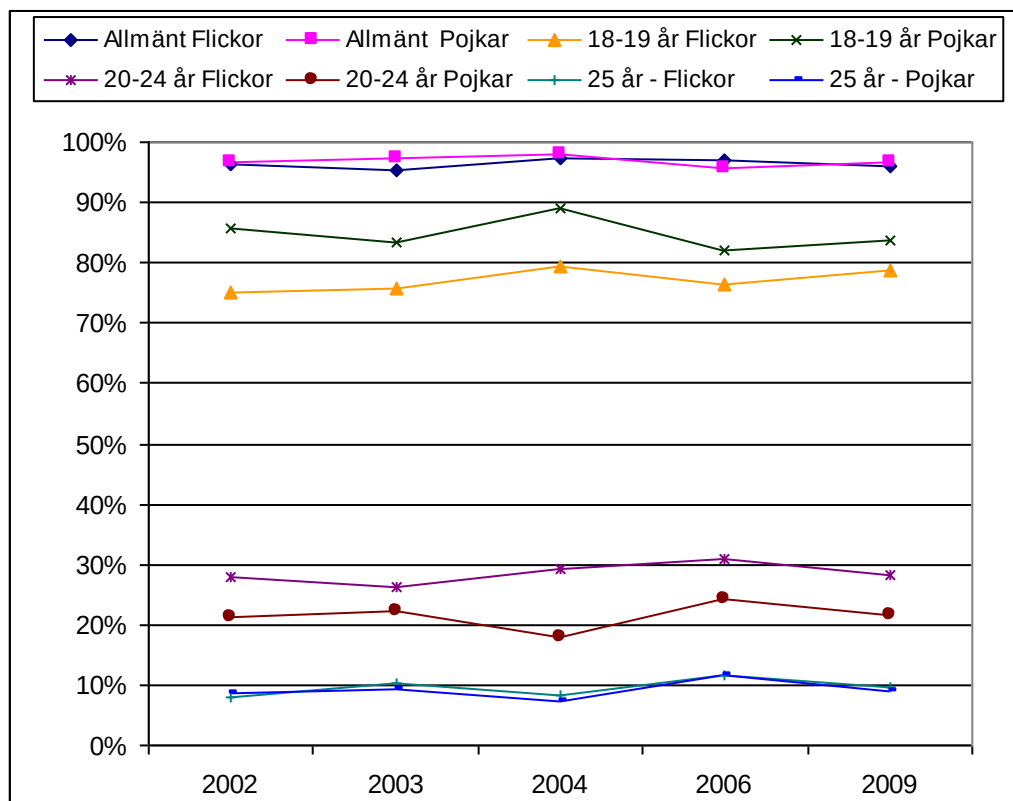
Tabellen visar att det förekommer signifikanta skillnader mellan pojkar och flickor som handlar om när de tänker ta körkort. Pojkarna svarar oftare än flickorna att det är troligt att de tar körkort vid 18–19 års ålder och flickorna svarar oftare än pojkarna att det är mycket/ganska troligt att de tar körkortet vid 20–24 års ålder samt vid 25 års ålder eller senare.

Tabell 15 Jämförelser mellan mättillfällena och kön gällande avsikt att ta körkort för personbil uppdelat på ålder vid körkortstagandet.

Variabler	Kön	2002	2003	2004	2006	2009	Totalt	Signifikant skillnad
		M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	
18 år–	F	1,16 (0,54)	1,18 (0,59)	1,13 (0,46)	1,16 (0,50)	1,19 (0,56)	1,16 (0,53)	
	P	1,12 (0,48)	1,12 (0,48)	1,08 (0,45)	1,17 (0,59)	1,14 (0,53)	1,12 (0,50)	
	Totalt M (sd)	1,14 (0,51)	1,15 (0,54)	1,11 (0,46)	1,16 (0,55)	1,17 (0,55)	1,14 (0,52)	
18–19 år	F	1,86 (1,12)	1,91 (1,22)	1,76 (1,11)	1,87 (1,20)	1,80 (1,17)	1,84 (1,16)	
	P	1,58 (1,02)	1,61 (1,04)	1,46 (0,90)	1,62 (1,05)	1,59 (1,04)	1,57 (1,01)	
	Totalt M (sd)	1,72 (1,09)	1,76 (1,15)	1,62 (1,03)	1,75 (1,14)	1,71 (1,12)	1,71 (1,10)	
20–24 år	F	3,42 (1,42)	3,45 (1,41)	3,43 (1,45)	3,36 (1,47)	3,43 (1,42)	3,42 (1,43)	
	P	3,77 (1,40)	3,73 (1,43)	3,94 (1,36)	3,71 (1,47)	3,75 (1,41)	3,79 (1,41)	
	Totalt M (sd)	3,58 (1,42)	3,59 (1,42)	3,68 (1,43)	3,53 (1,48)	3,58 (1,42)	3,60 (1,43)	
25 år–	F	4,43 (1,08)	4,35 (1,19)	4,42 (1,10)	4,30 (1,25)	4,33 (1,16)	4,37 (1,15)	
	P	4,45 (1,12)	4,45 (1,16)	4,56 (1,07)	4,37 (1,22)	4,42 (1,15)	4,46 (1,14)	
	Totalt M (sd)	4,44 (1,10)	4,40 (1,18)	4,49 (1,09)	4,34 (1,23)	4,37 (1,16)	4,41 (1,15)	

1 = Mycket troligt; 5 = Inte alls troligt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse;

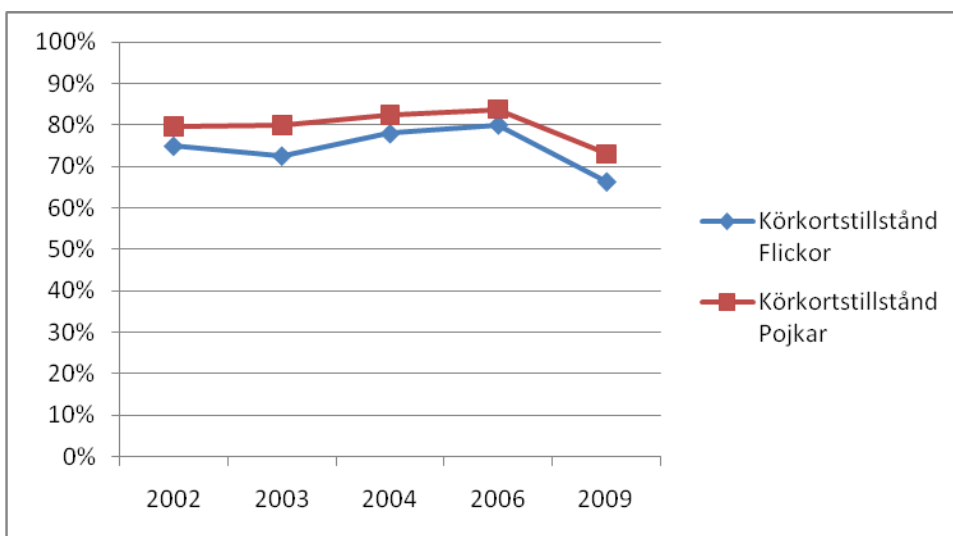
* $p < .05$; ** $p < .01$.



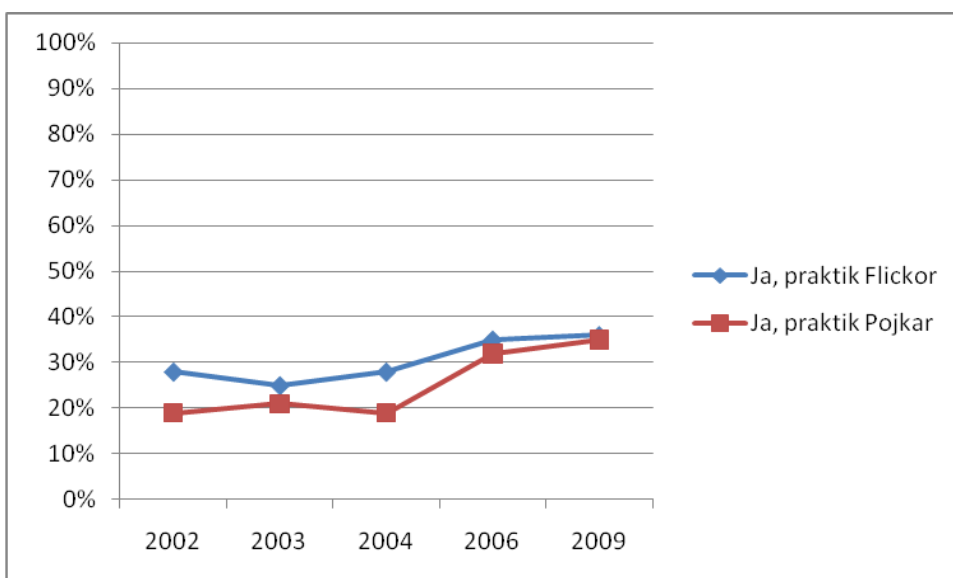
Figur 24 Andelen flickor och pojkar som svarat att det är mycket/ganska troligt att de kommer att ta körkort för personbil. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 24 visar inga nämnvärda könsskillnader när det gäller andelen som svarat att det är mycket/ganska troligt att de ska ta körkort någon gång eller att de ska ta körkort när de är 25 år eller äldre. Däremot visar figuren att andelen pojkar som tänker ta körkort vid en tidig ålder är högre än flickornas. Generellt visar figuren att könsskillnaderna har minskat över tid.

Frågor om körkortstillstånd samt påbörjad körkortsutbildning ställs med hjälp utav två alternativ; ja eller nej. Figur 25, 26 och 27 visar resultaten från dessa analyser.

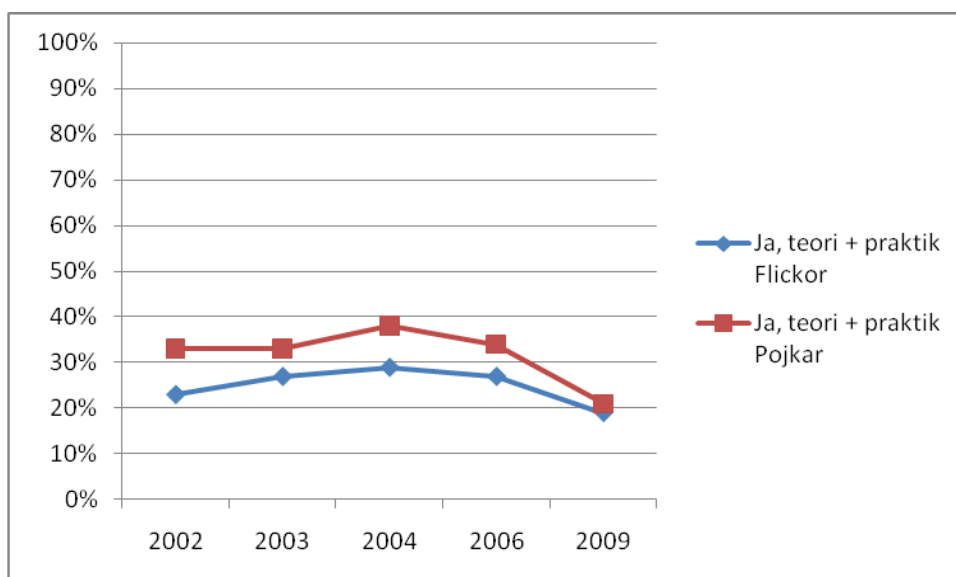


Figur 25 Andelen flickor och pojkar med körkortstillstånd Andelar uppdelat på respektive år.



Figur 26 Andelen flickor och pojkar som påbörjat den praktiska körkortsutbildningen. Andelar uppdelat på mättillfälle.

I figur 26 presenteras andelen flickor och pojkar som påbörjat den praktiska körkortsutbildningen. Figuren visar att könsskillnaderna varierar över tid och att könsskillnaderna är störst år 2002 och år 2004 då andelen flickor är högre. Den minsta könsskillnaden förekommer år 2009.



Figur 27 Andelen flickor och pojkar som både har börjat läsa teori och praktik. Andelar uppdelat på mättillfälle.

I figur 27 redovisas andelen flickor och pojkar som har påbörjat både den teoretiska och den praktiska delen av utbildningen. Figuren visar att pojkarna, vid samtliga mätningar, oftare än flickorna påbörjat både den teoretiska och den praktiska utbildningen och att de största skillnaderna mellan könen förekommer under åren 2002 och 2004. Den minsta skillnaden mellan könen förekommer år 2009.

Sammanfattningsvis visar resultaten att nästan samtliga ungdomar har för avsikt att ta körkort någon gång medan det däremot skiljer sig åt mellan pojkar och flickor då det handlar om när de skall ta körkort. Både pojkar och flickor har för avsikt att ta körkort så tidigt som möjligt även om andelen bland pojkarna var något högre. Vidare visar resultaten att andelen flickor som har körkortstillstånd och som har påbörjat både sin praktiska och teoretiska körkortsutbildning är lägre än pojkarnas.

3.3.3 Inställning till att ta körkort

Ungdomarna fick ta ställning till en rad påståenden om vad ett körkort skulle innebära för dem. I detta avsnitt presenteras enbart resultat där en signifikant skillnad mellan pojkar och flickor uppvisas.

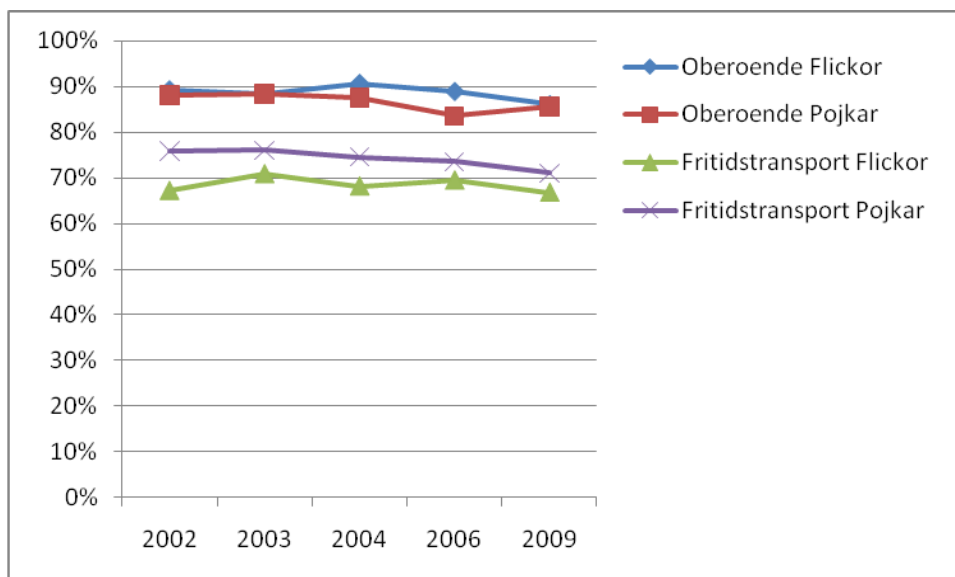
Resultaten av medelvärdesanalyserna för de olika mättillfällena uppdelat på kön redovisas i tabell 16. Resultaten visar att det finns signifikanta könsskillnader som handlar om deras syn på oberoende, transporter till fritidsaktiviteter, kollektiva resor, chans att få ett arbete och vuxenbekräftelse. Pojkarna anser i högre grad än flickorna att ett körkort skulle underlätta för dem att ta sig till fritidsaktiviteter, att de då slipper åka kollektivt, ökar deras chans att få arbete och bekräftelse på att de blivit vuxna. Flickorna anser i högre grad än pojkarna att ett körkort skulle innebära att de blir mindre beroende av att andra skjutsar dem.

Tabell 16 Jämförelser mellan mätillfällen och kön gällande upplevda konsekvenser av att ta körkort.

Varier	Kön	2002 M(sd)	2003 M (sd)	2004 M (sd)	2006 M (sd)	2009 M (sd)	Totalt M (sd)	Signifikant skillnad
Oberoende	F	1,41 (0,91)	1,44 (0,92)	1,36 (0,86)	1,35 (0,79)	1,49 (1,03)	1,41 (0,91)	
	P	1,45 (0,94)	1,46 (0,97)	1,47 (1,01)	1,55 (1,10)	1,53 (1,04)	1,48 (1,00)	
	Totalt M (sd)	1,43 (0,92)	1,45 (0,95)	1,41 (0,93)	1,45 (0,96)	1,51 (1,03)	1,44 (0,95)	**
Fritids- transport	F	2,12 (1,36)	2,02 (1,34)	2,06 (1,30)	1,98 (1,31)	2,09 (1,39)	2,06 (1,34)	
	P	1,82 (1,28)	1,84 (1,26)	1,85 (1,27)	1,82 (1,22)	1,94 (1,30)	1,85 (1,27)	
	Totalt M (sd)	1,98 (1,33)	1,93 (1,30)	1,96 (1,29)	1,90 (1,27)	2,03 (1,35)	1,96 (1,31)	**
Ej kollektiv- trafik	F	2,13 (1,24)	2,05 (1,23)	2,08 (1,26)	2,10 (1,25)	2,22 (1,27)	2,11 (1,25)	
	P	1,95 (1,19)	1,96 (1,17)	2,03 (1,27)	2,01 (1,22)	2,13 (1,33)	2,00 (1,23)	
	Totalt M (sd)	2,04 (1,22)	2,00 (1,20)	2,06 (1,26)	2,05 (1,24)	2,18 (1,30)	2,06 (1,24)	**
Få arbete	F	2,17 (1,17)	2,15 (1,14)	2,09 (1,15)	1,94 (1,11)	1,79 (1,04)	2,06 (1,14)	
	P	2,05 (1,19)	2,06 (1,19)	2,08 (1,19)	1,77 (1,04)	1,76 (1,07)	1,98 (1,16)	
	Totalt M (sd)	2,12 (1,18)	2,11 (1,16)	2,08 (1,17)	1,86 (1,08)	1,78 (1,05)	2,02 (1,15)	**
Vuxen- bekräftelse	F	2,91 (1,28)	2,83 (1,29)	2,74 (1,26)	2,73 (1,27)	2,62 (1,28)	2,78 (1,28)	
	P	2,68 (1,28)	2,74 (1,35)	2,66 (1,34)	2,64 (1,31)	2,61 (1,34)	2,68 (1,32)	
	Totalt M (sd)	2,80 (1,28)	2,79 (1,32)	2,70 (1,30)	2,69 (1,29)	2,62 (1,30)	2,73 (1,30)	**

1 = Ja, absolut; 5 = Nej, inte alls; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; * $p < .05$; ** $p < .01$.

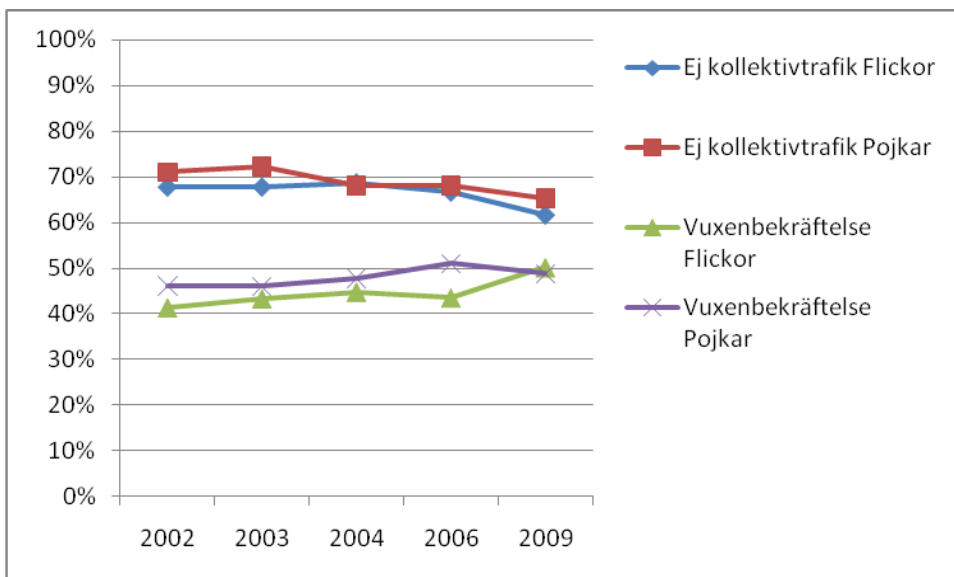
Figur 28 visar vad det innebär för flickor och pojkar att ha ett körkort.



Figur 28 Andelen flickor och pojkar som instämmer med frågor om oberoende och fritidstransporter. Andelar uppdelat på respektive år.

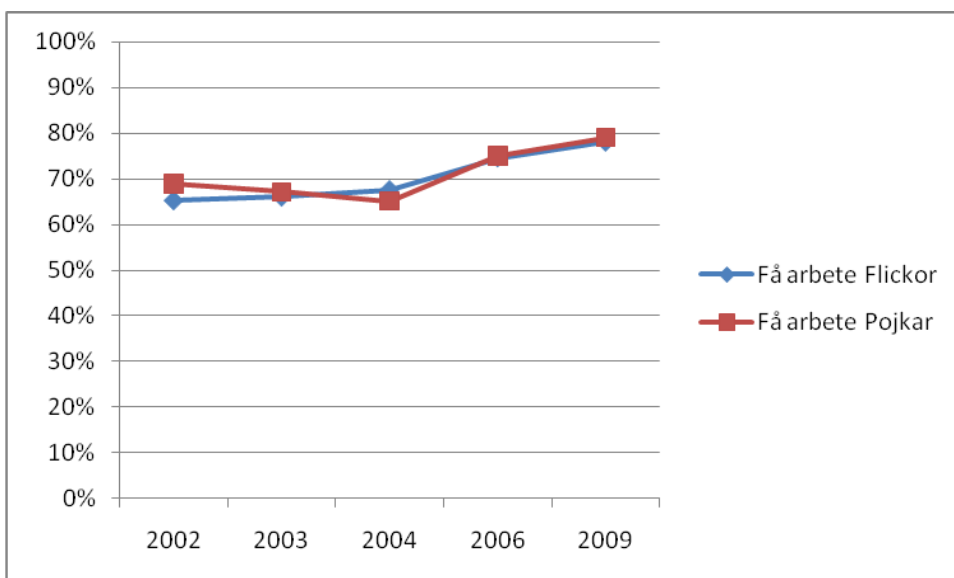
Figur 28 visar att synen på om ett körkort skulle göra dem mera oberoende av andra är väldigt lika för åren 2002, 2003 och år 2009. Däremot uppvisar resultatet en skillnad under 2006 då graden av instämmande är högre bland flickorna. När det handlar om

transporter till fritidsaktiviteter så förekommer de största skillnaderna mellan könen under åren 2002 och 2004, denna gång är det pojkarna som instämmer i högre grad än flickorna med detta påstående.



Figur 29 Andelen flickor och pojkar som instämmer med frågor om kollektivtrafik och vuxenbekräftelse. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 29 visar att pojkarna under åren 2002, 2003 och år 2009 i högre grad än flickorna anger att en konsekvens av att ta ett körkort är att man slipper åka kollektivt. När det gäller deras bekräftelse på att de blivit vuxna visar figuren att den största könsskillnaden förekommer år 2006 då andelen pojkar är högre än flickornas.



Figur 30 Andelen flickor och pojkar som instämmer starkt med en fråga om att få arbete. Andelar uppdelat på respektive år.

I figur 30 presenteras andelen flickor och pojkar som anser att ett körkort ökar deras chans att få ett arbete. Figuren visar att den största skillnaden mellan könen gäller år 2002 även om denna fortfarande är relativt liten. För de övriga åren kan inte några nämnvärda könsskillnader ses.

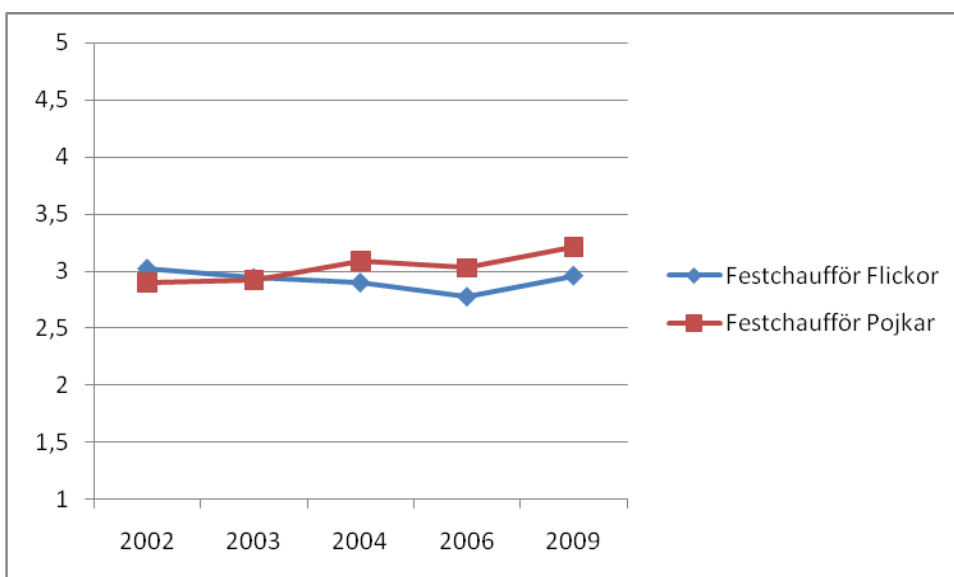
Resultaten av medelvärdesanalyserna för de olika mättillfällena uppdelat på kön avseende ytterligare andra konsekvenser av ett körkortstagande redovisas i tabell 17. Tabellen visar att det finns signifikanta könsskillnader då det handlar om miljö, festchaufför och skötsel av bilen. Flickorna anger oftare att ett körkort innebär att de bidrar till en sämre miljö och att de då måste ställa upp som chaufför efter en fest. Pojkarna anger oftare att ett körkort innebär att de får ta ett större ansvar för bilens skötsel och underhåll. Tabellen visar vidare att det förekommer en signifikant interaktionseffekt mellan mättillfälle och kön avseende variabeln festchaufför. Interaktionseffekten illustreras även i ett linjediagram (figur 31).

Tabell 17 Jämförelser mellan mättillfällen och kön gällande upplevda konsekvenser av att ta körkort.

Varier	Kön	2002 M(sd)	2003 M (sd)	2004 M (sd)	2006 M (sd)	2009 M(sd)	Totalt M (sd)	Signifikant skillnad
Bilskötsel	F	2,09 (1,13)	2,02 (1,10)	2,08 (1,15)	1,98 (1,08)	1,98 (1,07)	2,04 (1,11)	
	P	1,77 (1,00)	1,72 (0,97)	1,79 (1,01)	1,82 (0,95)	1,80 (0,99)	1,77 (0,99)	
	Totalt M (sd)	1,94 (1,08)	1,87 (1,05)	1,94 (1,09)	1,90 (1,02)	1,90 (1,04)	1,91 (1,06)	**
Miljön	F	2,78 (1,24)	2,73 (1,23)	2,76 (1,22)	2,54 (1,13)	2,41 (1,13)	2,67 (1,21)	
	P	2,99 (1,34)	3,01 (1,34)	2,95 (1,30)	2,83 (1,26)	2,84 (1,33)	2,94 (1,32)	
	Totalt M (sd)	2,88 (1,29)	2,87 (1,29)	2,85 (1,26)	2,69 (1,21)	2,60 (1,24)	2,80 (1,27)	**
Festchaufför	F	3,02 (1,25)	2,94 (1,29)	2,90 (1,28)	2,78 (1,24)	2,96 (1,28)	2,93 (1,27)	
	P	2,90 (1,23)	2,92 (1,31)	3,09 (1,28)	3,03 (1,33)	3,21 (1,31)	3,01 (1,29)	
	Totalt M (sd)	2,96 (1,24)	2,93 (1,30)	2,99 (1,28)	2,90 (1,29)	3,07 (1,30)	2,97 (1,28)	År*kön

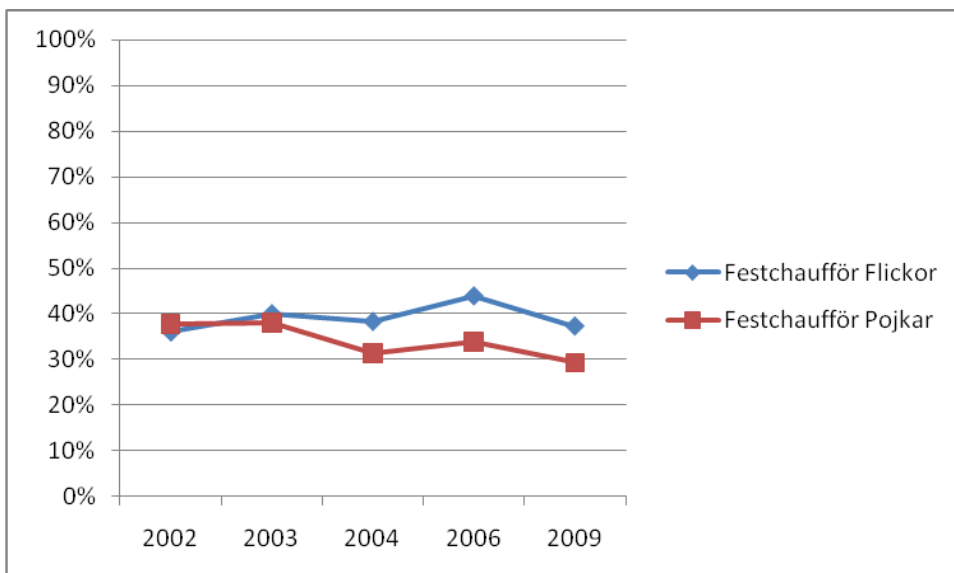
1 = Ja, absolut; 5 = Nej, inte alls; M = medelvärde; sd = standard avvikelse;

* $p < .05$; ** $p < .01$; År*kön = interaktionseffekt mellan år och kön.



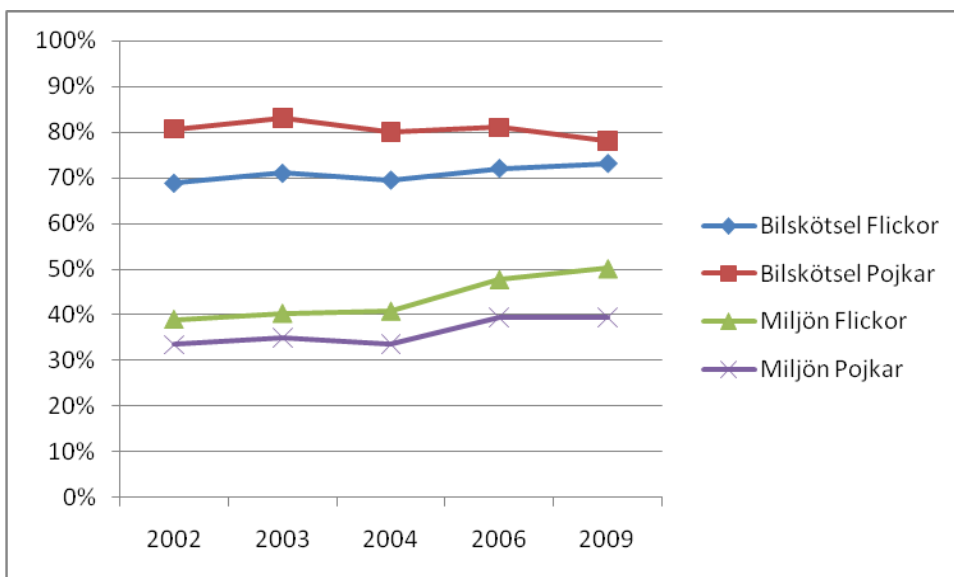
Figur 31 Interaktionseffekt mellan kön och mättillfälle på variabeln festchaufför som en konsekvens av att ta körkort.

Figur 31 illustrerar den signifikanta interaktionseffekten mellan kön och mättillfälle. År 2002 är det flickorna som något oftare än pojkarna har svarat att ett körkort innebär att de får vara chaufför till sina kompisar till och från fester. För övriga mättillfällen, med undantag för år 2003, är resultatet det omvända, nämligen att pojkarna oftare anger detta.



Figur 32 Andelen flickor och pojkar som instämmer med påståendet. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 32 visar att ungefär 40 % av både pojkar och flickor år 2002 och år 2003 instämmer med att ett körkort skulle innebära att de får vara ”festchaufför”. Under senare år är det dock en större andel flickor som instämmer med detta påstående.



Figur 33 Andelen flickor och pojkar som instämmer med påståendena. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 33 visar att det finns könsskillnader då det handlar om ansvar för skötseln av bilen eftersom pojkarna i högre grad än flickorna instämmer med att ett körkort skulle medföra detta ansvar. I detta avseende kan man också se att könsskillnaderna minskat över tid. När det handlar om negativ påverkan på miljön så visar figuren att flickorna oftare anger detta och att skillnaden mellan pojkar och flickor ökat över tid.

Ungdomarna tillfrågas om vilka skäl/motiv de anser vara viktigast för att de skulle vilja ta respektive inte ta körkortet när de är mellan 18–19 år. Frågan som ställs är antingen att de skulle ta körkort eller att de inte skulle ta körkort. De får sedan rangordna några fasta svarsalternativ, där noll var minst viktigt och tre var mest viktigt.

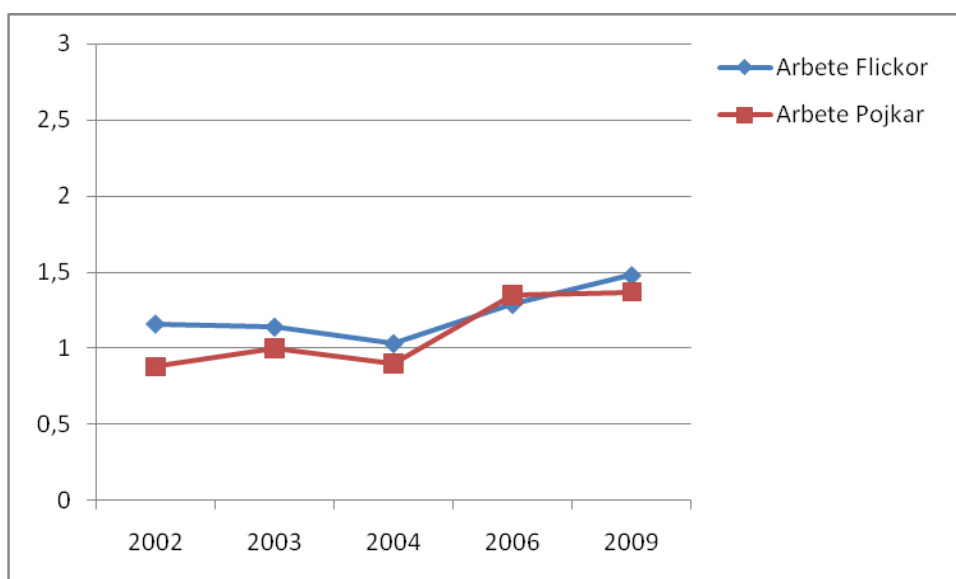
I tabell 18 redovisas resultaten av medelvärdesskillnaderna mellan de olika mätningarna uppdelat på kön avseende vilket motiv de har för att ta körkort mellan 18 och 19 år. Tabellen visar att det finns signifikanta könsskillnader då det handlar om ökad rörelsefrihet, bra för arbete, kul att köra bil, slipper åka kollektivtrafik, vuxenstatus och motorintresse. Pojkarna anser att vuxenstatus, motorintresse samt kul att köra bil är viktigare än flickorna. Flickorna anser att rörelsefrihet, bra för arbete och slippa åka kollektivt är viktigare än vad pojkarna tycker. Tabellen visar vidare att det förekommer två signifikanta interaktionseffekter mellan mättillfällena och kön som handlar om ökad chans att få ett arbete och motorintresse som motiv för att ta körkort. Interaktionseffekterna illustreras i figur 34 och 35.

Tabell 18 Jämförelser mellan måttillfällena och kön gällande genomsnittlig tyngd hos olika motiv för att ta körkort mellan 18 och 19 år.

Varier	Kön	2002 M(sd)	2003 M (sd)	2004 M (sd)	2006 M (sd)	2009 M(sd)	Totalt M (sd)	Signifikant skillnad
Rörelsefrihet	F	2,60 (0,80)	2,64 (0,75)	2,63 (0,78)	2,56 (0,81)	2,55 (0,84)	2,60 (0,79)	
	P	2,46 (0,92)	2,45 (0,95)	2,37 (0,98)	2,33 (1,01)	2,27 (1,03)	2,39 (0,97)	
	Totalt M (sd)	2,54 (0,86)	2,54 (0,86)	2,50 (0,89)	2,45 (0,92)	2,43 (0,94)	2,50 (0,89)	**
Arbete	F	1,16 (1,10)	1,14 (1,09)	1,03 (1,05)	1,29 (1,11)	1,48 (1,08)	1,19 (1,09)	
	P	0,88 (1,09)	1,00 (1,10)	0,90 (1,12)	1,35 (1,21)	1,37 (1,18)	1,05 (1,15)	**
	Totalt M (sd)	1,03 (1,10)	1,07 (1,09)	0,97 (1,09)	1,32 (1,16)	1,44 (1,12)	1,13 (1,12)	År*kön
Kul att köra	F	0,61 (0,84)	0,66 (0,87)	0,66 (0,88)	0,62 (0,88)	0,45 (0,78)	0,61 (0,86)	
	P	0,81 (0,96)	0,72 (0,92)	0,80 (0,94)	0,65 (0,94)	0,64 (0,90)	0,74 (0,94)	
	Totalt M (sd)	0,70 (0,90)	0,69 (0,90)	0,73 (0,91)	0,63 (0,91)	0,53 (0,84)	0,67 (0,90)	**
Slipper kollektivtrafik	F	0,71 (0,89)	0,78 (0,89)	0,71 (0,90)	0,73 (0,98)	0,60 (0,84)	0,71 (0,90)	
	P	0,59 (0,85)	0,64 (0,91)	0,59 (0,90)	0,61 (0,94)	0,51 (0,83)	0,60 (0,89)	
	Totalt M (sd)	0,65 (0,88)	0,71 (0,90)	0,65 (0,90)	0,67 (0,96)	0,56 (0,84)	0,66 (0,90)	**
Vuxenstatus	F	0,24 (0,60)	0,25 (0,61)	0,28 (0,66)	0,25 (0,64)	0,27 (0,58)	0,26 (0,62)	
	P	0,29 (0,68)	0,26 (0,64)	0,32 (0,73)	0,35 (0,77)	0,29 (0,65)	0,30 (0,69)	
	Totalt M (sd)	0,26 (0,64)	0,25 (0,63)	0,30 (0,69)	0,30 (0,71)	0,28 (0,61)	0,28 (0,66)	*
Motorintresse	F	0,06 (0,31)	0,07 (0,30)	0,07 (0,33)	0,04 (0,24)	0,04 (0,25)	0,06 (0,30)	
	P	0,39 (0,80)	0,46 (0,85)	0,36 (0,78)	0,36 (0,79)	0,26 (0,70)	0,38 (0,80)	**
	Totalt M (sd)	0,22 (0,61)	0,26 (0,66)	0,21 (0,61)	0,20 (0,60)	0,14 (0,51)	0,21 (0,61)	År*kön

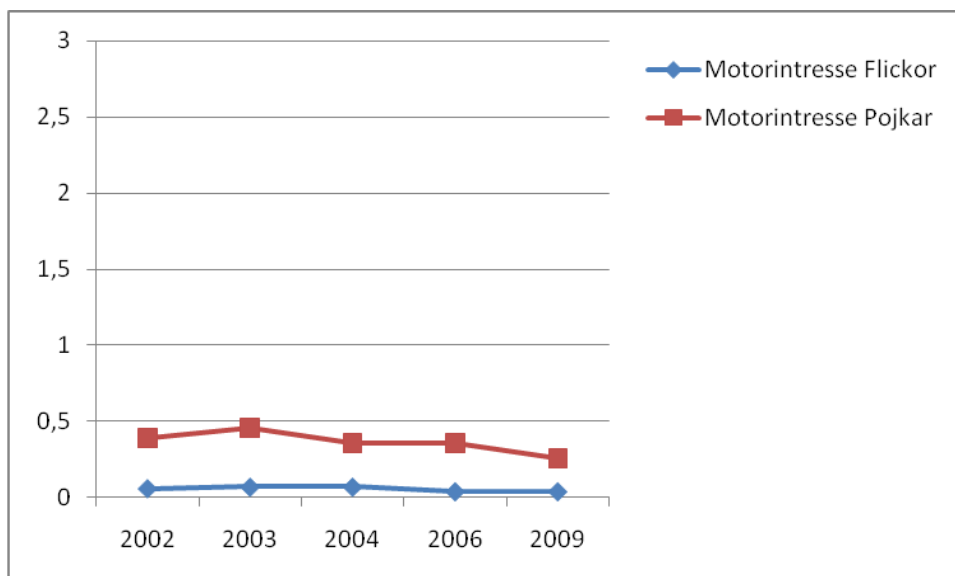
0 = minst viktigt; 3 = mest viktigt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse;

* $p < .05$; ** $p < .01$; År*kön = interaktionseffekt mellan år och kön.



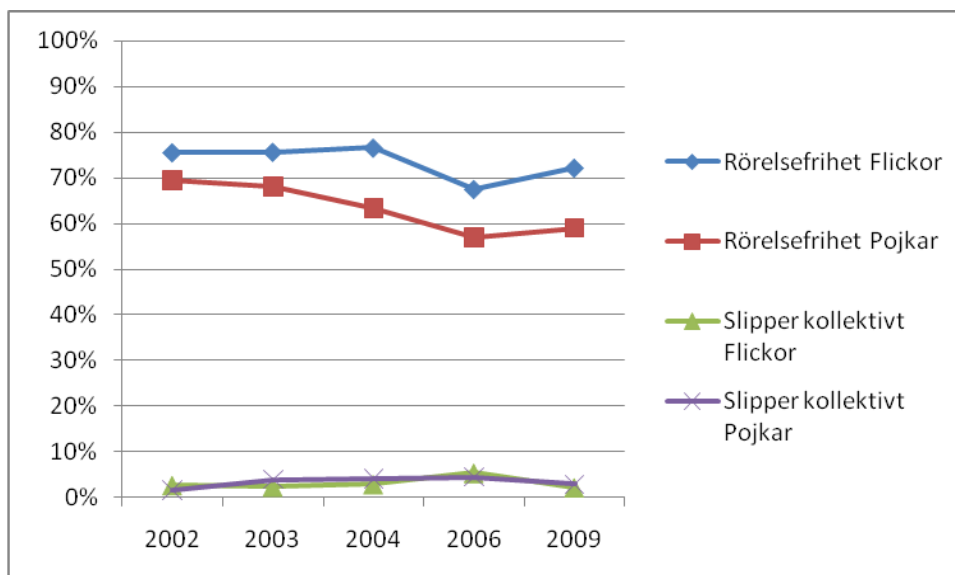
Figur 34 Interaktionseffekt mellan kön och måttillfälle avseende arbete som motiv för att ta körkort.

Figur 34 visar att det förekommer en interaktionseffekt mellan kön och mättillfälle. År 2006 anger pojkarna något oftare än flickorna att ett körkort skulle öka deras chans att få ett arbete och att det därför är ett viktigt skäl till att ta körkort. För de övriga mättillfällena är resultatet det omvända nämligen att flickorna oftare anger arbete som skäl till att ta körkort.



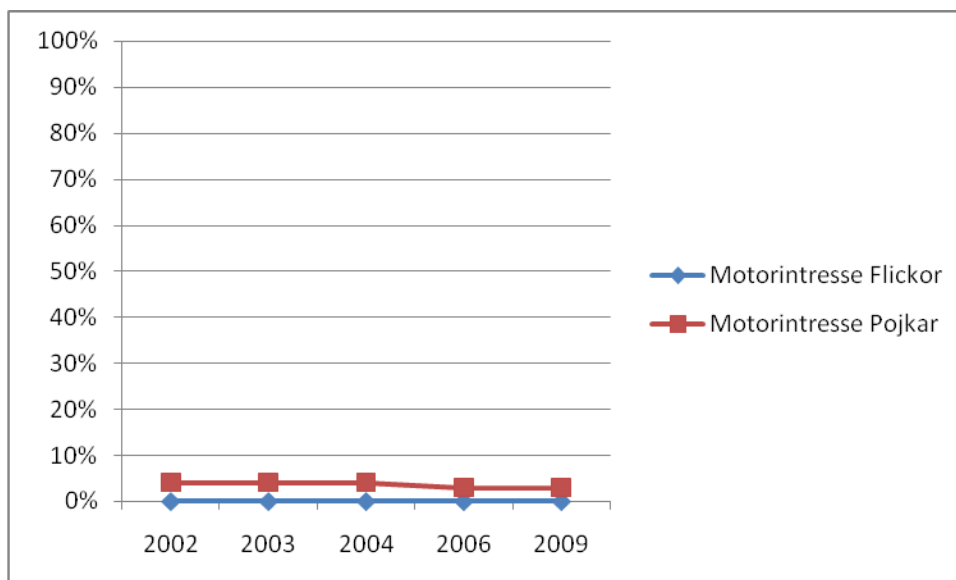
Figur 35 Interaktionseffekt mellan kön och mättillfälle avseende motorintresse som motiv för att ta körkort.

Figur 35 visar att det förekommer en interaktionseffekt som visar att flickornas medelvärden är relativt konstanta medan pojkarnas medelvärden varierar beroende på mättillfälle.



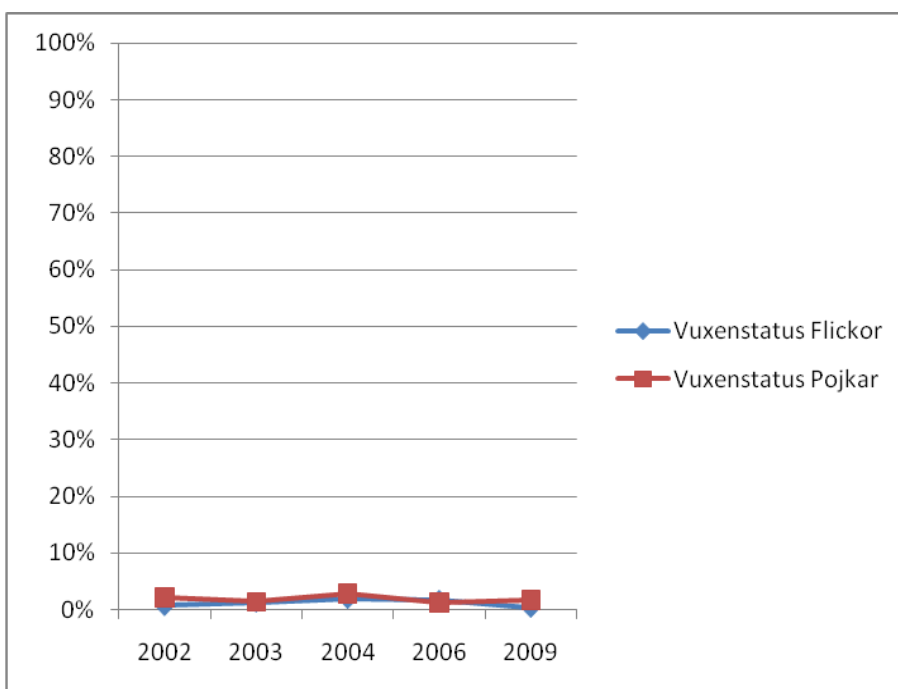
Figur 36 Andelen flickor och pojkar som anger rörelsefrihet och att de slipper åka kollektivtrafik som viktiga skäl för att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

Figur 36 visar att könsskillnaderna ökat under senare år då det handlar om rörelsefrihet vilket flickorna i högre grad än pojkarna anser vara ett viktigt skäl till att ta körkort. Figuren visar inte några nämnvärda könsskillnader när det handlar om kollektiva transporter. För övrigt visar figuren att en väldigt liten andel anger kollektivtrafik som ett viktigt skäl till varför de vill ta körkort.



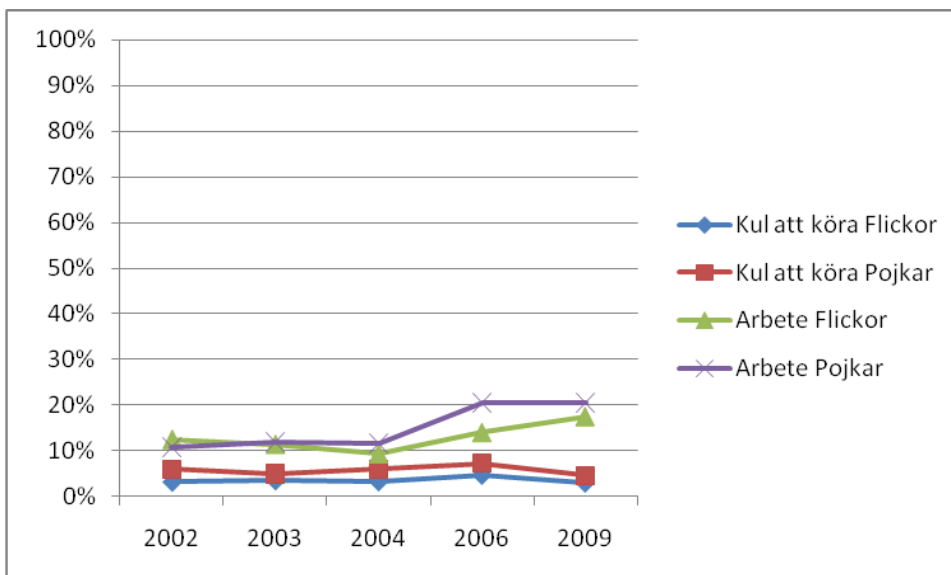
Figur 37 Andelen flickor och pojkar som angivit motorintresse som det viktigaste skälet för att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

Figur 37 visar att det förekommer könsskillnader när det handlar om att deras intresse av bilar och motorer och att detta skulle vara det viktigaste skälet till att ta körkort. Andelen flickor som anger detta skäl till att ta körkort är i det närmaste obefintlig, speciellt under åren 2006 och 2009.



Figur 38 Andelen flickor och pojkar som angivit vuxenstatus som det viktigaste skälet för att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

Figur 38 visar att det inte förekommer några påtagliga könsskillnader i deras syn på att ett körkort skulle visa att de blivit vuxna och att det ger dem en viss status. Andelen flickor och pojkar som anger vuxenstatus som det viktigaste skälet till att ta körkort är väldigt liten.



Figur 39 Andelen flickor och pojkar som angivit kul att köra bil och ökad chans att få ett arbete som det viktigaste skälet för att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

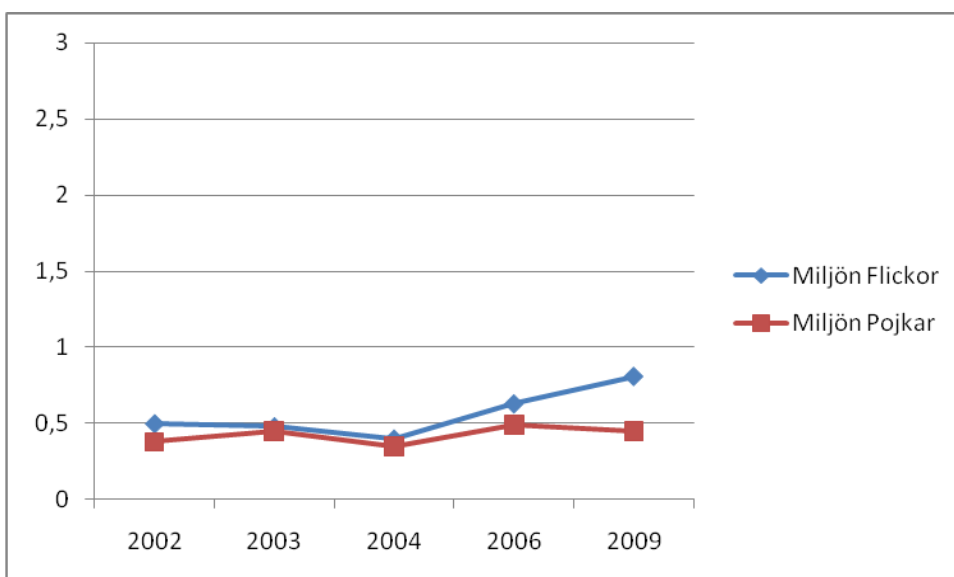
När det gäller kul att köra bil som skäl för att ta körkort så visar figur 39 att skillnaden mellan könen i stort sett varit oförändrad över tid. När det handlar om ökad chans att få ett arbete så visar figuren att det inte förekommer några avsevärda könsskillnader under åren 2002–2004 och 2009. Däremot finns det en skillnad mellan könen under 2006 eftersom kul att köra bil är något som är viktigare för pojkarna än flickorna.

I tabell 19 redovisas resultaten av medelvärdesskillnaderna mellan de olika mätningarna uppdelat på kön avseende motiv som talar emot att ta körkort när man är 18–19 år. Tabellen visar att det finns signifikanta könsskillnader då det handlar om att föräldrar inte tycker att man ska ta körkort, att kompisarna inte ska ta körkort, att miljön påverkas negativt, att man inte tror sig klara av proven, att man vill använda pengar till annat och att man inte har tid. Pojkarna anger oftare föräldrar, kompisar samt att de ska använda pengarna till annat som motiv som talar emot att ta körkort. Flickorna anger oftare skäl som miljön, att de inte tror att de klarar av det teoretiska provet och tidsbrist som motiv emot att ta körkort. Tabellen visar vidare att det förekommer en signifikant interaktions-effekt mellan mättillfälle och kön gällande miljöpåverkan. Interaktionseffekten illustreras i figur 40.

Tabell 19 Jämförelser mellan mättillfällen och kön gällande genomsnittlig tyngd hos olika motiv emot att ta körkort mellan 18 och 19 år.

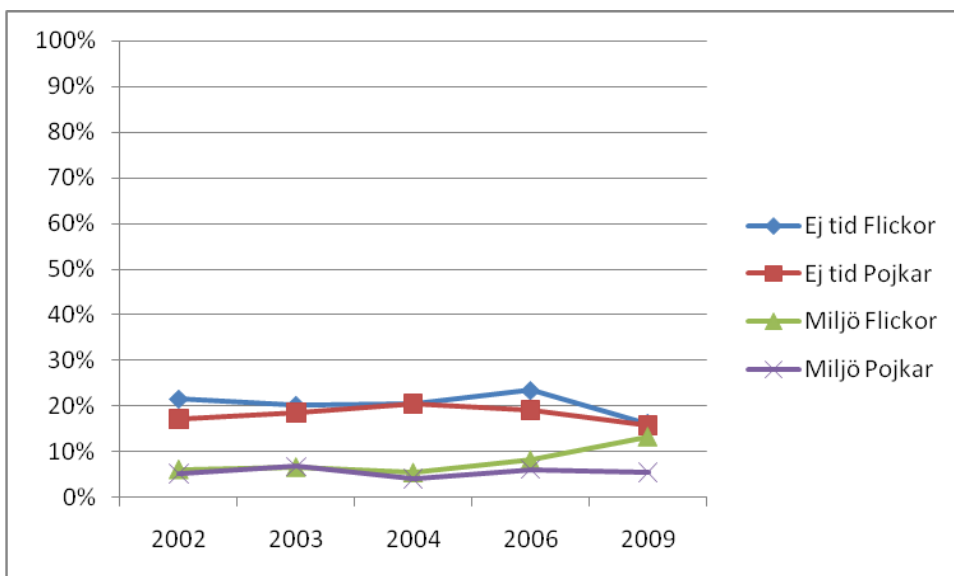
Variabler	Kön	2002	2003	2004	2006	2009	Totalt	Signifikant skillnad
		M(sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M(sd)	M (sd)	
Ej tid	F	1,18 (1,21)	1,18 (1,19)	1,20 (1,19)	1,18 (1,24)	0,86 (1,14)	1,14 (1,20)	
	P	1,09 (1,16)	1,05 (1,17)	1,08 (1,20)	1,02 (1,19)	0,83 (1,13)	1,03 (1,18)	
	Totalt M (sd)	1,14 (1,19)	1,12 (1,18)	1,14 (1,19)	1,10 (1,22)	0,85 (1,13)	1,09 (1,19)	**
Köpa annat	F	0,36 (0,79)	0,39 (0,77)	0,33 (0,73)	0,36 (0,80)	0,36 (0,73)	0,36 (0,76)	
	P	0,65 (0,98)	0,73 (1,02)	0,66 (0,98)	0,60 (1,00)	0,58 (0,95)	0,65 (0,99)	
	Totalt M (sd)	0,49 (0,89)	0,55 (0,91)	0,48 (0,87)	0,48 (0,91)	0,45 (0,84)	0,49 (0,89)	**
Teoretiska prov	F	0,62 (0,78)	0,54 (0,78)	0,62 (0,85)	0,52 (0,79)	0,38 (0,71)	0,53 (0,79)	
	P	0,43 (0,74)	0,39 (0,68)	0,45 (0,77)	0,43 (0,77)	0,37 (0,73)	0,42 (0,73)	
	Totalt M (sd)	0,48 (0,76)	0,47 (0,74)	0,54 (0,82)	0,48 (0,78)	0,38 (0,72)	0,48 (0,77)	**
Miljön	F	0,50 (0,91)	0,48 (0,91)	0,40 (0,84)	0,63 (1,01)	0,81 (1,11)	0,54 (0,95)	
	P	0,38 (0,82)	0,45 (0,90)	0,35 (0,78)	0,49 (0,94)	0,45 (0,86)	0,42 (0,86)	**
	Totalt M (sd)	0,44 (0,87)	0,47 (0,90)	0,38 (0,81)	0,56 (0,98)	0,66 (1,03)	0,48 (0,91)	År*kön
Kompisar	F	0,06 (0,32)	0,07 (0,34)	0,03 (0,20)	0,04 (0,29)	0,04 (0,27)	0,05 (0,27)	
	P	0,10 (0,42)	0,08 (0,39)	0,09 (0,40)	0,10 (0,46)	0,08 (0,40)	0,09 (0,41)	
	Totalt M (sd)	0,08 (0,37)	0,07 (0,36)	0,05 (0,31)	0,07 (0,38)	0,06 (0,33)	0,07 (0,35)	**
Föräldrar	F	0,04 (0,29)	0,05 (0,32)	0,06 (0,34)	0,05 (0,31)	0,03 (0,25)	0,05 (0,31)	
	P	0,10 (0,46)	0,08 (0,41)	0,07 (0,36)	0,10 (0,48)	0,11 (0,50)	0,09 (0,44)	
	Totalt M (sd)	0,07 (0,38)	0,07 (0,37)	0,06 (0,35)	0,07 (0,40)	0,06 (0,38)	0,07 (0,37)	**

0 = minst viktigt; 3 = mest viktigt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; * $p < .05$; ** $p < .01$.



Figur 40 Interaktionseffekt mellan kön och mättillfälle avseende miljön som motiv emot att ta körkort.

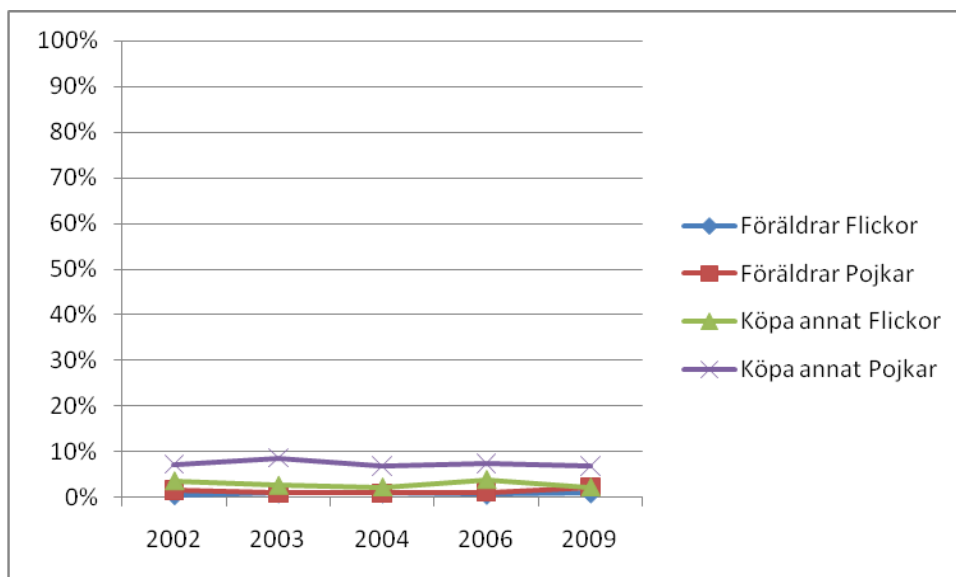
Figur 40 visar att könsskillnaderna varierar beroende på mättillfälle. Den största könsskillnaden finns år 2009 då flickorna betydligt oftare anger bilens negative effekt på miljön som en anledning till att inte ta körkort.



Figur 41 Andelen flickor och pojkar som angivit att de inte har tid och miljön som de viktigaste skälen emot att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

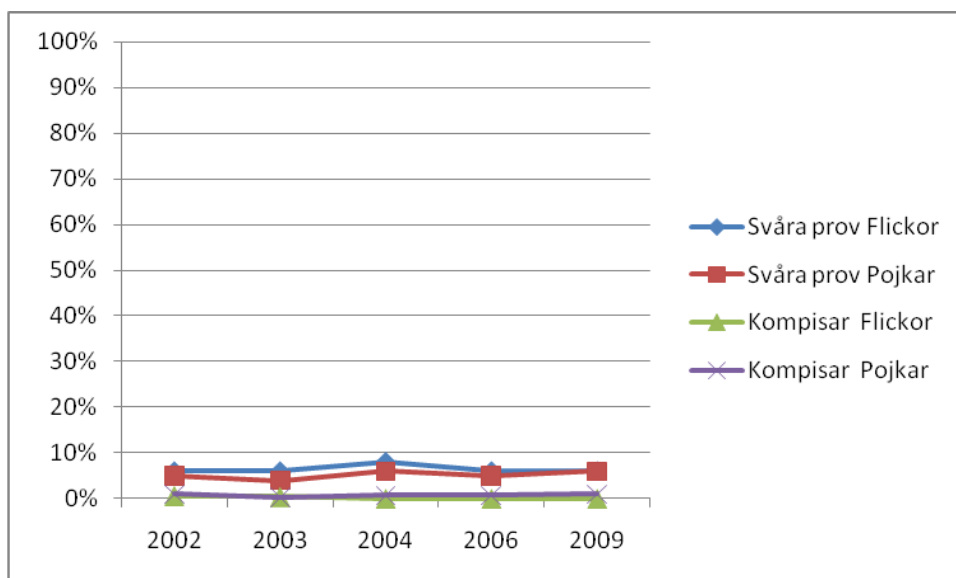
I figur 41 presenteras andelen flickor och pojkar som anger tidsbrist och miljön som de viktigaste skälen för att inte ta körkort. Resultaten visar att det finns skillnader mellan könen år 2002 och år 2006 när det gäller tidsbrist. Flickorna anger oftare att bristen på tid är en faktor som gör det svårt för dem att skaffa körkort. Samtidigt visar resultaten att för de övriga åren är könsskillnaderna nästan obefintliga. När det handlar om miljön

visar figuren att den största skillnaden mellan könen är för år 2009 följt av 2006 då frågan blivit viktigare för flickorna.



Figur 42 Andelen flickor och pojkar som angivit föräldrar och att köpa annat viktigaste skäl emot att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

Figur 42 visar hur stor andel flickor och pojkar som inte tror att deras föräldrar tycker att de skall ta körkort och om de vill lägga pengarna på andra saker än ett körkort. När det handlar om föräldrarnas syn på körkortstagande så är skillnaden väldigt liten mellan könen. Däremot är det en större andel pojkar som anger att de skulle köpa annat för pengarna. Könsskillnaderna har varit relativt konstanta över tid.

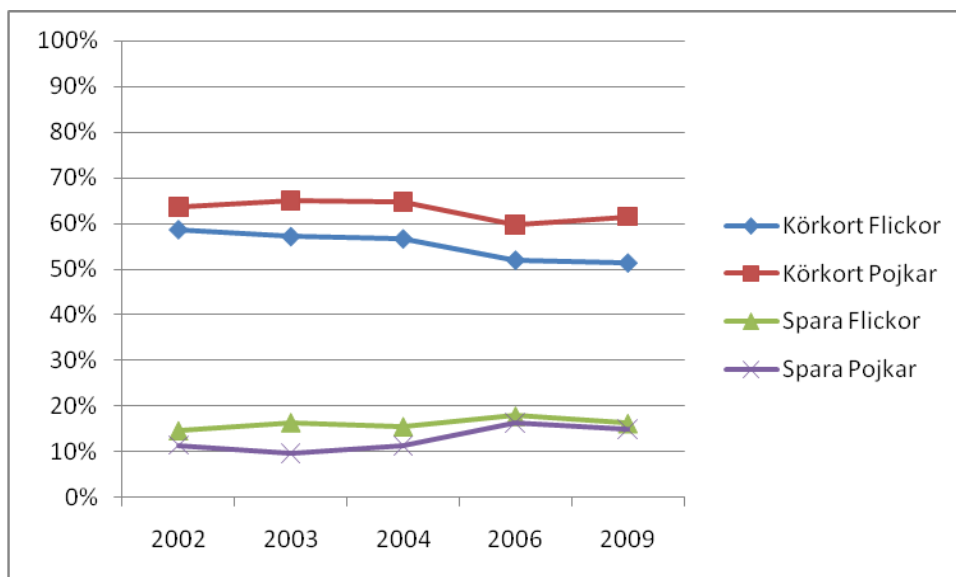


Figur 43 Andelen flickor och pojkar som angivit teoretiska prov och kompisar som de viktigaste skälen emot att ta körkort mellan 18 och 19 år. Andelar uppdelat på år.

Figur 43 visar att synen på körkortsprov och kompisar inte skiljer pojkar och flickor åt förutom under åren 2003 och 2009 då det finns en liten skillnad. Flickorna anger detta

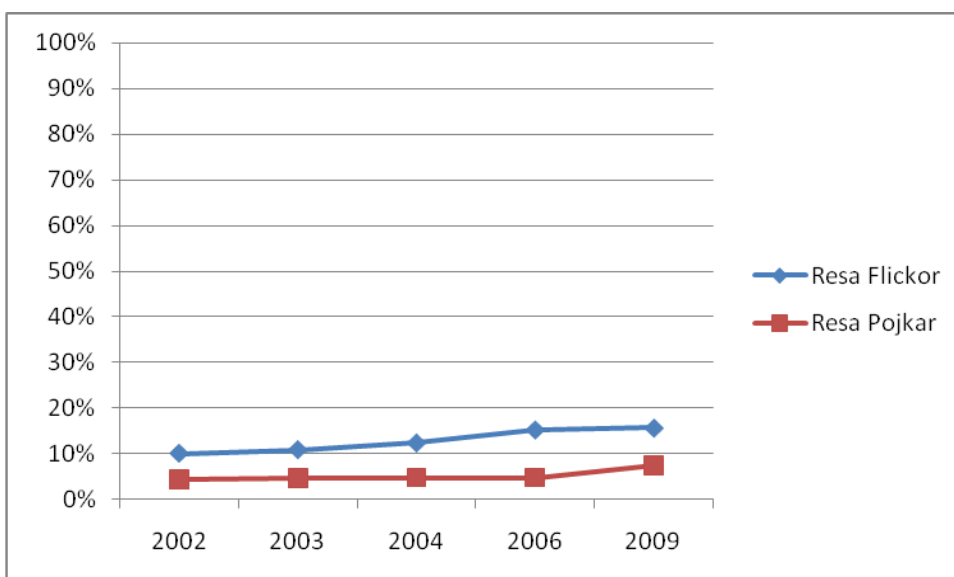
skäl något oftare än pojkarna. Figuren visar även att en relativt liten andel har angett att det teoretiska provet och kompisar är viktiga motiv som talar emot att ta körkort.

Ungdomarna fick ange hur de skulle spendera 10 000 kr och fick ta ställning till följande hypotetiska situation: ”Du har inte de 10 000 kr som det i genomsnitt kostar att ta ett körkort. Föreställ dig att du får 10 000 kr att göra vad du vill med. Vad gör du med pengarna?” I figurerna 44–49 presenteras resultaten från analysen vad gäller eventuella könsskillnader.



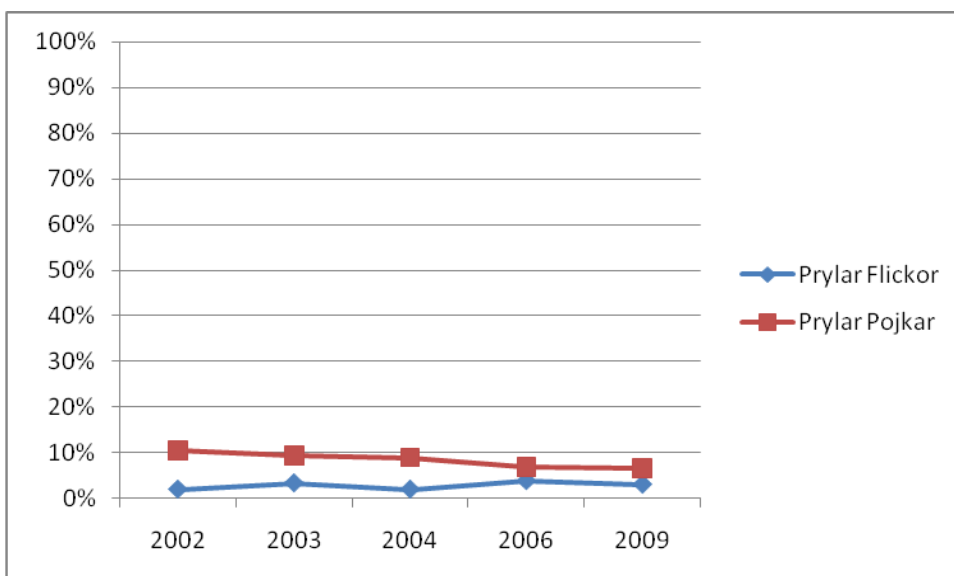
Figur 44 Andelen flickor och pojkar som väljer att spendera 10 000 kr på att ta körkort och att spara pengarna. Andelar uppdelat på mättillfälle.

Figur 44 visar hur stor andel flickor och pojkar som svarar att de skulle spendera 10 000 kr på att ta körkort och hur stor andel som skulle spara pengarna. Figuren visar att pojkarna oftare väljer att spendera pengarna på att ta körkort. Figuren visar även att det är en större andel flickor som väljer att spara pengarna även om denna skillnad avtagit under senare år.



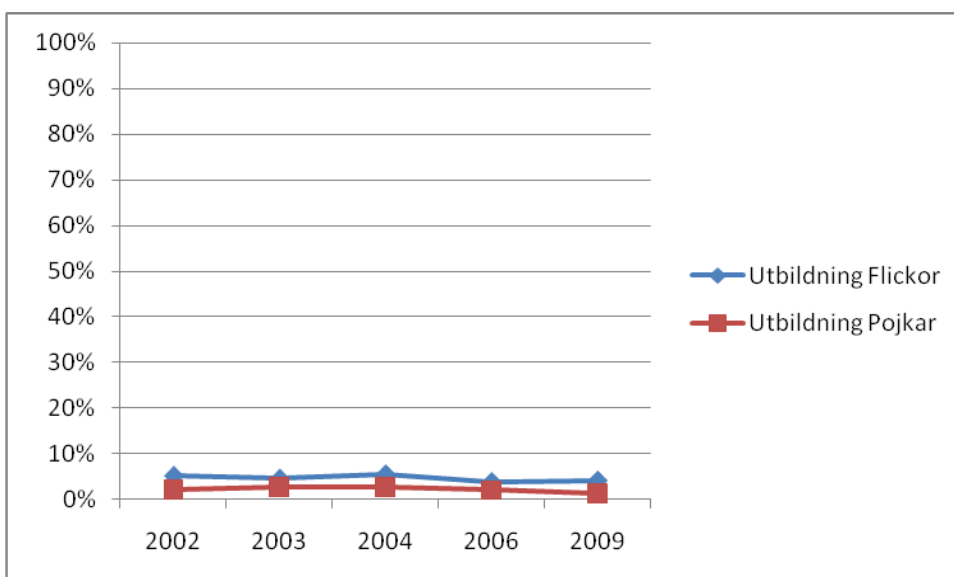
Figur 45 Andelen pojkar och flickor som väljer att spendera 10 000 kr på att resa. Andelar uppdelat på mättillfälle.

Figur 45 visar att flickorna i högre grad än pojkarna skulle spendera pengarna på en resa och att den största skillnaden mellan könen förekommer år 2006.



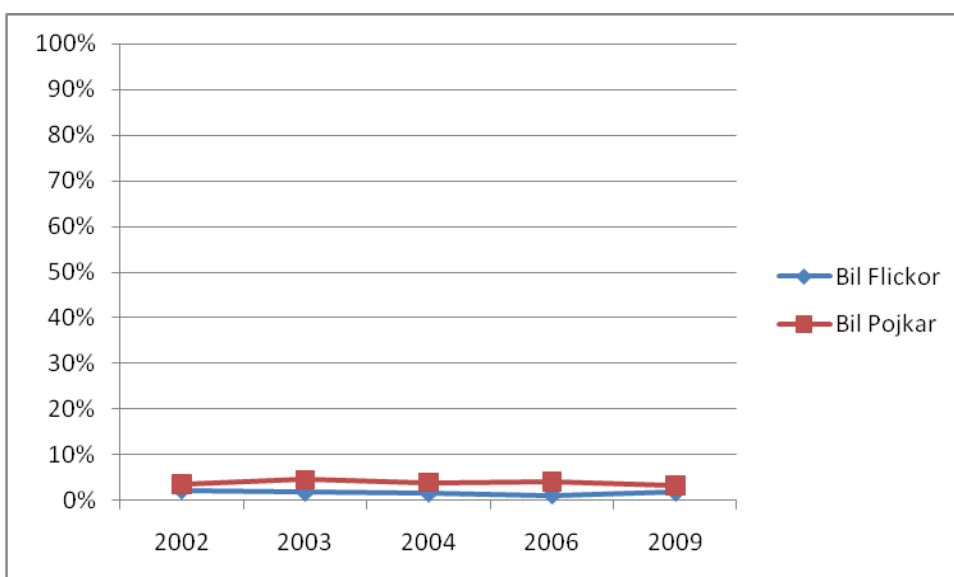
Figur 46 Andelen pojkar och flickor som väljer att spendera 10 000 kr på att köpa prylar. Andelar uppdelat på mättillfälle.

Figur 46 visar att det är fler pojkar än flickor som anger att de skulle spendera pengarna på olika prylar. Största könsskillnaden förekommer år 2002 och de minsta könsskillnaderna förekommer år 2006 och år 2009. Generellt visar figuren att könsskillnaderna har minskat över tid.



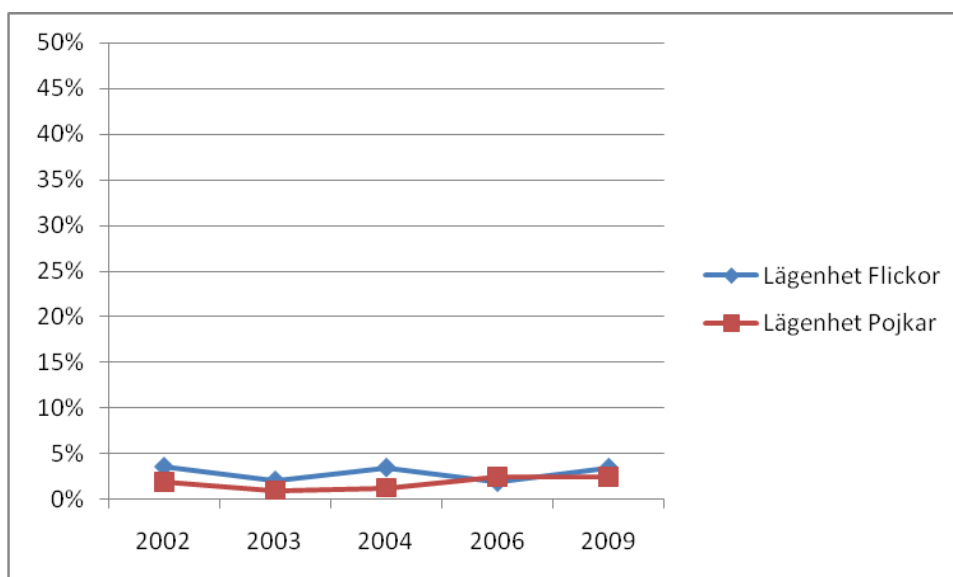
Figur 47 Andelen flickor och pojkar som väljer att spendera 10 000 kr på utbildning. Andelar uppdelat på mättillfälle.

Figur 47 visar att flickorna något oftare väljer att spendera pengarna på utbildning jämfört med pojkarna. Figuren visar även att skillnaden mellan könen har varit ganska konstant över tid och att andelen som vill spendera pengarna på detta sätt är liten.



Figur 48 Andelen flickor och pojkar som väljer att spendera 10 000 kr på att köpa en bil. Andelar uppdelat på mättillfälle.

Figur 48 visar att pojkarna oftare än flickorna väljer att köpa en bil för pengarna. För övrigt visar figuren att skillnaden mellan könen har varit relativt konstant över tid och att andelen som anger detta alternativ är väldigt liten.



Figur 49 Andelen pojkar och flickor som väljer att spendera 10 000 kr på att köpa lägenhet. Andelar uppdelat på mättillfälle.

Figur 49 visar att det finns könsskillnader år 2002–2004 när det handlar om att spendera pengarna på att köpa en lägenhet, där flickorna oftare väljer att göra det. Trots det är skillnaderna mellan könen relativt små. År 2006 och år 2009 är det ungefär lika många flickor som pojkar som skulle köpa en lägenhet för pengarna.

Sammanfattningsvis tycker pojkarna i högre grad att ett körkort skulle innebära att det underlättar transporter till fritidsaktiviteter, att de slipper åka kollektivt, ger ökad chans att få ett arbete och bekräftelse på att man blivit vuxen. Flickorna anser i högre grad än pojkarna att ett körkort skulle leda till att de blir mindre beroende av skjuts av andra. Vidare visar resultaten att flickorna oftare anger bilens negativa effekt på miljön och att de skulle få köra hem vännerna efter en fest som några möjliga konsekvenser av att ta körkort medan pojkarna oftare anger ett ökat ansvar för skötseln av bilen som en möjlig konsekvens av ett körkort.

När det gäller könsskillnader avseende viktiga skäl till att ta körkort så visar resultaten att pojkarna oftare anger vuxenstatus, motorintresse samt kul att köra bil. Flickorna däremot anger oftare ökad rörelsefrihet, bra för arbete och slippa åka kollektivt.

Skälen som talar emot att ta körkort skiljer också pojkar och flickor åt. Det visar att pojkarna oftare, men fortfarande en väldigt liten andel, anger att deras föräldrar inte tycker att de ska ta körkort, att nästan inga av deras kompisar kommer att ta körkort samt att de ska använda pengarna till annat. Flickorna anger skäl som negativ påverkan på miljön, svåra prov och att de inte har tid oftare än pojkarna.

På frågan hur de skulle spendera 10 000 kr visar resultatet att både pojkar och flickor i första hand skulle använda pengarna till att betala ett körkort och att de därefter skulle spara dem. Trots det finns det vissa könsskillnader eftersom pojkarna i högre grad än flickorna väljer att spendera dem på ett körkort och flickorna i högre grad än pojkarna tänker spara dem.

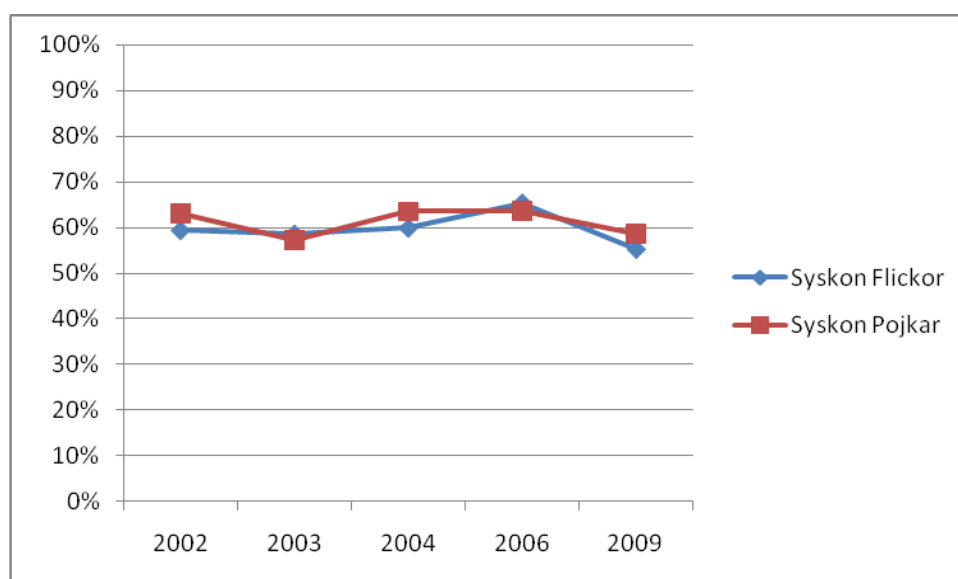
3.3.4 Upplevd påverkan av andra personer i omgivningen

I enkäten ingick tre frågor om hur viktigt flickorna och pojkarna tror att föräldrar, syskon och nära vänner tycker att det är att de tar körkort. De signifikanta resultaten redovisas i tabell 20. Tabellen visar att det finns signifikanta könsskillnader då det handlar om syskon och nära vänner. Pojkarna upplever oftare än flickorna att syskon och nära vänner tycker att det är viktigt att de tar körkort.

Tabell 20 Jämförelser mellan mättillfällena och kön gällande upplevelse av hur viktigt andra personer tycker det är att de tar körkort.

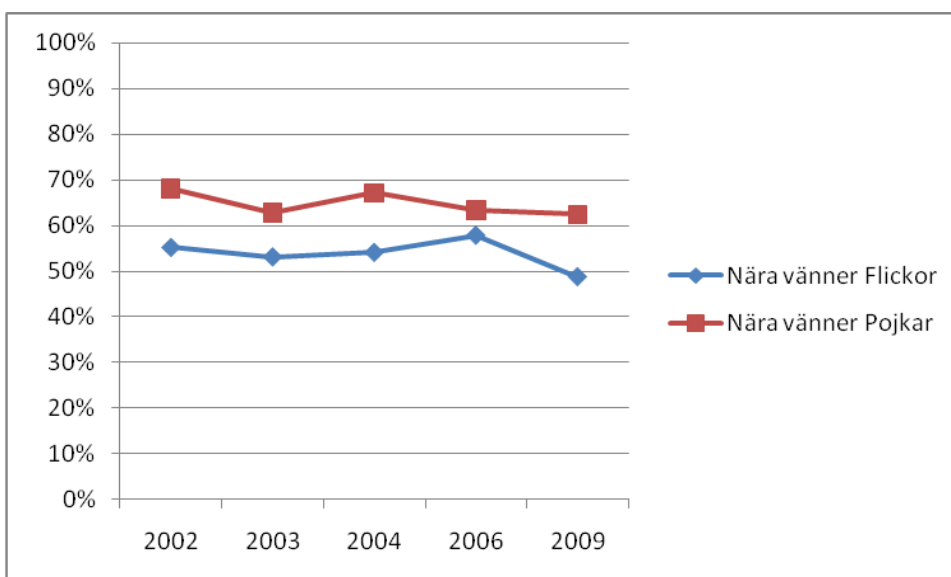
Varier	Kön	2002 M(sd)	2003 M (sd)	2004 M (sd)	2006 M (sd)	2009 M(sd)	Totalt M(sd)	Signifikant skillnad
Syskon	F	2,36 (1,26)	2,37 (1,27)	2,34 (1,26)	2,14 (1,14)	2,44 (1,28)	2,34 (1,25)	
	P	2,27 (1,20)	2,36 (1,20)	2,18 (1,18)	2,17 (1,21)	2,32 (1,28)	2,26 (1,21)	
	Totalt M (sd)	2,32 (1,23)	2,37 (1,23)	2,27 (1,23)	2,15 (1,18)	2,39 (1,28)	2,30 (1,23)	*
Nära vänner	F	2,43 (1,19)	2,44 (1,18)	2,41 (1,21)	2,31 (1,08)	2,61 (1,21)	2,44 (1,18)	
	P	2,05 (1,04)	2,24 (1,17)	2,11 (1,12)	2,19 (1,14)	2,18 (1,12)	2,15 (1,12)	
	Totalt M (sd)	2,24 (1,14)	2,34 (1,18)	2,27 (1,18)	2,25 (1,11)	2,42 (1,19)	2,30 (1,16)	**

1 = Mycket viktigt; 5 = Inte alls viktigt; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; * $p < .05$; ** $p < .01$.



Figur 50 Andelen flickor och pojkar som upplever att deras syskon tycker att det är mycket/ganska viktigt att de tar körkort. Svar alternativ "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 50 visar att andelen flickor och pojkars syskon som svarat att det är viktigt att de tar körkort är relativt stor. De största könsskillnaderna finns under åren 2002, 2004 och 2009 då pojkarna i högre grad än flickorna upplever detta tryck från sina syskon.



Figur 51 Andelen flickor och pojkar som upplever att deras nära vänner tycker att det är mycket/ganska viktigt att man tar körkort. Svar alternativ "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 51 visar andelen flickor och pojkar som tror att deras närmaste vänner tycker att det är viktigt att de tar körkort. Figuren visar att pojkarna upplever ett betydligt större tryck från vännerna jämfört med flickorna. Den minsta skillnaden mellan könen förekommer år 2006.

Sammanfattningsvis visar resultaten att pojkarna upplever ett större tryck än flickorna från syskon och nära vänner att de skall ta körkort.

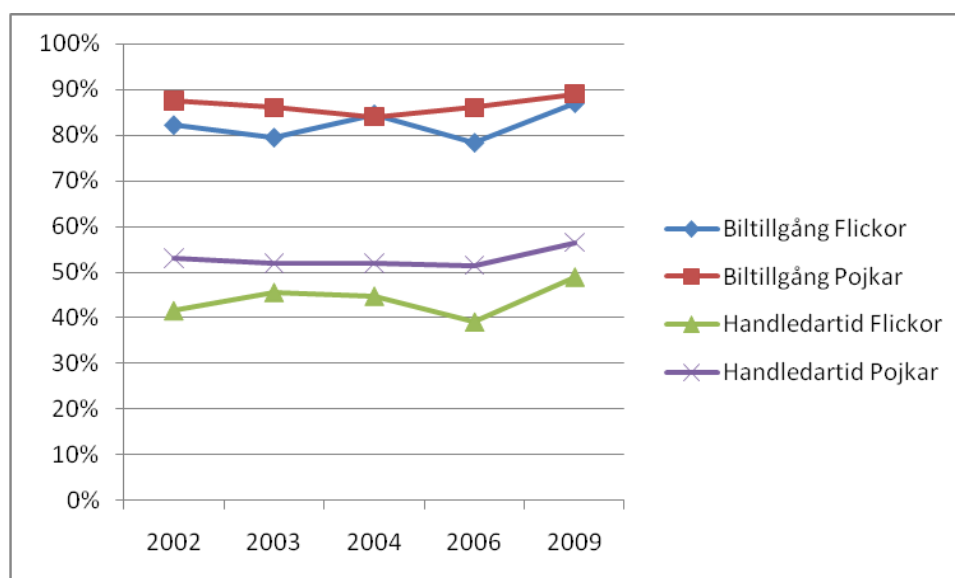
3.3.5 Upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande

Tre frågor i enkäten handlar om olika faktorer som kunde göra det lättare eller svårare för dem att ta körkort. I tabell 21 redovisas resultaten av medelvärdesskillnaderna mellan de olika mätningarna uppdelat på kön avseende upplevd tillgång till bil, handledartid och tillgång till trafikskola. Tabellen visar att pojkarna upplever att de har bättre tillgång till bil för övningskörning och handledares tid medan flickorna upplever att de har bättre tillgång till trafikskola.

Tabell 21 Jämförelser mellan mättillfällen och kön gällande upplevd tillgång till bil för övningskörning, handledares tid och tillgång till trafikskola i närheten.

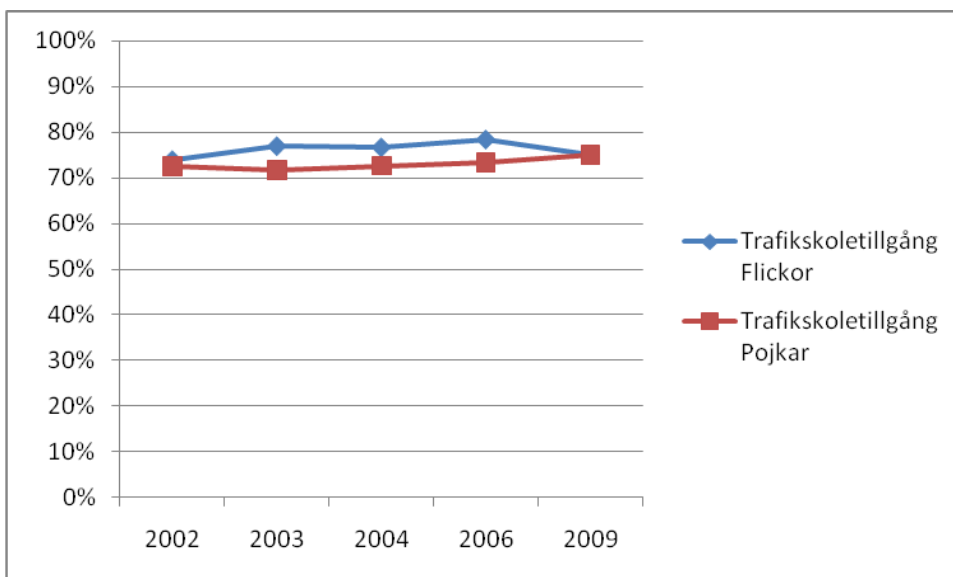
		2002	2003	2004	2006	2009	Totalt	Signifikant
Variabler	Kön	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	M (sd)	skillnad
Biltillgång	F	1,64 (1,10)	1,70 (1,17)	1,56 (1,00)	1,73 (1,18)	1,51 (0,93)	1,63 (1,09)	
	P	1,47 (0,90)	1,54 (0,94)	1,57 (1,01)	1,54 (0,94)	1,44 (0,82)	1,52 (0,93)	
	Totalt M (sd)	1,56 (1,01)	1,62 (1,07)	1,56 (1,00)	1,64 (1,07)	1,48 (0,88)	1,57 (1,02)	**
Handledartid	F	2,77 (1,15)	2,69 (1,16)	2,67 (1,14)	2,80 (1,24)	2,58 (1,11)	2,71 (1,16)	
	P	2,47 (1,11)	2,42 (1,06)	2,46 (1,13)	2,47 (1,08)	2,33 (1,00)	2,44 (1,09)	
	Totalt M (sd)	2,63 (1,14)	2,56 (1,12)	2,57 (1,14)	2,64 (1,17)	2,47 (1,07)	2,58 (1,13)	**
Trafikskole- tillgång	F	1,86 (1,14)	1,82 (1,09)	1,80 (1,14)	1,81 (1,10)	1,77 (1,04)	1,81 (1,11)	
	P	1,96 (1,16)	1,93 (1,16)	1,89 (1,12)	1,90 (1,15)	1,83 (1,08)	1,91 (1,14)	
	Totalt M (sd)	1,91 (1,15)	1,87 (1,12)	1,84 (1,13)	1,85 (1,13)	1,80 (1,06)	1,86 (1,12)	**

1 = Mycket bra; 5 = Mycket dålig; M = medelvärde; sd = standard avvikelse; * $p < .05$; ** $p < .01$.



Figur 52 Andelen flickor och pojkar som upplever mycket/ganska stor tillgång till bil för övningskörning och handledares tid. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 52 visar hur stor andel flickor och pojkar som upplever att de har god tillgång till bil och handledares tid. När det gäller biltillgång så visar figuren att skillnaderna mellan könen inte gäller alla år utan enbart 2002, 2003 och år 2006 då pojkarna upplever att de har en större tillgång till bil. När det gäller hur mycket tid deras handledare har så visar figuren att flickorna i högre grad än pojkarna upplever att deras handledare inte har tid att övningsköra med dem. Den största könsskillnaden finns år 2006.



Figur 53 Andelen flickor och pojkar som upplever mycket/ganska stor tillgång till trafikskola i närheten. Andelar uppdelat på respektive år.

Figuren visar att både pojkar och flickor har en god tillgång till trafikskola. Trots det upplever flickorna en större tillgång, speciellt år 2003 och 2006.

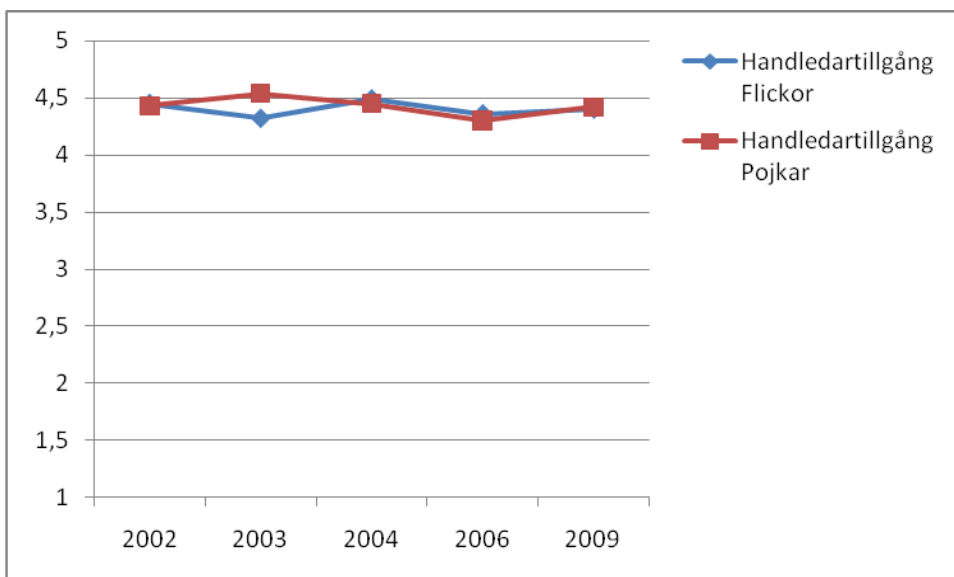
Ytterligare faktorer som kan försvåra eller underlätta körkortstagandet presenteras i tabell 22. Tabellen visar att det finns signifikanta könsskillnader som handlar om deras egen ekonomi, ledig tid, familjens ekonomi, teoriprovet, biltillgång, uppkörningen och tillgång till trafikskola. Flickorna upplever oftare att familjens ekonomi, egen ekonomi, teoriprov, uppkörningen, tillgång till bil och ledig tid är faktorer som kan göra det svårare för dem att ta körkort. Pojkarna däremot upplever oftare att tillgång till trafikskola är en faktor som kan försvåra körkortstagande. Tabellen visar vidare att det förekommer en signifikant interaktionseffekt mellan mättillfälle och kön avseende handledartillgång. I figur 54 illustreras interaktionseffekten i form av ett linjediagram.

Tabell 22 Jämförelser mellan mättillfällena och kön gällande faktorer som upplevs försvåra eller underlätta att ta körkort.

Varier	Kön	2002 M(sd)	2003 M (sd)	2004 M (sd)	2006 M (sd)	2009 M(sd)	Totalt M (sd)	Signifikant skillnad
Egen ekonomi	F	2,39 (1,29)	2,44 (1,37)	2,56 (1,35)	2,49 (1,28)	2,54 (1,35)	2,48 (1,33)	
	P	2,88 (1,40)	2,90 (1,36)	2,93 (1,38)	3,02 (1,33)	2,83 (1,41)	2,91 (1,38)	
Totalt M (sd)		2,63 (1,37)	2,68 (1,38)	2,75 (1,38)	2,76 (1,33)	2,68 (1,38)	2,69 (1,37)	**
Ledig tid	F	3,08 (1,28)	3,09 (1,26)	3,11 (1,32)	3,19 (1,31)	3,38 (1,24)	3,15 (1,29)	
	P	3,47 (1,23)	3,72 (1,17)	3,62 (1,25)	3,59 (1,14)	3,85 (1,11)	3,63 (1,19)	
Totalt M (sd)		3,27 (1,27)	3,42 (1,25)	3,37 (1,31)	3,39 (1,24)	3,60 (1,20)	3,39 (1,26)	**
Familjens ekonomi	F	3,29 (1,24)	3,38 (1,31)	3,36 (1,29)	3,47 (1,29)	3,51 (1,30)	3,39 (1,29)	
	P	3,57 (1,25)	3,64 (1,22)	3,67 (1,21)	3,62 (1,18)	3,56 (1,32)	3,61 (1,23)	
Totalt M (sd)		3,43 (1,25)	3,51 (1,27)	3,52 (1,26)	3,55 (1,24)	3,53 (1,31)	3,50 (1,26)	**
Teoriprovet	F	3,71 (1,11)	3,88 (1,03)	3,81 (1,10)	3,78 (1,04)	3,88 (1,03)	3,81 (1,07)	
	P	3,87 (1,12)	3,94 (1,08)	3,95 (1,07)	3,93 (0,99)	3,97 (1,12)	3,93 (1,08)	
Totalt M (sd)		3,79 (1,12)	3,91 (1,06)	3,88 (1,08)	3,85 (1,02)	3,92 (1,07)	3,87 (1,08)	**
Biltillgång	F	3,97 (1,31)	3,99 (1,32)	4,21 (1,16)	4,01 (1,33)	4,20 (1,22)	4,07 (1,27)	
	P	4,32 (1,06)	4,41 (0,99)	4,32 (1,09)	4,27 (1,02)	4,30 (1,07)	4,33 (1,04)	
Totalt M (sd)		4,15 (1,20)	4,21 (1,18)	4,26 (1,13)	4,14 (1,19)	4,25 (1,15)	4,20 (1,17)	**
Uppkörningen	F	3,50 (1,02)	3,66 (0,94)	3,63 (1,01)	3,57 (1,04)	3,78 (1,00)	3,62 (1,00)	
	P	4,05 (0,94)	4,08 (0,93)	4,14 (0,90)	3,94 (0,97)	4,13 (0,97)	4,07 (0,94)	
Totalt M (sd)		3,78 (1,02)	3,88 (0,95)	3,89 (0,99)	3,76 (1,02)	3,94 (1,00)	3,85 (1,00)	**
Tillgång till trafikskola	F	4,31 (0,97)	4,22 (1,04)	4,23 (1,03)	4,20 (1,03)	4,26 (1,02)	4,25 (1,02)	
	P	4,09 (1,04)	4,16 (1,04)	4,22 (1,02)	4,11 (1,03)	4,23 (0,97)	4,16 (1,02)	
Totalt M (sd)		4,20 (1,01)	4,19 (1,04)	4,22 (1,02)	4,15 (1,03)	4,25 (1,00)	4,20 (1,02)	*
Handledar-tillgång	F	4,45 (0,93)	4,32 (1,09)	4,49 (0,90)	4,36 (1,07)	4,40 (1,05)	4,41 (1,00)	
	P	4,43 (0,93)	4,54 (0,83)	4,45 (0,89)	4,30 (1,06)	4,42 (0,96)	4,44 (0,93)	
Totalt M (sd)		4,44 (0,93)	4,44 (0,97)	4,47 (0,90)	4,33 (1,06)	4,41 (1,01)	4,42 (0,97)	År*kön

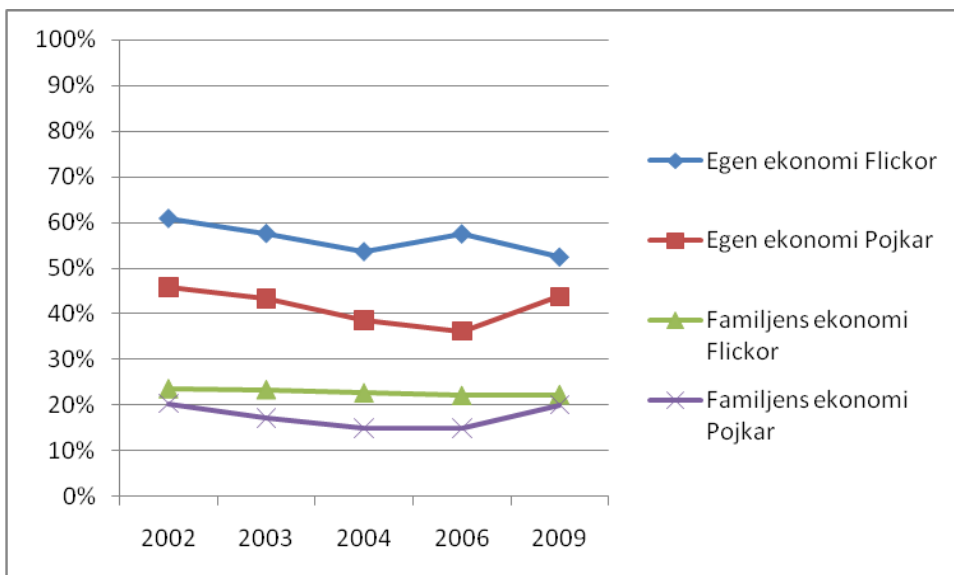
1 = Försvårar mycket; 5 = Underlättar mycket; M = medelvärde; sd = standard avvikelse;

* $p < .05$; ** $p < .01$; År*kön = interaktionseffekt mellan år och kön.



Figur 54 Interaktionseffekt mellan kön och måttillfälle avseende variabeln handledartillgång som en faktor som kan försvåra vid ett körkortstagande.

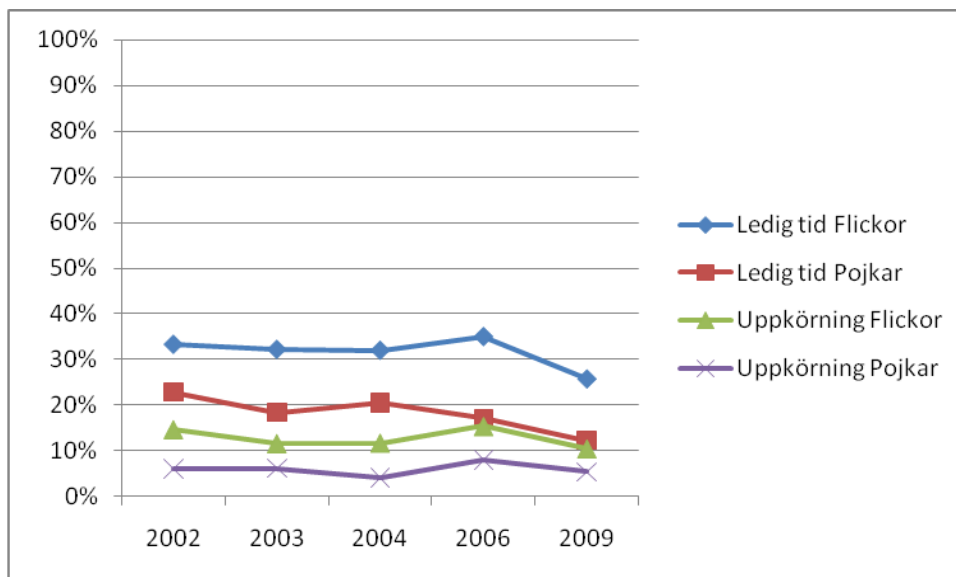
Figur 54 visar att det förekommer en interaktionseffekt mellan kön och måttillfälle. År 2003 har pojkarna bättre tillgång till handledare medan det däremot inte skiljer sig åt mellan pojkar och flickor vid de andra måttillfällena. Figur 55 visar hur stor andel flickor och pojkar som svarar att de upplever att den egna och familjens ekonomi gör det svårare för dem att ta körkort.



Figur 55 Andelen flickor och pojkar som upplever att den egna ekonomin och familjens ekonomi mycket/delvis försvårar att ta körkort. Alternativet "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

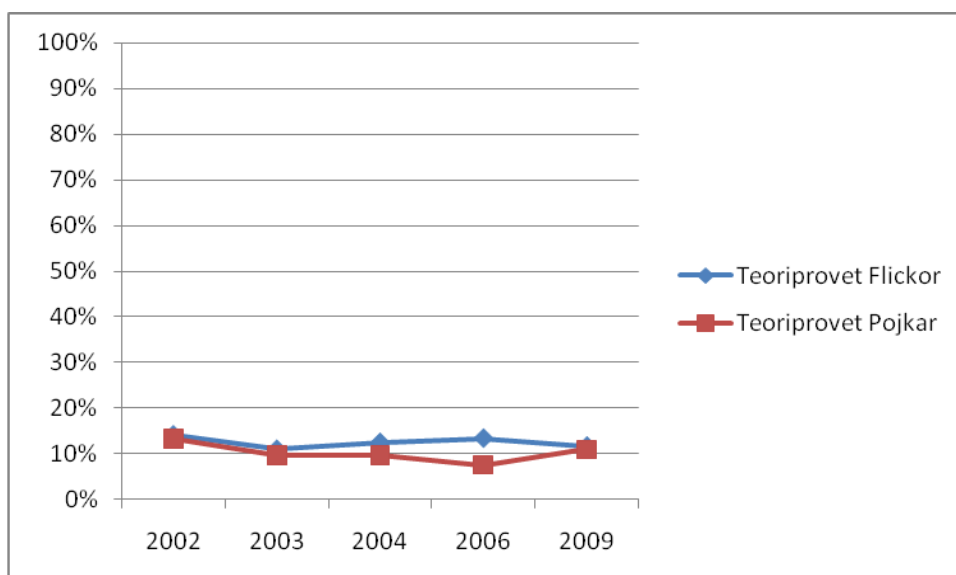
Figuren visar att flickorna oftare upplever den egna ekonomin som ett hinder. Den största könsskillnaden förekommer år 2006 och den minsta år 2009. När det gäller familjens ekonomi visar figuren att den största könsskillnaden förekommer under år

2004 följt av 2006. Andelen pojkar som upplever att familjens ekonomi försvårar för dem att ta körkort varierar beroende på mättillfälle medan flickornas syn på detta varit relativt konstant över tid.



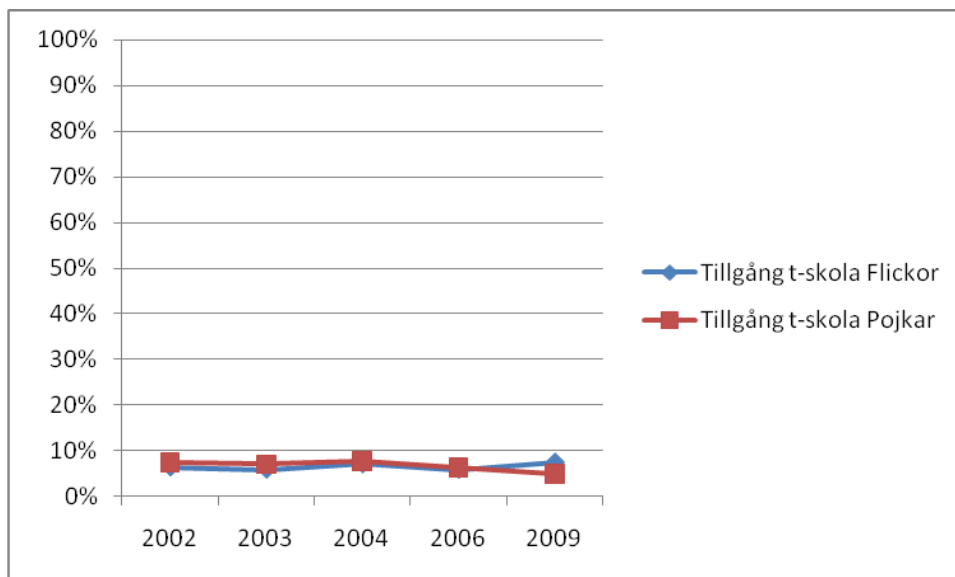
Figur 56 Andelen flickor och pojkar som upplever att ledig tid och uppkörningen mycket/delvis försvårar att ta körkort. Alternativet "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 56 visar att flickorna i högre grad än pojkarna anger att brist på tid är en faktor som gör det svårare för dem att ta körkort. Den största könsskillnaden förekommer år 2006. Vidare visar figuren att en relativt liten andel av både pojkar och flickor upplever att uppkörningen kan försvåra körkortstagande och att könsskillnaderna har varit tämligen oföränderliga över tid.



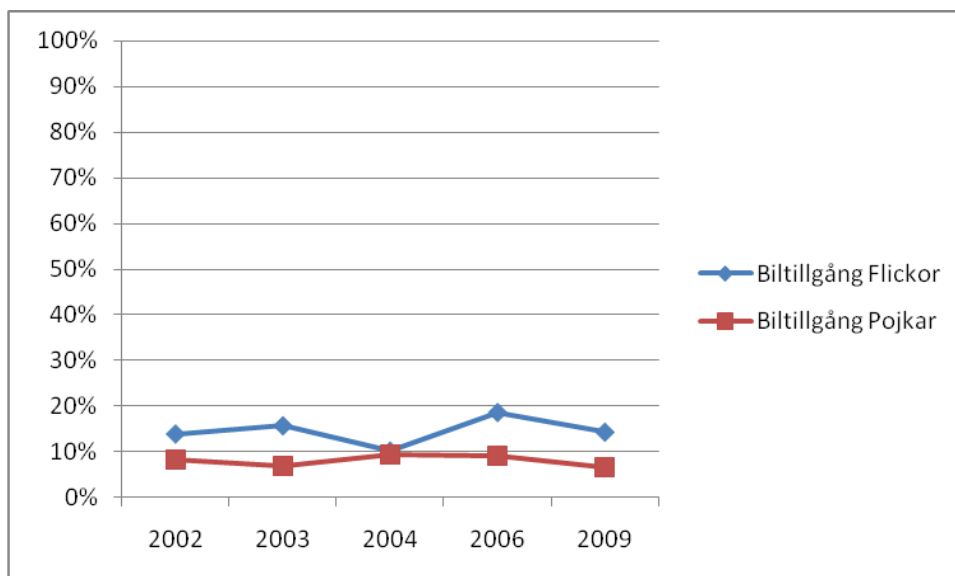
Figur 57 Andelen flickor och pojkar som upplever att teoriprovet mycket/delvis försvårar att ta körkort. Alternativet "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figuren visar andelen flickor och pojkar som anger att teoriprovet kan försvåra för dem att ta körkort. Figuren visar att det finns könsskillnader år 2004 och 2006 då flickorna oftare upplever teoriprovet som en försvårande faktor.



Figur 58 Andelen flickor och pojkar som upplever att tillgång till trafikskola mycket/delvis försvårar att ta körkort. Alternativet "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figuren visar att tillgången till trafikskola inte är ett problem. Den enda märkbara skillnaden är det senaste året då en något större andel flickor anger att detta kan göra det svårare för dem att ta körkort.



Figur 59 Andelen flickor och pojkar som upplever att tillgång till bil mycket/delvis försvårar att ta körkort. Alternativet "Vet ej" har exkluderats. Andelar uppdelat på respektive år.

Figur 59 visar att flickorna oftare än pojkarna upplever att bristande tillgång till bil kan försvåra för dem att ta körkort. Detta gäller för alla mättillfällen med undantag för år

2004. Figuren visar också att andelen pojkar som upplever att tillgången till bil är ett hinder är relativt konstanta över tid medan andelen flickor varierar beroende på mättillfälle.

Sammanfattningsvis visar resultaten att pojkarna upplever en bättre tillgång till bil för övningskörning och handledares tid medan flickorna upplever en bättre tillgång till trafikskola.

Pojkar och flickors uppfattning om vilka faktorer som kan underlätta eller försvåra för dem att ta körkort skiljer dem åt. Flickorna anger i högre grad att familjens ekonomi och den egna ekonomin kan vara ett hinder. Pojkarna däremot anger i högre grad än flickorna att teoriprovet, uppkörning och tillgång till bil underlättar för dem att ta körkort. Även ledig tid är något som pojkarna anser underlättar mer än flickorna.

3.4 Ungdomars körkortstagande utifrån Theory of planned behaviour (TPB)

Ytterligare ett syfte med föreliggande studie är att undersöka hur väl den teoretiska modellen, Theory of planned behaviour (TPB), förklarar ungdomarnas beteende, deras avsikt att ta körkort, deras attityd, subjektiva norm och deras upplevda kontroll av beteendet. I dessa analyser ingår enbart data från det sista mättillfället.

Enligt teorin (TPB) påverkas individens beteende av framförallt *intentionen* till det aktuella beteendet och i viss mån den upplevda kontrollen att utföra det aktuella beteendet. När det gäller föreliggande undersökning finns inget slutligt facit på ungdomarnas faktiska beteende, dvs. om de tar körkort eller inte, eftersom de var under 18 år när de svarade på enkäten. Däremot finns självrapporterade uppgifter på om de skaffat körkortstillstånd eller inte. Av tabell 23 framgår att det finns ett signifikant samband mellan körkortstillstånd och deras intention att ta körkort vid 18–19 års ålder och deras subjektiva norm. Dessa två faktorer förklarar tillsammans 27 % av variationen i ”körkortsbeteendet”. Detta innebär att de som har skaffat sig ett körkortstillstånd har för avsikt att skaffa sig ett körkort samtidigt som de tror att deras närstående anser att ett körkort är viktigt.

Tabell 23 Multipel regressionsanalys för prediktorer till ***självrapporterat beteende*** (om man har körkortstillstånd).

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Intention	.28	.27	78,043	.42***
Attityd				.05 ^{n.s}
Upplevd känsla av kontroll				.04 ^{n.s}
Subjektiv norm				.09**

** = $p < 0.01$, *** = $p < 0.001$. R² = proportion med varians i självrapporterat beteende som ”förklaras” av prediktorerna tillsammans Beta-vikt = standardisera regressionsvikter för enskilda prediktorer; n.s = icke signifikant

Tabell 23 visar att ungdomarnas intention att ta körkort vid 18–19 års ålder har det starkaste signifikanta sambandet till skillnad från om ungdomarna har körkortstillstånd

eller inte. Det är därför intressant att se vilka variabler som i sin tur förklarar deras intention att ta körkort.

Enligt TPB-modellen kan en individs intention prediceras av *attityd*, *subjektiv norm* och *upplevd kontroll*. Resultaten visar att det finns ett signifikant samband mellan dessa tre variabler (se tabell 24). Dessa tre faktorer förklarar tillsammans 67 % av variationen i ungdomarnas intention att ta körkort vid 18–19 års ålder. Attityd till att ta körkort uppvisar den högsta beta vikten vilket innebär att de ungdomar som har en positiv attityd till körkort är mer benägna att ta körkort än andra. Att uppleva att det är lätt att ta körkort påverkar också avsikten att ta körkort. Acceptansen från närstående är viktigt men detta påverkar inte ungdomarna i lika hög grad som deras attityd och upplevda kontroll över beteendet.

Tabell 24 Multipel regressionsanalys för prediktorer till **intention** att ta körkort vid 18–19 års ålder.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	B
Attityd	.670	.669	557,737	.67***
Subjektiv norm				.06**
Upplevd känsla av kontroll				.20***

** = $p < 0.01$, *** = $p < 0.001$. R² = proportion med varians i självrapporterat beteende som ”förklaras” av prediktorerna tillsammans. Beta-vikt = standardisera regressionsvikter för enskilda prediktorer.

Hittills har konstaterats att det finns signifikanta samband mellan ungdomarnas intention att ta körkort vid 18–19 års ålder och attityd, subjektiv norm och upplevd kontroll. I nästa steg är det därför intressant att undersöka vilka variabler som i sin tur påverkar deras attityd, subjektiva norm och upplevda känsla av kontroll.

När det gäller ungdomarnas *attityd* till att ta körkort bör den enligt TPB-modellen påverkas av olika enskilda föreställningar som beskriver olika konsekvenser av att ta körkort¹.

Tabell 25 visar att det finns ett signifikant samband mellan ungdomarnas attityd till att ta körkort och deras föreställningar om vad ett körkort skulle innebära för dem själva. Sammanlagt förklarar 12 enskilda föreställningar 24 % av variationen i ungdomarnas attityd, men enbart fyra av föreställningsvariablerna är signifikanta. De som har en positiv attityd till körkort anser att ett körkort skulle öka deras rörelsefrihet, vara en bekräftelse på att de blivit vuxna, att det skulle underlätta vid transporter på fritiden och att det skulle öka deras möjlighet att få ett jobb. I tabellen redovisas enbart de faktorer som blir signifikanta.

¹ I en fullständig TPB-modell tas hänsyn även till hur dessa beteendeföreställningar värderas av individen. Denna aspekt ingår dock inte i föreliggande undersökning

Tabell 25 Multipel regressionsanalys för prediktorer till **attityd** att ta körkort.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Rörelsefrihet	.25	.24	21,101	0,33***
Vuxenbekräftelse				0,14***
Underlättar transporter till fritidsaktiviteter				0,13***
Öka möjligheten att få ett jobb				0,07*

* = $p < 0.05$, *** = $p < 0.001$; R² = proportion med varians i självrapporterat beteende som "förklaras" av prediktorerna tillsammans. Beta-vikt = standardisera regressionsvikter för enskilda prediktorer.

Enligt TPB bör ungdomarnas *subjektiva norm* till att ta körkort, dvs. helhetsupplevelsen av vad andra personer i omgivningen tycker, påverkas av olika enskilda normativa föreställningar, dvs. upplevelsen av vad enskilda "viktiga" personer tycker². Tabell 26 visar att det finns ett signifikant samband mellan ungdomarnas subjektiva norm och deras normativa föreställningar om vad framför allt föräldrar och vänner tycker, men även i viss mån vad deras syskon tycker. Sammanlagt förklarar dessa tre variabler 26 % av variationen i ungdomarnas subjektiva norm. Detta ökar då förklaringen av varifrån det upplevda trycket kommer och att det mest handlar om föräldrarnas tryck men även i viss mån vänner.

Tabell 26 Multipel regressionsanalys för prediktorer till **subjektiv norm** till att ta körkort.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Upplevt tryck att ta körkort från:				
föräldrar	.26	.25	96,720	0,37***
syskon				0,07*
vänner				0,20***

* = $p < 0.05$, *** = $p < 0.001$. R² = proportion med varians i självrapporterat beteende som "förklaras" av prediktorerna tillsammans. Beta-vikt = standardisera regressionsvikter för enskilda prediktorer.

Ungdomarnas *upplevda kontroll* av att ta körkort, dvs. helhetsupplevelsen av om man tycker det skulle vara lätt eller svårt att ta körkort skall enligt modellen påverkas av olika enskilda *kontrollföreställningar*, dvs. om man upplever att olika faktorer skulle försvåra eller underlätta möjligheten att ta körkort. Tabell 27 visar att det finns ett signifikant samband mellan ungdomarnas upplevda kontroll av beteendet och olika mera specifika kontrollföreställningar. Sammanlagt förklarar sex utav tio kontrollföreställningar 25 % av variationen i ungdomarnas upplevda kontroll av att ta körkort. De som anser att det var lätt att ta körkort anser att familjens ekonomiska situation skulle vara något som skulle underlätta för dem att ta körkort. Deras egen förmåga att klara

² I en fullständig TPB-modell tas även hänsyn till en persons vilja att anpassa sig efter vad enskilda personer tycker. Denna aspekt ingår dock inte i föreliggande analys.

både teoriprov och det praktiska provet skulle också underlätta. Två andra faktorer, nämligen tillgång till bil, att öva privat och att man har tid till sitt förfogande för att ta körkort, var ytterligare faktorer som skulle underlätta för dem. Den faktor som handlar om kursplanen visar också på ett positivt samband med deras upplevda kontroll. Detta innebär att de som anser att det var svårt att ta körkort anser att en kursplan med mål och riktlinjer skulle underlätta för dem att ta körkort. I tabellen redovisas enbart de faktorer som blev signifikanta.

Tabell 27 Multipel regressionsanalys för prediktorer till **upplevd kontroll av att ta körkort**.

Variabler	R ²	ΔR ²	F	β
Familjens ekonomi	.26	.25	21,368	-0,11***
Förmåga att klara teoriprov				-0,09**
Förmåga att klara praktiskt prov				-0,28***
Tillgång till bil att öva med				-0,16***
Tillgänglig tid				-0,09**
Tillgång till kursplan				0,09**

** = $p < 0.01$, *** = $p < 0.001$; R² = proportion med varians i självrapporterat beteende som "förklaras" av prediktorerna tillsammans.

Beta-vikt = standardisera regressionsvikter för enskilda prediktorer.

Sammanfattningsvis visar resultaten att teorin "Theory of planned behaviour" kan förklara ungdomars självrapporterade beteende vilket i detta fall är om man fått körkortstillstånd eller inte men även deras intention att ta körkort. Det som förklarar deras beteende är främst intentionen och det som förklarar intentionen är först och främst deras attityd till körkort och hur lätt eller svårt det är att ta körkort. En positiv attityd till körkort är kopplat till att man anser att bilen ökar deras rörelsefrihet, är en bekräftelse på att de blivit vuxna, att ett körkort underlättar för transporter i samband med olika fritidsaktiviteter och att det ökar möjligheten att få ett arbete. Då det handlar om den subjektiva normen så upplever man det största trycket från föräldrar följt av vänner. Det som underlättar för ungdomarna att ta körkort är främst om man har förmågan att klara av det praktiska provet men även tillgång till bil och den egna ekonomin. Även deras tillgängliga tid, förmågan att klara det teoretiska provet och tillgång till en kursplan, som på ett tydligt sätt beskriver mål och riktlinjer, är andra viktiga faktor som kan göra det lättare för dem att ta körkort.

4 Diskussion

Syftet med studien var att med hjälp av en longitudinell undersökning studera förändringar i ungdomars avsikt att ta körkort, deras inställning till körkort och deras möjligheter och hinder för körkortstagande. I studien ingick totalt 6 015 ungdomar som svarade på en enkät vid fem olika tillfällen: 2002, 2003, 2004, 2006 och 2009. I studien tillämpades teorin ”Theory of planned behaviour” (TPB) för att närmare undersöka vilka faktorer som påverkar ungdomarnas avsikt att ta körkort. Denna del avgränsades till det sista enkätillfället. Studien innefattar även en kartläggning av ungdomarnas dåvarande transportmöjligheter och transportvanor.

Resultaten från studien visar att ungdomars avsikt att ta körkort inte förändrats något nämnvärt mellan åren 2002–2009. Det ska ses i relation till annan forskning som visar att trenden med minskat/uppskjutet körkortstagande som uppstod under 1990-talet håller i sig in i 2000-talet. Däremot visar resultaten på vissa skillnader i ungdomarnas inställning till vad ett körkort skulle innebära för dem. Även deras transportmöjligheter och transportvanor har förändrats. Resultaten visar också att pojkar och flickor skiljer sig åt även om det finns fler likheter än skillnader. Studien visar att teorin, TPB, på ett tillfredställande sätt kan förklara vad som påverkar ungdomars avsikt att ta körkort.

4.1 Transportmöjligheter och transportvanor

Resultaten visar att ungdomar använder olika transportslag för olika vardagliga destinationer. Till skolan åker de flesta kollektivt. Ungdomarna som deltog i studien är i gymnasieåldern vilket innebar att deras skolor ofta är placerade i andra tätortsområden, relativt långt från bostaden. Den höga andelen kollektivtrafikåkande kan således ses i relation till behovet att överbrygga längre geografiska avstånd mellan bostad och skola. Cykel/gång utgör ett alternativ att ta sig till skolan på och är också det transportslag som används näst mest efter kollektivtrafiken. Som annan forskning visar är dock valet av cykel starkt årstids- och väderleksberoende. Det kan möjligtvis utgöra en förklaring till skillnaden mellan användning av kollektivtrafik och cykel/gång. Minst används bilskjuts för att ta sig till skolan, vilket ska ses i relation till att detta alternativ i regel är beroende av att ungdomars skolresor med avseende på tid och lokalisering kan samordnas med föräldrars arbetsresor. Den höga andelen kollektivtrafikåkande till skolan torde också kunna förklaras med att lokala trafikplanerare ofta beaktar gymnasieskolor när det gäller kollektivtrafikförsörjning.

Fritidsaktiviteter innefattar varierade destinationer och till dem är det vanligast att ungdomar blir skjutsade med bil. Till och från skolan använder man ofta kollektiva medel medan cykel/gång är vanligare då man skall ta sig till sina vänner. Generellt gäller för perioden 2002–2009 att kollektivtrafikåkandet har ökat något för samtliga destinationer medan cykel/gång minskat något. Skjuts med bil till olika destinationer ligger däremot relativt konstant under perioden. En fråga som uppstår är således om kollektivtrafiken tagit andelar från cykel/gång? Ur ett hälso- och miljöperspektiv vore det bättre om det skett från bilåkandet. Denna fråga kan bli föremål för närmare studier. Det är också intressant att notera att ökningen av ungdomars kollektivtrafikåkande sker i relation till att resor med kollektiva färdmedel minskat totalt sett enligt SIKAs senaste rapport (SIKA Statistik 2009:28).

4.2 Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort

Studien visar att nästan alla ungdomar, oavsett mättillfälle, har för avsikt att ta körkort. För en klar majoritet, omkring 80 % över perioden 2002–2009, innebär detta att man vill ta sitt körkort så fort som möjligt, dvs. vid 18–19 års ålder. Omkring 80 % har också skaffat körkortstillstånd. Däremot har en minoritet påbörjat teori och/eller praktik. Trots denna samstämmighet kan man se en viss förändring över tid. Under 2009 minskade andelen med körkortstillstånd samtidigt som andelen som påbörjat sin praktiska utbildning ökade. Detta innebär att ansökan om körkortstillstånd, i högre grad än tidigare, leder till ett aktivt handlande.

4.3 Inställning till att ta körkort samt upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande

I enkäten ställdes påståenden om vilka konsekvenser ett körkort skulle medföra för ungdomarna. Rörelsefrihet och oberoende är det som ungdomarna mest förknippar med att ha ett körkort – en värdering där ungdomarna i sina svar utgår från att de har tillgång till bil. Att transportera sig till fritidsaktiviteter och att slippa åka kollektivt är också något som förknippas med att ha körkort. Detta överensstämmer väl med tidigare studier som visar att både rörelsefrihet och oberoende är viktiga faktorer som påverkar ungdomars körkortstagande (Andréasson, 2000; Andreasson & Sjöberg, 1996; Tunberg, 2002). Vuxenbekräftelse var det påstående i enkäten som ungdomarna minst instämmer med. Det stämmer till viss del överens med tidigare forskning som visar att kopplingen mellan att ha körkort och vuxenstatus inte är självklar och kompliceras av en förlängd ungdomsperiod (Andréasson, 2000; Andreasson & Sjöberg, 1996; Krantz, 1999). Däremot kan man inte säga att vuxenbekräftelsen *förlorat* sin betydelse, snarare tvärtom eftersom man kan se en ökning under åren och att hälften av ungdomarna instämmer med påståendet vid det sista mättillfället.

Ungdomarnas svar kring hur de värderar olika konsekvenser uppvisar stor kontinuitet över perioden 2002–2009, med ett undantag. Det rör påståendet om att körkort underlättar att få ett arbete som alltför ungdomar instämmer med över tid. Det kan vara en effekt av att en kraftigt förhöjd (tredubblad) ungdomsarbetslöshet från framförallt 1990-talet och framåt (SCB, 2005) och att körkort i vissa fall kan underlätta inträdet på arbetsmarknaden.

När det gäller andra konsekvenser av att ta ett körkort så är det kostnader för bensin och underhåll av bil samt bilskötsel som flest ungdomar instämmer med. Betydligt färre instämmer med att ett körkort kan påverka miljön på ett negativt sätt, att de skulle behöva köra hem sina vänner efter en fest och att risken för skador ökar. Konsekvenser för miljön ökar dock något under de två sista mättillfällena. Vad som utmärker resultaten är kontinuitet över tid.

När det gällde skäl för *att ta körkort* så anger ungdomarna rörelsefrihet som det absolut viktigaste. Näst viktigast är arbete, men det befinner sig på en mycket lägre nivå i jämförelse med rörelsefrihet. När det gäller skäl *mot att ta körkort* så anger ungdomarna att man inte har råd. Det näst viktigaste skälet är tidsbrist tätt följt av att man inte har behov pga. att man åker kollektivt. Detta stämmer väl överens med tidigare studier som visar att det är tid och pengar som gör att ungdomar inte tar körkort (Berg, 2001; Tunberg, 2002).

Vissa skillnader över tid kan utläsas då det handlar om skälen för och emot att ta körkort. År 2009 är det näst viktigaste skälet att man lika gärna kan åka kollektivt. Under

åren 2006 och 2009 kommer bilens negativa inverkan på miljön på fjärde plats vilket är ett steg högre jämfört med tidigare år.

I enkäten ingick en rad frågor om vad som skulle underlätta alternativt försvåra för ungdomarna att ta körkort. I enlighet med tidigare nämnda resultat är det främst den egna och familjens ekonomi som försvårar för ungdomarna att ta körkort samt brist på tid. Faktorer som underlättar är att deras handledare/föräldrar har tid att övningsköra med dem. En förutsättning för detta är givetvis att de har tillgång till bil vilket är en annan viktig faktor som underlättar för dem att ta körkort. Tillgång till trafikskola är också viktig för ungdomarna. Det stämmer överens med andra undersökningar som visar att majoriteten av de som tar körkort har kombinerat privat övningskörning med trafikskola (Nyberg och Gregersen, 2005; Berg och Thulin, 2009). En viss skillnad kan dock noteras över tid då det handlar om vilka faktorer som skulle försvåra för dem att ta körkort. I början av perioden anger en större andel att den egna ekonomin och ledig tid försvårar för dem att ta körkort jämfört med senare år.

Majoriteten av ungdomarna (omkring 80–90 %) anger att de har god tillgång till bil att övningsköra privat i, något som stämmer överens med att en stor andel av de svenska hushållen har bil (SCB, 2009). Tillgången till trafikskola är också god i den meningen att skolor finns i närområdet, vilket dock inte betyder att man har råd att ta körlektioner. Tillgång till handledare, dvs. föräldrar att övningsköra är relativt god (omkring 50 %) även om den inte står i relation till tillgången till bil. Både tillgången till handledare och bil förändras över tid, handledartid blir sämre medan tillgång till bil blir bättre. Detta innebär att avståndet mellan de två ökar, snarare än minskar.

När det handlar om ungdomarnas upplevelse av vad omgivningen tycker om deras körkortstagande så är det främst deras föräldrar som tycker att det är viktigt att de tar körkort. Detta gäller även deras vänner och syskon men inte i lika hög grad. Att föräldrarna tycker det är viktigt stämmer väl överens med andra studier som bl.a. visar att många föräldrar sparar pengar till ett körkort från det att barnen är små (Andréasson, 2000; Andréasson & Sjöberg, 1996).

Sammantaget tyder resultaten på att många ungdomar har för avsikt att ta körkort men att dessa mål inte alltid uppnås. Några orsaker till detta som studien pekar på är bristen på främst tid och pengar.

Minskat körkortstagande bland ungdomar sammanfaller i tid med en tredubblad ungdomsarbetslöshet under 1990-talet, som har fortsatt att hålla sig på en hög nivå under 2000-talet. Minskat bilinnehav bland ungdomar och unga vuxna sammanfaller också med arbetsutvecklingen och med en mer pressad och osäker ekonomisk situation. Det är inte förrän i 30–40 årsåldern som körkort och bilinnehav uppnår samma höga nivå som för tidigare generationer. Tidpunkten sammanfaller med den nuvarande etableringen på arbetsmarknaden för unga vuxna samt deras familjebildning. I undersökningar av ungdomars välfärdsutveckling sedan 1990-talets kris framkommer att ungdomar släpar efter i välfärdskarriär i jämförelse med tidigare generationer där transporter utgör ett av de välfärdsområden som undersöks. Dessa studier visar också en dramatisk ökning av ungdomar som oroar sig för ekonomin, vilket kan förväntas även sätta spår när det gäller synen på hinder för körkortstagande (Salonen, 2003; SCB, 2005).

I den här studien behandlas ungdomar som en relativt homogen grupp, dvs. bakgrundsfaktorer analyseras inte. Studien uppvisar en rad motstridiga resultat, exempelvis att föräldrar tycker att körkort är viktigt samtidigt som ungdomar anger ekonomiska problem och brist på tillgång till handledare/föräldrar för privat övningskörning. Motstridigheter kan ha att göra med att ungdomar med avseende på körkortstagande utgör

en heterogen grupp, med olika sociala och ekonomiska villkor. I kommande studier finns behov att differentiera ungdomspopulationen utifrån frågor kring vad som kännetecknar de ungdomar där körkortstagandet är högt respektive lågt. Internationell forskning kring förlängd ungdomsperiod/försvårad vuxenetablering visar att det råder relativt stora skillnader mellan olika ungdomar (Bottrell & Armstrong, 2007; Goodwin & O'Connor, 2005), vilket således också skulle kunna förklara skillnader i körkortstagande.

4.4 Könsskillnader i inställning till att ta körkort

En rad olika analyser genomfördes för att se om det fanns några signifikanta skillnader mellan pojkar och flickor i deras syn på körkort och körkortstagande. Studien visar på statistiskt signifikanta skillnader, men de är dock i regel små.

4.4.1 Transportmöjligheter och transportvanor

När det handlar om ungdomarnas transportmöjligheter och resvanor visar studien att det finns vissa könsskillnader. Flickorna upplever att de har större möjlighet att åka kollektivt vilket också är kopplat till att de oftare åker kollektivt. Flickor upplever också att de har goda möjligheter att bli skjutsade i bil till sina vänner, pojkarna däremot upplever oftare att de har möjlighet att bli skjutsade i bil till skolan. Resultaten visar också att pojkarna har större möjlighet att cykla eller gå till skolan, vänner och fritidsaktiviteter. I merparten rör det sig om skillnader mellan könen om ca 5–10 %, vilket ligger i linje med könsskillnader i resmönster generellt sett (SIKA Statistik, 2009:28). Pojkar och flickor liknar således varandra mer än att de skiljer sig åt.

4.4.2 Påbörjad körkortsutbildning och vilja att ta körkort

Resultaten visar att pojkarna oftare än flickorna har för avsikt att ta körkortet vid en tidig ålder men också att denna könsskillnad minskat över tid. Vidare visar resultaten att det är färre flickor som har körkortstillstånd, men skillnaderna är liten (omkring 5 %). Under åren 2002–2004 är det fler pojkar som påbörjat både den teoretiska och den praktiska utbildningen, för flickorna däremot är det vanligare att man enbart påbörjat sin praktiska utbildning. Denna skillnad avtar över tid och vid det sista mättillfället kan inte samma könsskillnad noteras. Det hänger delvis samman med att skillnaderna är små. Mindre förändringar räcker för att pojkars och flickors värden ska sammanfalla.

4.4.3 Inställning till att ta körkort samt upplevda möjligheter eller hinder för eget körkortstagande

När det gäller vilka konsekvenser ett körkort medför visar resultaten att det finns vissa könsskillnader. Pojkarna anser i högre grad att ett körkort skulle innebära att det underlättar transporter till fritidsaktiviteter, att de slipper åka kollektivt, att det ökar deras chans att få ett arbete och att det är en bekräftelse på att de blivit vuxna. Flickorna anser i högre grad att ett körkort gör dem mera oberoende av andra. Resultaten visar även att flickorna oftare anger miljöförstöring och att de skulle få skjutsa hem vännerna efter en fest som en effekt av ett körkort. Pojkarna däremot anger oftare att ett körkort skulle innebära ett ökat ansvar för bilens skötsel. Trots dessa skillnader är frågan om oberoende något som både flickor och pojkar instämmer mest med. I vissa fall kan man se en ökad skillnad över tid och i andra fall en minskad. Då det handlar om miljön ökar av-

ståndet mellan könen medan den minskar och så gott som försvinner helt då det handlar om skötsel av bilen.

Ungdomarna fick också rangordna de tre viktigaste skälen för och emot att ta körkort mellan 18 och 19 år. Resultaten visar att pojkarna i högre grad än flickorna anger vuxenstatus, motorintresse samt kul att köra bil. Flickorna däremot anger oftare ökad rörelsefrihet, bra för arbete och att de slipper åka kollektivt som viktiga skäl. I detta hänseende är det värt att notera att både motorintresset och kul att köra bil är något som väldigt få pojkar, i likhet med flickorna, rangordnar som det viktigaste skälet.

De främsta skälen som talar emot att ta körkort visar också på vissa könsskillnader. Även om både pojkar och flickor rangordnar bristen på tid som det viktigaste skälet är skillnaden signifikant då fler flickor rankat detta högst. Därefter rangordnar pojkar och flickorna de olika alternativen lika; på andra plats kommer att man inte tror sig klara proven, på tredje att man vill använda pengarna till annat och på fjärde plats att miljön påverkas negativt. Pojkarna anger oftare att de vill använda pengarna till annat medan flickorna oftare anger det teoretiska provet och miljön. Detta kan kopplas till andra studier som visar att kvinnors miljöintresse är något större än männens (Dietz, Kalof och Stern, 2002). Däremot är det svårare att förklara varför flickorna ser det teoretiska provet som ett större hinder än pojkarna speciellt då de oftare klarar detta prov (Alger, Henriksson och Wänglund, 2010). En möjlig förklaring är att flickor, trots deras bättre betyg, är mer oroad över läxor och prov (SCB, 2009).

Resultaten visar att det även förekommer vissa könsskillnader som handlar om tillgång till sådant som är förknippat med körkortstagande dvs. tillgång till bil, handledares tid och tillgång till trafikskola. Pojkarna upplever att de har en bättre tillgång till både bil för övningskörning och handledares tid medan flickorna upplever en bättre tillgång till trafikskola. Detta skulle kunna bero på att föräldrar tycker att det är viktigare att pojkarna har körkort men övriga resultat från denna studie motsäger detta eftersom pojkarna inte stödjer detta antagande. Både pojkar och flickor upplever att deras föräldrar vill att de skall ta körkort. En viss effekt mellan kön och mättillfälle uppmättes eftersom flickornas tillgång till bil blivit bättre vid det sista mättillfället och nu ligger på samma nivå som pojkarnas. Detsamma gäller tillgången till trafikskola vilket pojkarna under år 2009 upplever har blivit bättre.

När det gäller könsskillnader som handlar om vilka faktorer som kan underlätta alternativt försvåra vid ett körkortstagande visar resultaten att för både pojkarna och flickorna handlar det om tillgång till handledare och deras egen ekonomi. För flickorna är dock den egna ekonomin ett större problem än för pojkarna. Detsamma gäller familjens ekonomi, även om skillnaden är obetydlig vid det senaste mättillfället. Övriga faktorer som försvårar mer för flickorna än för pojkarna är brist på tid och tillgång till bil.

4.4.4 Upplevd påverkan av andra personer i ungdomarnas omgivning

Slutligen fick ungdomarna ta ställning till vad deras närstående ansåg om deras körkortstagande. Resultaten visar att pojkar och flickor upplever samma tryck från sina föräldrar att ta körkort men att pojkarna upplever ett starkare tryck från framförallt deras vänner men även deras syskon. Under senare år upplever allt färre flickor ett tryck från deras vänner jämfört med tidigare år. Även om trycket från vännerna också minskat för pojkarna är det inte lika påtagligt som för flickorna.

4.4.5 Större könsskillnader

Som poängterats tidigare så är skillnaderna mellan könen som uppvisas i den här studien i regel små. Större skillnader som ligger på omkring 10 % presenteras i punktform, om skillnaden minskat eller ökat över tid anges detta inom parentes:

- Pojkar anger större möjligheter samt går eller cyklar oftare till vänner än flickor
- Fler pojkar än flickor avser att ta körkort tidigt (minskat)
- Flickor anger i mindre grad än pojkar att bilskötsel skulle vara en negativ konsekvens av att ha körkort (minskat)
- Pojkar anger i högre grad än flickor att motorintresse är ett viktigt motiv till att ta körkort (minskat)
- För flickor är ökad rörelsefrihet som ett körkort kan ge upphov till viktigare än för pojkar (ökat)
- Pojkar anger i högre grad att deras nära vänner tycker att det är viktigt att de tar körkort
- Flickor bedömer att de har mindre tillgång till handledartid än vad pojkar gör
- Flickor anger i högre grad än pojkar att den egna ekonomin (minskat) samt bristen på ledig tid försvårar för dem att ta körkort.

Dessa resultat tyder på körkort och bil till viss del fortfarande betraktas som en manlig arena av pojkar och flickor, exempelvis genom pojkars högre motorintresse och att trycket från vänner att ta körkort är högre för pojkar än för flickor. Resultaten tyder dock på att bilen som manlig norm inte är särskilt stark. Skillnader i körkortsinnehav mellan män och kvinnor är lägre för yngre generationer, 5–10 % (SCB, 2009) än för äldre, vilket torde ha påverkat normen över tid. Som tidigare forskning visat har också bilen förlorat betydelse som manlig statussymbol bland ungdomar. Bil förknippas med ”lantlighet” vilket har låg status i rådande ungdomskultur där en storstadsnorm dominerar (Kåks, 2007; Skelton m.fl., 1998).

Skillnader när det gäller pojkars och flickors inställning till och nyttjande av cykel/gång kan förstås mot bakgrund av att sociala risker (ex. överfall och våldtäkt) både av ungdomar själva och av föräldrar ofta bedöms vara högre för flickor, något som begränsar dessas rörelsefrihet (Katz, 1993; Peters, 1994; Skelton, 2000). Begränsningen gäller framförallt kvällstid. Cykel och gång är dessutom transportslag som ungdomar förknippar med större risk att utsättas för brott mot person i jämförelse med exempelvis bil (Aretun, 2009).

Resultaten tyder också på att pojkar antingen överskattar sina resurser eller har mer resurser till förfogande när det gäller körkortstagande. Om det förhåller sig på det sistnämnda sättet så ligger det i linje med utredningar som tyder på ojämställd fördelning av resurser mellan pojkar och flickor inom familjen (SOU, 2001:55). Sedan 1990-talets kris har andelen ungdomar som oroar sig för den egna ekonomin ökat dramatiskt och där oron är störst bland flickor (SCB, 2005). Det kan förklara att flickor i högre grad än pojkar anger ekonomi som hinder för körkortstagande.

4.5 Ungdomars körkortstagande utifrån Theory of planned behaviour (TPB)

I denna studie analyserades resultaten från det sista mättillfället med hjälp utav teorin Theory of planned behaviour (TPB). Ungdomars beteende och deras intention, vilket i detta fall är om de har körkortstillstånd och om de har för avsikt att påbörja denna utbildning vid en ålder av 18–19 år, förklaras med hjälp utav en rad olika kognitiva faktorer.

Resultaten i denna studie visar att de faktorer som ingår i teorin förklarar 27 % av ungdomarnas beteende. Den viktigaste faktorn är deras intention att ta körkort vid 18–19 år vilket är i enlighet med teorin (Ajzen, 1991). Ju starkare intentionen är desto mer sannolikt är det att de har ansökt om och fått körkortstillstånd. Övriga signifikanta faktorer har svagare samband med beteendet men den subjektiva normen har en märkbar effekt. Detta innebär att det är mer troligt att de har körkortstillstånd om deras närstående anser att detta är viktigt.

Resultaten visar även att deras avsikt att påbörja sin utbildning då de är 18–19 år förklaras av deras attityd, subjektiva norm och upplevda kontroll över beteendet, totalt förklarar modellen 67 % av variansen. Den faktor som förklarar mest är attityd, vilket innebär att de som är positivt inställda till att ta körkort i högre grad än andra ämnar göra det.

Ovanstående resultat förklarar deras beteende och deras avsikt men för att ytterligare öka förståelsen av vad som påverkar ungdomarna att ta körkort genomfördes ytterligare analyser där även de mera specifika faktorerna ingick.

I den första analysen ingick attityd till beteendet, dvs. om de har en positiv eller negativ inställning till att ta körkort då de är 18–19 år, som den faktor som skall förklaras. De förklarande faktorerna är frågor som handlar om vad ett körkort skulle betyda för dem, dvs. vilka konsekvenser ett körkort skulle få. Resultaten visar att teorin förklarar 24 % av deras attityd och de faktorer som mest påverkar deras attityd är rörelsefrihet, vuxenbekräftelse, transporter på fritiden och möjligheten att få arbete. Detta innebär att ungdomar som har en positiv attityd till att ta körkort vid 18–19 års ålder instämmer med att ett körkort ökar deras rörelsefrihet, att det ger dem en bekräftelse på att de blivit vuxna, att ett körkort för bil underlättar då de skall ta sig till och från olika fritidsaktiviteter och att det ökar deras möjligheter att få arbete.

Enligt ovanstående genomfördes ytterligare analyser för att se vilka specifika faktorer som påverkar den subjektiva normen, dvs. hur viktigt de tror att personer i deras omgivning tycker att det är att de tar körkort då de är 18–19 år. I denna analys ingick tre olika grupper nämligen, föräldrar, vänner och syskon. Resultaten visar att 26 % av variansen förklarades av de mera specifika faktorerna och att det i första hand handlar om att det är deras föräldrar som tycker att det är viktigt att de tar körkort.

I den slutliga analysen testades vilka faktorer som påverkar hur lätt eller svårt det är att ta körkort då de är 18–19 år. Modellen förklarar 24 % av variansen. De faktorer som bäst förklarar vad som kan underlätta för dem att ta körkort är den egna självbilden, vilken i detta fall handlar om att de tror att de kan klara av det praktiska provet. Därefter är tillgänglighet till bil att övningsköra med, familjens ekonomi, förmågan att klara av det teoretiska provet, tillräckligt med tid och att de har tillgång till en kursplan viktiga faktorer som påverkar deras vilja att ta körkort. Dessa resultat pekar bl.a. på att man på ett tydligt sätt bör förmedla innehållet i kursplanen. Tyvärr visar olika studier på att så inte alltid är fallet. I en studie av Nyberg och Henriksson (2009) hade en majoritet av de intervjuade inte hört talas om kursplanen för körkort B. I likhet med detta visade Nyberg & Gregersen (2005) att det är mycket sällsynt att körkortselever använder sig av kursplanen under sin utbildning.

Referenser

- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behaviour*. Englewood Cliffs, Prentice Hall: New Jersey.
- Ajzen, I. (1985). From intentions to actions: A theory of planned behavior. I J. Kuhl & J. Beckmann (Red.), *Action Control. From Cognition to Behavior*. Springer_Heidelberg.
- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, Personality and Behavior*. Open University Press: Milton Keynes, UK.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational behaviour and human decision processes*, 50, 179–211.
- Ajzen, I. (2002). Perceived behavioral control, self-efficacy, locus of control, and the theory of planned behaviour. *Journal of Applied Social Psychology*, 32, 665–683.
- Alger, S., Henriksson, W & Wänglund, A. (2010). *Utvärdering av effekter av ett sammanhållet teoretiskt och praktiskt förarprov*. Umeå Universitet, Umeå.
- Andersson, F. & Warmark, M. (1999). *Körkort eller inte körkort, vad påverkar ungdomar i deras val? En intervju och enkätstudie med 18,5 åringar* (C-uppsats). Högskolan Dalarna, Borlänge.
- Andréasson, H. (2000). *Resenärer i bilsamhället. Vardagligt resande i kulturell belysning*. Göteborgs universitet, Göteborg.
- Andreasson, H. & Sjöberg, A. (1996). *Ungdomars syn på kollektivtrafik och bil* (Rapport No. 9:1996). Trafikkontoret Göteborgs stad, Göteborg
- Aretun, Å. (2009). *Ungdomars utsatthet i bostadsområden – Trygghetsprinciper för fysisk planering*. Interdisciplinary Studies no. 11. Linköpings Universitet, Linköping.
- Armitage, C. J. & Conner, M. (2001). Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*. 40, 471–499.
- Berg, H-Y. (2001). *Understanding subgroups of novice drivers. A basis for increased safety and health*. Unpublished Medical dissertations No 665, Linköpings Universitet, Linköping.
- Bergnéhr, D. (2008). *Timing Parenthood: Independence, family and ideals of life*. Avh. Linköping: Tema Barn, Linköpings universitet.
- Best, A. L. (2006). *Fast cars, cool rides: the accelerating world of youth and their cars*. New York University Press: New York & London.
- Blalock, H. (1981). *Social statistics* (andra upplagan). McGraw-Hill International book company: Tokyo.
- Blasco, A. L., McNeish, W. & Walther, A. (red.) (2004). *Young people and contradictions of inclusion: towards integrated transition policies in Europe*. Policy Press: Bristol.
- Bottrell, D. & Armstrong, D. (2007). Changes and exchanges in Marginal Youth Transitions, *Journal of Youth Studies*, 10.
- Cartmel, F. & Furlong, A. (2000). *Youth unemployment in rural areas*. York Publishing Services Ltd: York.

- Cedersund, H-Å. & Henriksson, P. (2006). *En modell för att prognostisera ungdomars körkortstagande*. VTI rapport 511, VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Linköping.
- Connor, M. & Norman, P. (1995). The Role of Social Cognition in Health Behaviours. In M. Connor & P. Norman (Eds.). *Predicting Health Behaviour*. Open University Press: Buckingham.
- Corrigan, L. (2003). *The Car versus Sustainable Transportation: A case Study of Youth Attitudes, Values and Behaviours at PCVS*. Peterborough Ont: Department of Geography, Trent University.
- Department for Transport (DfT) (2005). *Decline in driving among young people*. London.
- Dietz, T. Kalof, L. & Stern, P. (2002). Gender, Values and Environmentalism. *Social Science Quarterly*, 83, 353–364.
- Elliot, M. (2004). *The attitudes and behaviour of adolescent road users: An application of the theory of planned behaviour* (TRL Report No. TRL601). Crowthorne, TRL.
- Fischbein, M. & Ajzen, I. (1975). *Belief, attitude, intention and behavior: An introduction to theory and research*. Addison-Wesley: Reading, MA.
- Forward, S. (2009). The theory of planned behaviour: The role of descriptive norms and past behaviour in the prediction of drivers' intention to violate. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 9, 198–207.
- Forward, S. & Lewin, C. (2006). *Medvetna felhandlingar i trafiken: En litteraturundersökning*. VTI rapport 534, VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Linköping.
- Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmson, B. (2006). Rörlighetens omvandling: Svenska ungdomars resor och virtuella kommunikation. *Framtider*, nr 3, 24–30.
- Goodwin, J. & O'Connor, H. (2005). Exploring Complex Transitions: Looking Back at the 'Golden Age' of From School to Work. *Sociology*, 39.
- Gottfridsson, H-O. (2007). *Färdmedelsvalets komplexa förutsättningar. En studie av arbetspendling i småbarnshushåll med Kils kommun som exempel*. Avh. Karlstad universitet: Karlstad.
- Hayes, W. L (1988). *Statistics*. Fourth edition. Harcourt Brace College Publishers. Orlando, Florida.
- Hjorthol, R. (2006). *Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønster*. Oslo, TØI.
- Johnsson, S. & Kiefer, A. (2009). *Jakten på den försvunna ungdomsrebellens traditionella värdering på frammarsch?* Artikel till Kairos Futures Nyhetsbrev Watching Nr 3/2009. <http://www.kairosfuture.com/sv/system/files/jaktenungdomsrebell.pdf> [2010-05-27].
- Krantz, L-G. (1999). *Rörlighetens mångfald och förändring. Befolkningens dagliga resande i Sverige 1978 och 1996*. Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Göteborg.
- Korsu, E. & Wenglenski, S. (2010). Job Accessibility, Residential Segregation, and Risk of Long-term Unemployment in the Paris Region. *Urban Studies*, March, 19.

Katz, C. 1993. 'Growing Girls/Closing Circles: limits on the spaces of knowing in rural Sudan and United States cities', i C. Katz & J. Monks (red.) *Full Circles: Geographies of women over the life-course*. Routledge, London.

Kåks, H. (2007). *Mellan erfarenhet och förväntan: Betydelser av att bli vuxen i ungdomars livsberättelser*. Avh. Linköping: Tema kultur och Samhälle, Linköpings universitet.

Lekander, T. (2005). Antal personer med gällande körkort klass B, innevånare samt % med körkort i ålder 18–24 år fördelade efter kön vid utgången av 1989–2003. Vägverket, Borlänge.

Murray, Å. (2003). Decreasing number of young licence holders and reduced number of accidents. A description of trends in Sweden. *Accident Analysis & Prevention*, 35, 841–850.

Noble, B. (2005). *Why are some young people choosing not to drive?* Association for European Transport and contributors. Department of Transport (DfT), London, UK. www.etcproceedings.org/paper/download/70 [2010-05-27].

Nolén, S. (2004). *Increased Bicycle Helmet Use in Sweden. Needs and Possibilities*. Unpublished Medical Dissertation No. 857, Linköping University, Linköping.

Nyberg, A. & Gregersen, N. P. (2005). *Övningskörningen och det praktiska körprovet. En undersökning om 18–24-åringar*. VTI rapport 509. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Linköping.

Nyberg, J. & Henriksson, P. (2009). *Förändringar inom den svenska förarutbildningen: Processutvärdering av Kursplan B*. VTI rapport 665. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Linköping.

O'Dell, T. (2007). Raggare and the Panic of Mobility: Modernity and Everyday Life in Sweden. I Miller, D. (red.), *Car Cultures*. New York & Oxford, Berg.

Peters, J. (1994). 'Gender socialization of adolescents in the home: research and discussion'. *Adolescence* 29. 913–934.

Quine, L., Rutter, D. R., & Arnold, L. (2000). Comparing the Theory of Planned Behaviour and the Health Belief Model: The example of safety helmet use among schoolboy cyclists. I P. Norman, C. Abraham & M. Conner (Red), *Understanding and changing health behaviour. From health beliefs to self-regulation*. Harwood academic publishers, Amsterdam.

Ruud, A. (2006). Consequences of obtaining a driving licence for transport mode choice and attitudes towards public transport. Konferensbidrag, *Association for European Transport and contributors 2006*.

Ruud, A. & Nordbakke, S. (2005). Decreasing driving licence rates among young people: consequences for local public transport. Konferensbidrag, *Association for European Transport and contributors 2005*.

Salonen, T. (2003). *Ungas ekonomi och etablering: En studie om förändrade villkor från 1970-talet till 2000-talets inledning*. Ungdomsstyrelsen: Stockholm.

Salonen, T. (2007). *Barns ekonomiska utsatthet: Årsrapport 2006*. Rädda Barnen, Stockholm.

- Sandqvist, K. (2002). *How does a family car matter? Leisure, travel & attitudes of adolescents in inner city Stockholm*. World Transport Policy & Practice, 8. www.eco-logica.co.uk/pdf/wtpp08.1.pdf [2010-05-27].
- SCB (2005). *Ungdomars etablering: Generationsklyftan 1980–2003*. Stockholm, SCB, enheten för social välfärdsstatistik.
- SCB. (2009). *Boende och boendemiljö*. Levnadsförhållanden rapport nr 117. SCB, Stockholm.
- SCB (2009). Undersökningarna av barns levnadsförhållanden (Barn-ULF, Barn om stress i skolan 2009. SCB, Stockholm.
- Schifter, D. E. & Ajzen, I. (1985). Intention, perceived control, and weight loss: an application of the theory of planned behaviour. *Journal of Personality and Social Psychology*, 49, 843–851.
- SFS 2004:1087. *Lag om ändring i körkortslagen* (1998:488).
- SIKA Statistik 2009:28. *SIKA Basfakta 2008 Övergripande statistik om transportsektorn*. http://www.sika-institute.se/upload/Statistik/Basfakta/ss2009_28.pdf [2010-05-27].
- Sjöberg, A. (2000). *Färdsätt – om resvanor, miljömedvetande och livsstilar bland unga i Göteborg* (Rapport No. 1:2000). Trafikkontoret Göteborgs stad, Göteborg.
- Skelton, T. & Valentine, G. (red.) (1998). *Cool Places: Geographies of Youth Cultures*. Routledge, London.
- Skelton, T. (2000). 'Nothing to do, nowhere to go? teenage girls an 'public' space in the Rhondda Valleys, South Wales.' I S. Holloway & G. Valentine (red.) *Children's Geographies: playing, living, learning*. London, Routledge.
- SOU 2001:55. *Barns och ungdomars välfärd*. Forskarantologi från Kommittén Välfärdsbokslut. Stockholm: Socialdepartementet.
- Thulin, E. & Vilhelmson, B. (2007). *Rörlighetens tid*. Slutrapport projektet mobilitetens tid. Kulturgeografiska institutionen, Göteborgs universitet, Göteborg.
- Tunberg, A. (2002). Körkort och bil. Ungdomsundersökning med spännande resultat. *Motorbranschen*, 15–18.
- Vagland, Å. & Pydokka, R. (2006). *Hur hushållen anpassar sig till ändrade kostnader för bilinnehav och bilanvändning*. VTI rapport 545. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut), Linköping.
- VVFS1996:168. *Vägverkets föreskrifter om kursplaner, behörighet B*. Vägverkets författningssamling. Vägverket, Borlänge.
- VVFS2006:21. *Vägverkets föreskrifter om ändring i föreskrifterna*.
- Westford, P. (2004). *Urban forms betydelse för resandet: Med en fallstudie om barnfamiljers boende och resande i fyra förortsområden*. Lic. Institutionen för infrastruktur, KTH, Stockholm.

VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut som arbetar med forskning och utveckling inom transportsektorn. Vi arbetar med samtliga trafikslag och kärnkompetensen finns inom områdena säkerhet, ekonomi, miljö, trafik- och transportanalys, beteende och samspel mellan människa-fordon-transportsystem samt inom vägkonstruktion, drift och underhåll. VTI är världsledande inom ett flertal områden, till exempel simulators teknik. VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, oberoende kvalificerade utredningar och expertutlåtanden till projektledning samt forskning och utveckling. Vår tekniska utrustning består bland annat av körsimulatorer för väg- och järnvägstrafik, väglaboratorium, däckprovsningsanläggning, krockbanor och mycket mer. Vi kan även erbjuda ett brett utbud av kurser och seminarier inom transportområdet.

VTI is an independent, internationally outstanding research institute which is engaged on research and development in the transport sector. Our work covers all modes, and our core competence is in the fields of safety, economy, environment, traffic and transport analysis, behaviour and the man-vehicle-transport system interaction, and in road design, operation and maintenance. VTI is a world leader in several areas, for instance in simulator technology. VTI provides services ranging from preliminary studies, highlevel independent investigations and expert statements to project management, research and development. Our technical equipment includes driving simulators for road and rail traffic, a road laboratory, a tyre testing facility, crash tracks and a lot more. We can also offer a broad selection of courses and seminars in the field of transport.



HUVUDKONTOR/HEAD OFFICE

LINKÖPING

POST/MAIL SE-581 95 LINKÖPING

TEL +46 (0)13 20 40 00

www.vti.se

BORLÄNGE

POST/MAIL BOX 920

SE-781 29 BORLÄNGE

TEL +46 (0)243 446 860

STOCKHOLM

POST/MAIL BOX 55685

SE-102 15 STOCKHOLM

TEL +46 (0)8 555 770 20

GÖTEBORG

POST/MAIL BOX 8072

SE-402 78 GÖTEBORG

TEL +46 (0)31 750 26 00