

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift  
**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**  
(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)  
ISSN 1603-9696  
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

# Kan vi få fremtidens trafikanter til at vælge grøn mobilitet?

*Anette Jerup Jørgensen, [ajj@viatrafik.dk](mailto:ajj@viatrafik.dk)  
Via Trafik Rådgivning*

*Marie Vang Nielsen, [marievang@roskilde.dk](mailto:marievang@roskilde.dk)  
Trafik- og mobilitetsplanlægger, Roskilde Kommune*

---

## Abstrakt

Dette paper giver et overblik over de unges transportvaner i dag samt et kvalitativt indblik i de bevæggrunde unge har for at vælge bilen til fremfor mere bæredygtige transportformer. Dernæst indsigte i, hvad der kan få unge til at gå, cykle og anvende kollektiv trafik på vej til deres ungdomsuddannelse. Analysen, som er baseret på undersøgelser blandt unge på Roskilde Kommunes ungdomsuddannelser, viser, at mange unge vælger den kollektive trafik fra, når de får mulighed for at tage bilen i stedet. Bilen fremstår attraktiv. Som den hurtigste, nemmeste og mest fleksible måde at transportere sig til skole på. Den er et statussymbol, der signalerer, at man er voksen og den tilbyder et eksklusivt socialt rum, som de unge ikke oplever at have andetsteds. Hvis bæredygtig transport skal fremmes blandt de unge, er der behov for lokale kontekst-tilpassede adfærdstiltag, der understøtter sociale normer om at gå, cykle og benytte kollektiv trafik sammen med vennerne. Samtidigt er der behov for at forbedre den kollektiv trafik og skabe mulighed for, at de unge kan låne delecycler, så det er nemmere for de unge at hoppe på cyklen – også i kombination med kollektiv trafik.

---

## Baggrund og formål

Unge er fremtidens trafikanter. De vaner, de grundlægger i ungdomsårene, baner vejen for deres fremtidige transportvaner. Roskilde Kommune kan se, at mange unge vælger bilen, når de skal til og fra deres ungdomsuddannelse samtidig med, at cykeltrafikken er faldet generelt i kommunen siden 2010. Derfor er det nødvendigt at undersøge og forstå de unges transportvaner og inddrage dem, hvis vi skal sikre en grøn mobilitet i fremtiden.

Formålet med dette paper er at give et overblik over unges transportvaner til ungdomsuddannelsessteder i Roskilde Kommune og et nuanceret kvalitativt indblik i de bevæggrunde de unge har for at vælge bilen til fremfor mere bæredygtige transportmidler. Dernæst, hvad der ud fra de unges eget perspektiv skal til for, at de i højere grad vil gå, cykle og benytte den kollektive trafik på deres vej til ungdomsuddannelsesstederne i Roskilde Kommune.

Der er et stort behov for viden om unges transportvaner. I Roskilde Kommune eksisterer der et velfunderet videngrundlag om skolebørns transportvaner gennem flere års gentagne transportvaneundersøgelser, men kommunens viden er begrænset inden for målgruppen unge på ungdomsuddannelse. Derfor har Roskilde

Kommune igangsat det igangværende projekt 'Fremtidens trafikanter', hvilket er et delprojekt under Interreg-projektet Mobilitet på Tværs, som løber frem til september 2022.

I 'Fremtidens trafikanter' er formålet dels at tilvejebringe ny viden om de unges transportvaner, men også at undersøge og forstå de unges bevæggrunde for deres transportmiddelvalg. Vi ved nemlig, at mange unge har et skift i transportvaner, når de starter på en ungdomsuddannelse og at det er disse år, de unge lægger fundamentet for deres fremtidige (transport)vaner. Som del af projektet, er der i foråret 2021 gennemført en transportvaneundersøgelse blandt alle kommunens ungdomsuddannelser.

Projektets mål er at afdække forandringspotentialer og udvikle og teste løsninger gennem pilotprojekter, som kan påvirke de unge til at vælge grønnere og mere aktive mobilitetsløsninger til og fra deres ungdomsuddannelse i Roskilde Kommune. For at sikre ejerskab er det desuden et centralt omdrejningspunkt for projektet, at de unge inddrages og er med til at udvikle løsningerne.



Projektet er inddelt i fire overordnede faser, hvoraf den 1. fase er gennemført i foråret 2021. Fase 2 vil finde sted gennem en workshoprække i august og september 2021 med deltagelse af elever fra fem forskellige ungdomsuddannelser, hvor de unge skal udvikle konkrete løsninger, der kan fremme grøn mobilitet blandt deres egen målgruppe. Herefter udvikles, på baggrund af de unges idéer konkrete pilotprojekter (f.eks. kampagner og fysiske tiltag) i fase 3, som gennemføres i efteråret 2021 og foråret 2022.

Hele projektet afsluttes med en evaluering i fase 4, som skal afdække mulighederne for fremtidig udbredelse og skalering af løsninger – både internt i Roskilde Kommune samt på tværs af kommunegrænser herunder til de øvrige partnerkommuner i Mobilitet på tværs.

Paperet her beskriver den viden om unges transportvaner, som er indsamlet og bearbejdet i forbindelse med fase 1 af projektet 'Fremtidens trafikanter'.

## Metodisk afsæt

For at få både et overblik over de unges transportvaner og et nuanceret indblik i deres bevæggrunde for at vælge de transportmidler, de gør, er der dels lavet en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse og opfølgende kvalitative fokusgrupeinterviews.

## Overblik over unges transportvaner og holdninger

Spørgeskemaundersøgelsens fokus har været på transportmiddelvalg (til grundskole og nuværende ungdomsuddannelse), opfattelse af betydning af at have kørekort samt egne og venners værdimæssige vurdering af at benytte forskellige transportmidler til skole. Endvidere er der blevet spurgt ind til køn, alder, uddannelsesinstitution, årgang (1., 2. eller 3. år), rådighed af transportmidler (cykel/bil), erhvervet kørekort eller ej (knallert/bil), afstand ml. bopæl og skole samt tid anvendt på transport til skole.

Spørgeskemaanalyserne er baseret på 1755 fuldførte besvarelser, hvilket svarer til en besvarelsesprocent på 33%. Dette betragtes som acceptabelt i forhold til at kunne generalisere statistisk til unge, der går på ungdomsuddannelse i Roskilde Kommune. Besvarelsesprocenterne varierer dog mellem de forskellige uddannelsesinstitutioner. Særligt på Himmelev Gymnasium er besvarelsesprocenten lav og konklusionerne må drages med forsigtighed.

**Tabel 1. Oversigt over antal fuldførte besvarelser og besvarelsesprocenter opgjort efter ungdomsuddannelserne i Roskilde.**

	Antal fuldførte besvarelser	Antal elever i alt	Besvarelsesprocent	Andel af besvarelser
HF og VUC Roskilde	63	181	35 %	4 %
Himmelev Gymnasium	128	696	18 %	7 %
HTX / Roskilde Tekniske Skole	162	568	29 %	9 %
Roskilde Gymnasium (Amtet)	578	1.095	53 %	33 %
Roskilde Handelsskole	347	1.116	31 %	20 %
Roskilde Katedralskole	420	1.433	29 %	24 %
Tiendeklasse Center Roskilde (TCR)	57	188	30 %	3 %
<i>Total</i>	<i>1.755</i>	<i>5.277</i>	<i>33 %</i>	<i>100 %</i>

Derudover er der en overvægt af piger (62%) i besvarelserne af spørgeskemaundersøgelsen og hovedparten af respondenterne er under 21 år (98 %). Knap halvdelen er også under 18 år (45 %).

Det skal bemærkes, at data er indsamlet under nedlukningen af Danmark pga. Covid-19, hvor eleverne havde delvist hjemmeskole og delvist fremmøde på ungdomsuddannelserne. Derfor er der ikke spurgt til deres faktiske transportmiddelvalg, men til hvilke transportmidler, de plejer at benytte på vej til ungdomsuddannelser.

### Nuanceret indblik i unges bevæggrunde for transportvaner

I fokusgruppeinterviewene har fokus været på unges begrundelser for egne transportvaner, de strukturelle fortællinger, som de knytter an til i deres beskrivelser af egne og medelevers hverdagstransport til skole samt de unges perspektiv på indsatser, der vil kunne få dem til at gå, cykle og benytte mere kollektiv trafik.

Fokusgrupperne er sammensat ud fra et princip om maksimal variation. Grupperne er heterogene i den forstand, at eleverne kommer fra forskellige ungdomsuddannelser i Roskilde Kommune og ikke nødvendigvis kender hinanden. Dette er valgt for at få eventuelle forskelle og ligheder i mobilitetskulturer på uddannelserne frem i lyset og skabe diskussion om det på tværs af ungdomsuddannelser.

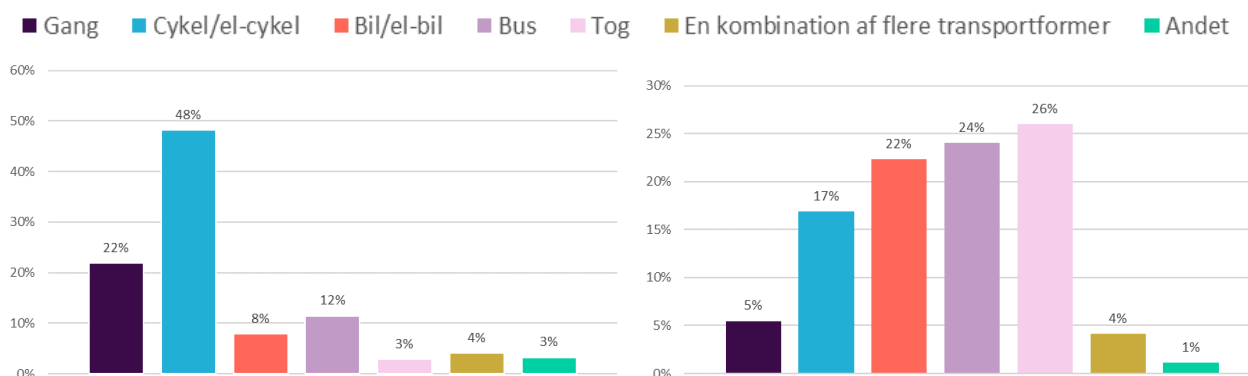
De tre fokusgrupper består af henholdsvis 8, 7 og 5 informanter, der alle er i alderen 16-20 år. Halvdelen er drenge – halvdelen piger. I alle tre fokusgrupper er der elever, der går/cykler, kører med bus/tog og benytter bil til skole. De har alle max 10 km mellem bopæl og skole, så de hypotetisk set er potentiel målgruppe for cykel/elcykel, kollektiv trafik og samkørsel.

De fleste uddannelsesinstitutioner er repræsenteret i fokusgruppeinterviewene. Deltagerne kommer fra Roskilde Katedralskole, Roskilde Handelsskole, Tiendeklassecenter Roskilde, Roskilde Gymnasium (Amtet) og HTX Roskilde/Roskilde Tekniske Skole. De andre uddannelsesinstitutioner har det ikke været muligt at rekruttere deltagere fra til fokusgruppeinterviews.

Fokusgrupperne er pga. Covid-19-restriktioner på dataindsamlingstidspunktet afholdt som digitale møder via Teams af en varighed af ca. 90 minutter.

## Unge transportvaner til grundskole og ungdomsuddannelse

Af de kvantitative data kan vi se, at der sker et skifte i transportmiddelvalget, når elever skifter fra grundskole til ungdomsuddannelse i Roskilde Kommune. Figur 2 og 3 nedenfor viser de unges tidligere transport (til grundskole) sammenlignet med valg af primært transportmiddelvalg til ungdomsuddannelsen i Roskilde Kommune.



Figur 1. (Til venstre) Respondenternes transportform til og fra deres grundskole (folkeskole, fri- eller privatskole). Baseret på 1.755 besvarelser. Figur 2. (Til højre) Respondenternes primære transportform til og fra deres ungdomsuddannelse. Baseret på 1.755 besvarelser.

Når det gælder transport til grundskolen, er gang og cykling de dominerende måder at transportere sig til skole på. Mere end en tredjedel af alle respondenter (70%) benyttede aktiv transport til grundskolen. Knap halvdelen (48%) af de adspurgte har svaret, at de benyttede cyklen som deres primære transportmiddel til skole.

I overgangen fra folkeskolen til ungdomsuddannelser i Roskilde Kommune sker der et skifte, hvor de unge i langt højere grad går over til at benytte bil, bus og tog som deres primære transportmiddel.

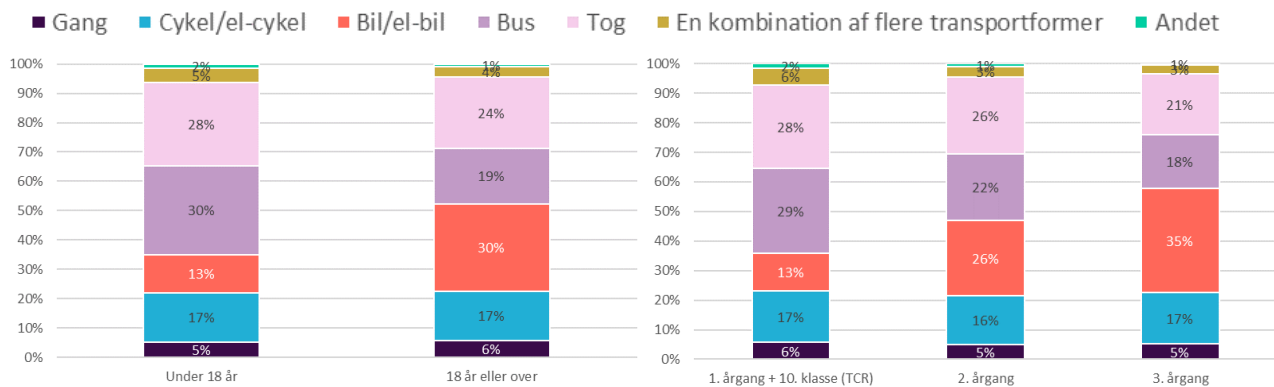
Halvdelen af de unge benytter bus og tog som deres primære transportmiddel og hver 5. elev (22%) benytter bil på vej til skole. Af dem kører 8% alene i egen bil, 6% kører i bil med deres venner og 8% kører med familie. Af de kvalitative undersøgelser kan vi se, at det typisk er kørsel med forældre, der arbejder i nærheden af den unges uddannelsessted.

Én af årsagerne til den ændrede adfærd skyldes formentlig, at de unge skal transportere sig længere for at komme til ungdomsuddannelserne. Denne betragtning understøttes af, at informanterne i fokusgrupperne også beskriver det som det primære udslag for ændring af transportvaner. Dette skal også ses i lyset af, at Roskilde Kommunes ungdomsuddannelser har et relativt stort opland og trækker mange elever til fra kommuner som fx Ringsted og Holbæk.

### Fra kollektiv trafik til bil - når man får mulighed for det!

Alder og årgang har betydning for transportmiddelvalget. Af figur 5 kan man se, at andelen af elever, der benytter bil til skole stiger fra 13% til 30%, når de bliver 18 år. Af de 18-årige benytter hver tredje elev bil som primære transportmiddel til skole.

En lignende tendens ser vi, når vi kigger på det primære transportmiddelvalg fordelt på årgange. Lige når eleverne kommer fra grundskolen benytter kun 13% bil til deres ungdomsuddannelse. På tredje årgang er det 35% af eleverne, der benytter bil.



**Figur 3 (Til venstre) Respondenternes primære transportform opgjort efter deres ungdomsuddannelsesårgang. Baseret på 1.691 besvarelser. Respondenter fra HF og VUC Roskilde er ikke medtaget. Figur 4 (Til højre) Respondenternes primære transportform opgjort efter om de er under eller 18 år og over. Baseret på 1.755 besvarelser.**

Det bemærkelsesværdige i den forbindelse er, at hver 5. elev anvender gang og cykling som primær transport, hvilket fortsætter stort set uændret gennem tre års ungdomsuddannelse i Roskilde. Det er andelen af kollektiv trafik, der bliver mindre. Det tyder på, at overflytningen primært sker fra den kollektive trafik til bil. Det kræver dog, at de unge har en bil til rådighed.

### De unges rådighed over bil på deres daglige tur til skole.

Overraskende nok kan vi se af spørgeskemaundersøgelsen, at 4 ud af 10 respondenter har en bil til rådighed, som de kan benytte på deres vej til skole. 10% har egen bil, 31% har en bil, de kan låne.

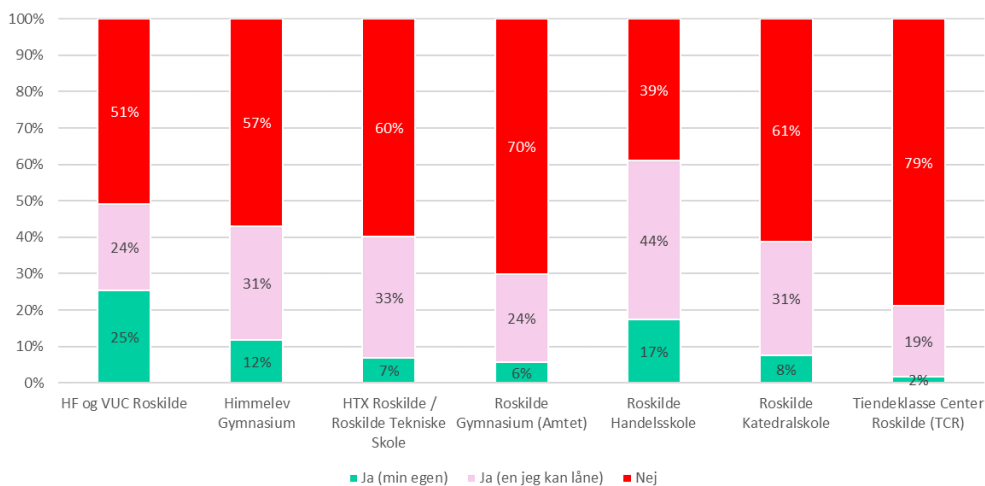
En del af forklaringen skal findes i den nedlukning af samfundsaktivitet, der er sket i forbindelse med Covid-19, hvor mange forældre har arbejdet hjemmefra og de unge, der har kørekort, har fået lov at bruge bilen til skole, så de kunne undgå smitterisiko i den kollektive trafik.

*“Sygt mange af mine veninder har fået meget mere bil efter Corona. Både på Handelsskolen, og på Katten (Roskilde Katedralskole) og de andre gymnasier har haft forældre, der arbejdede hjemme, så de har haft mulighed for at tage bilen i skole. Det har jeg selv haft. Det er der mange, der har valgt i stedet for. Og det er svært at komme tilbage til den rytme med at stå tidligt op og tage bus og tog. Så det er faktisk lidt ned ad bakke, hvor mange der egentligt vælger den offentlige transport frem for andre transportmidler.” (Marie, Roskilde Katedralskole)*

Spørgsmålet er, om de ændringer af unges transportvaner, der er sket i forbindelse med Covid-19 er midlertidige eller varige?

Nogle af de unge vil formentligt være nødsaget til at vende tilbage til den kollektive trafik, når forældrene igen benytter familiens bil/biler til og fra arbejde, men samtidigt er der mange arbejdspladser, der efter Corona tillader højere grad af fleksibilitet i forhold til hjemmearbejde, hvilket kan påvirke de unges mobilitetsmønstre og på sigt gøre, at de i mindre grad orienterer sig mod at benytte den kollektive trafik.

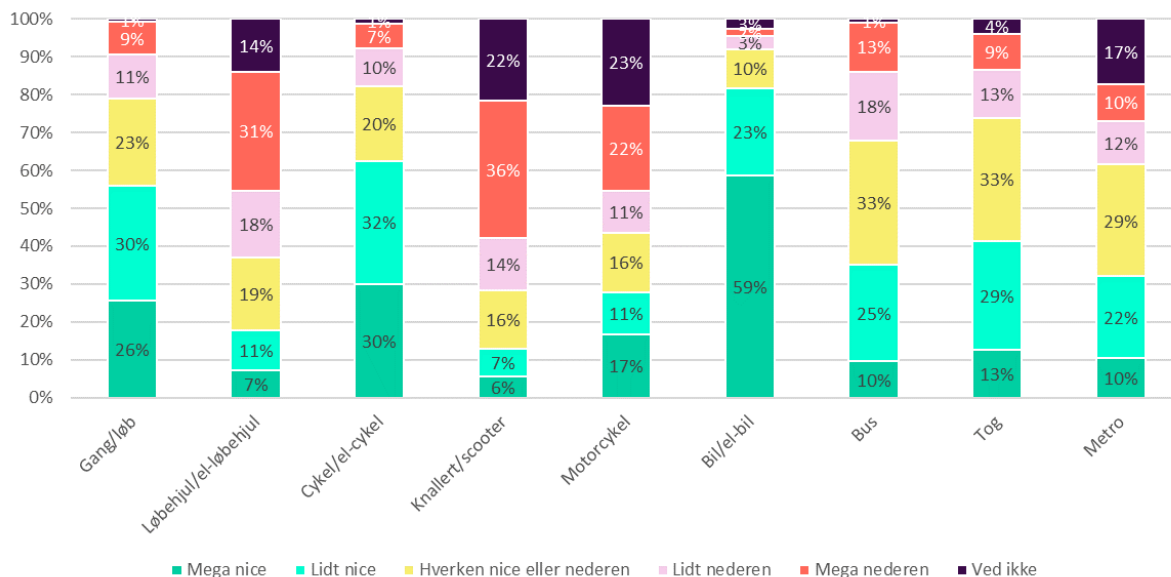
Blandt de unge, der har egen bil, giver den kvalitative undersøgelse et indtryk af, at omkostningerne hertil helt eller delvist afholdes af forældrene. Det skal dog også bemærkes, at der er stor forskel på, hvor mange elever, der har bil til rådighed på deres ungdomsuddannelse.



Figur 6: Bilrådighed fordelt på ungdomsuddannelsessteder. Baseret på 1755 besvarelser.

På Handelsskolen har ca. 6 ud af 10 elever bil til rådighed for deres hverdagstransport til skole. Det gælder kun for 3 ud af 10 på Roskilde Gymnasium. Det er ikke fordi, Handelsskolen har en højere andel af elever over 18 år. Det er snarere et udtryk for, at der er forskel mellem uddannelsesinstitutionerne i de værdier og normer, der knytter sig til de unges transport til skole.

## Nice- og nederen transportmidler



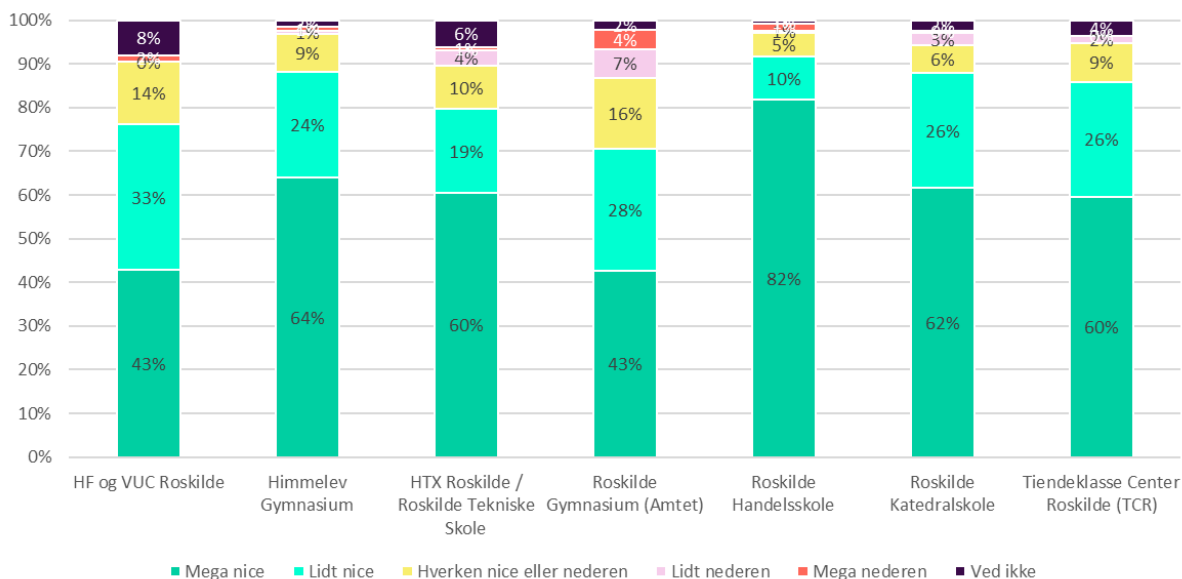
Figur 7. Respondenternes rangering af transportformerne efter hvor nice eller nederen de er at bruge. Baseret på 1.755 besvarelser.

Kigger vi på de unges vurderinger af, hvad der nice og nederen transportmidler generelt, så er det tydeligt at bilen skiller sig ud. 6 ud af 10 betragter det som et mega nice transportmiddel. Til sammenligning er det kun ca. hver tredje, der angiver, at det er meget attraktivt at gå og cykle og kun 1 ud af 10 finder kollektiv trafik meget attraktivt.

Ca. en tredjedel af de unge synes, at bus er lidt eller mega nederen og ca. hver fjerde opfatter toget som lidt eller mega nederen. Det er bemærkelsesværdigt, at den kollektive trafik rangerer så lavt værdimæssigt hos de unge.

Det ser lidt bedre ud for gang og cykling. Her synes ca. en tredjedel af de unge, at det at gå /løbe eller cykle er lidt nice – kun ca. hver 5. synes det er lidt eller mega nederen at gå og cykle.

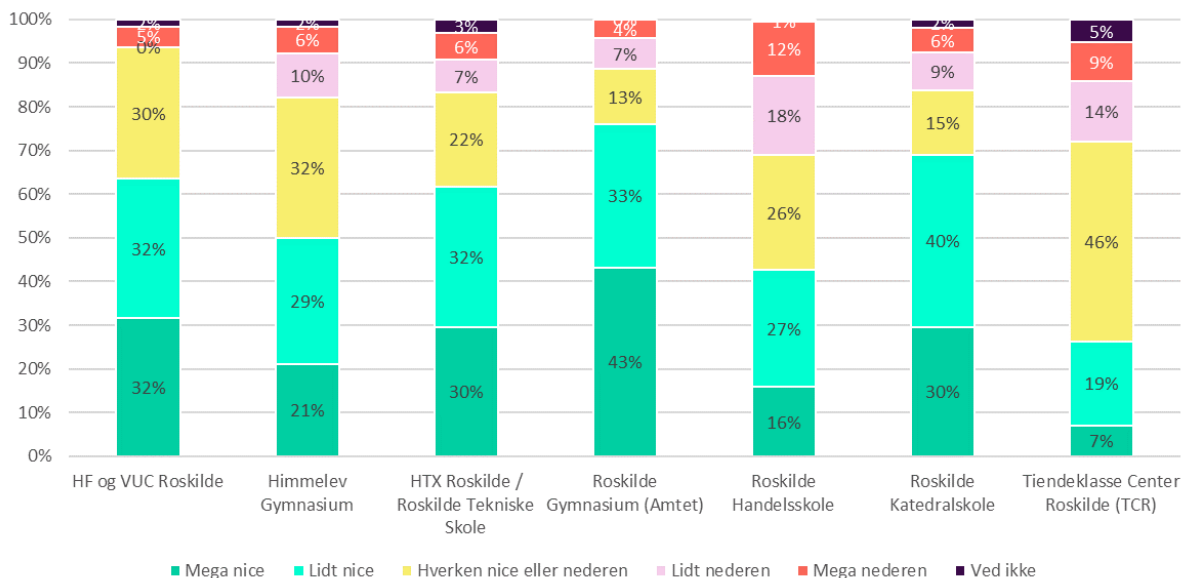
Ser vi nærmere på vurderingerne af bilen fordelt på uddannelsesinstitutioner kan vi se, at den alle steder rangerer højt, men der er alligevel forskel.



Figur 8. Respondenternes rangering af det at køre i bil opgjort efter deres ungdomsuddannelse. Baseret på 1.755 besvarelser.

Mindst attraktiv er bilen på Roskilde Gymnasium og På HF og VUC Roskilde (43%). Mest attraktiv er bilen på Roskilde Handelsskole. Her er det 8 ud 10 elever, der betragter bilen som et mega nice transportmiddel.

Kigger vi på vurderingerne af cyklen som transportmiddel, er der også forskel mellem uddannelsesstederne.



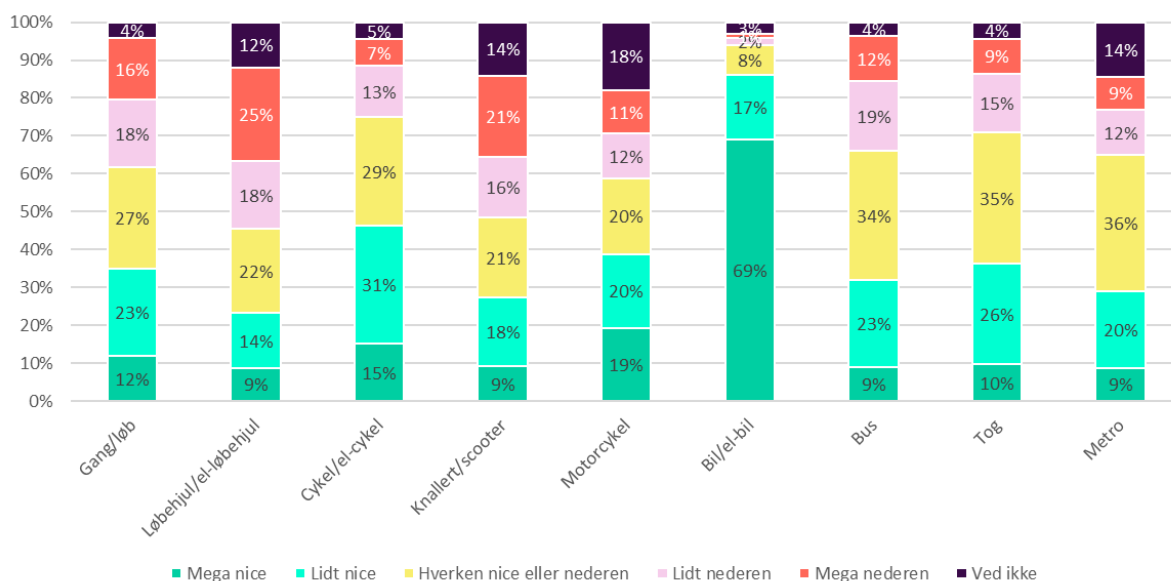
Figur 9. Respondenternes rangering af det at cykle opgjort efter deres ungdomsuddannelse. Baseret på 1.755 besvarelser.

Især på Roskilde Gymnasium er andelen, der finder cykel mega nice høj (43%). Det gælder kun for 16% af eleverne på Handelsskolen. I øvrigt er der kun 23 % af respondenterne fra Tiende Klasse Center Roskilde, der synes, at det er nice at cykle. Det er særligt bemærkelsesværdigt, da disse respondenter tenderer til at



være yngre end de øvrige. Spørgsmålet er, om det er udtryk for en tendens, hvor cyklen som transportmiddel tillægges mindre værdi af unge i de kommende år.

Unge orienterer sig meget mod, hvad deres venner gør og tænker. Derfor har vi også spurgt dem, hvordan de tror, vennerne vurderer forskellige transportmidler.



Figur 10. Respondenternes rangering af transportformerne efter hvor nice eller nederen de tror deres venner synes de er at bruge. Baseret på 1.755 besvarelser.

Her kan vi se, at der er forskel på, hvordan de selv vurderer transportmidlerne og hvad de tror, vennerne vurderer højt. Det er bemærkelsesværdigt, at andelen, der tror, deres venner vurderer bilen som meganice er højere end den andel, der angiver, at de selv vurderer det højt (69 % mod 59 %). Samtidigt er der markant forskel på den andel, der angiver, at de selv vurderer cykling og gang højt og forestillingen om venners vurderinger. 30% af de unge siger selv, at cyklen er mega nice, men kun 15% vurderer, at vennerne synes det er mega nice. Dette tyder på, at den sociale fortælling om at gå og cykle er mere negativ end elevernes egne erfaringer i hverdagen.

## Unge begrundelser for og fortællinger om transport til skole

Når de unge i fokusgruppeinterviewene fortæller om deres transportmiddelvalg til skole, så refererer de dels til deres egne og venners konkrete oplevelser, men også til nogle mere generelle fortællinger om fordele og ulemper ved at benytte forskellige transportmidler. Disse fortællinger har karakter af at være strukturelle, når de tager form som generelle sandheder, man socialt og kulturelt kan blive enige om. Ofte vil disse fortællinger indeholde et man i stedet for jeg – et man, der så at sige generaliserer fortællingen som noget alment (Freudendahl-Petersen 2007:71).

De strukturelle fortællinger, som de unge benytter i deres begrundelser for eget transportmiddelvalg til skole, er præget af strukturelle fortællinger, der er identificeret i andre mobilitetsstudier (fx Freudendahl-Petersen 2007, Christensen 2013, Jensen 2017). Det er fortællinger som, at bilen giver fleksibilitet og frihed, at bussen altid er forsinket.

De unge bringer dog også andre strukturelle fortællinger i spil, som knytter sig til ungdommen som livsfase. Andre fortællinger er knyttet til Roskilde, som lokal kontekst for deres oplevelser af kollektiv trafik.

I de følgende afsnit fokuserer vi især på de fortællinger, der knytter sig til kollektiv trafik og bil, da førstnævntes utilstrækkelighed ofte anvendes som begrundelse for at vælge bilen til. Men først dvæler vi



lige ved nogle af de grundlæggende fortællinger, der går på tværs af transportmiddelvalg og som siger noget om, hvad der er på spil for de unge i deres valg af hverdagstransport.

### Tids - og aktivitetspres i unges hverdagsliv

Flere steder i det kvalitative materialer skinner fortællinger om trætte og dovne unge igennem, som begrundelse for ikke at gå og cykle som primær transport eller i kombination med den kollektive trafik. I den forbindelse fremhæves muligheden for at sove på vejen, som en af fordelene ved kollektiv trafik, mens bilen giver mulighed for at sove længere og tage senere afsted.

Selvfortællingerne om de trætte og dovne unge skal ses i lyset af, at der hele tiden bliver stillet indirekte krav til de unge via de institutioner, de er tilknyttet, om, at de skal være handlende og positionerende i forhold til egen situation:

*”Både i forhold til en fremtidig uddannelse, til arbejde og til håndtering af tilværelsen i det hele taget. De skal demonstrere handlekraft, agere selvstændigt, initiativrigt og deltagende i forhold til dem selv og deres egen situation. De skal kunne tage sig sammen, tage ansvar og disciplinere sig selv. Men nogle unge oplever snarere sig selv som sløve eller dovne. Kravet om acceptabel og konstruktiv aktivitet og initiativ slår over i sin modsætning” (Illeris m.fl. 2017).*

Dette spiller også ind i forhold til unges transport, hvor især mange af dem, der vælger aktiv transport fra, henviser til at de er dovne og trætte - udmattede af alt det, de skal mestre i hverdagen. Transporten til og fra skole skal derfor helst fungere så let, gnidningsfrit og hurtigt som muligt og allerhelst kunne give mulighed for at slappe af og lade op i en hverdag fyldt med aktiviteter og krav om mestring af eget liv og livsmuligheder.

Samtidigt er de unge underlagt samme tidslogik som den, der i øvrigt er den dominerende tidslogik i det senmoderne samfund. Tid bliver generelt betragtet som en begrænset ressource. Tiden går hurtigt og man har en følelse af at skulle skynde sig for at følge med. Det kommer blandt andet til udtryk ved, at der generelt er en tendens til, at vi bruger mindre tid på faktiske handlinger og til at komprimere tid ved fx at multitaske, reducere sine pauser, gøre flere ting på en gang (Rosa 2003).

*”Nogle gange så står man der og venter, så kører der tre busser forbi, fordi de er fyldte og så kommer man for sent. Jeg vil hellere risikere at komme lidt for sent end at tage en tidligere bus og sidde på skolen kl. 7.20. (Helena, Tiendeklassecentret)*

Denne tidslogik gennemsyrrer også de unges liv og skinner igennem i deres fortællinger om transportmiddelvalg. Særligt ventetid i skiftet mellem kollektive transportmidler opfattes som spildtid, der skal begrænses og minimeres mest muligt. Dette er en generel tendens, som ikke kun kommer til udtryk hos unge. Generelt i det senmoderne samfund er indstillingen, at tid skal forbruges – ikke spildes og ventetid er noget, der i sig selv giver negative associationer (Jerup Jørgensen 2007, Jerup Jørgensen 2009, Hjorthol og Lian 2004).

Vores måde at forholde os til ventetid på afhænger samtidigt af, om den er ventet eller uventet. Den uventede ventetid virker mere stressende end den forventede (Redshaw 2008). I den forbindelse opleves det særligt negativt af de unge, at de oplever ikke at kunne være sikre på at bussen holder og tager dem med - især om morgenen på vej til skole, fordi de unge komprimerer tiden og gør alt for at minimere den tid, de bruger på transport til skole. De levner ikke plads til forsinkelser.

Fordi de unge komprimerer deres tidsanvendelse i hverdagen, så ser de det ikke som en reel mulighed at tage tidligere afsted om morgenen for at nå i skole til tiden. Især ikke om morgenen, hvor de føler sig meget trætte og stræber efter at sove længst muligt. Samtidigt beskriver de unge udfordringer med at få deres samlede hverdagslivslogistik til at hænge sammen ved at benytte den kollektive trafik. Deres hverdag

er som regel spændt ud i forhold til en lang række aktiviteter, som udover skole tæller organiserede fritidsaktiviteter, fritidsarbejde og aftaler med venner, der især for nogle af de unges vedkommende er spredt over store geografiske afstande og hvor fleksibilitet i busruter og afgangstider opleves utilstrækkelige.

Når man gerne vil ændre på unges transportvaner, så er det værd at være opmærksom på de udfordringer, som de unge oplever i forhold til at få deres hverdagslogistik til at gå op.

### Kollektiv trafik – ufleksibel, tidskrævende og stressende transport til skole

Mange unge benytter den kollektive trafik på deres vej til ungdomsuddannelsesstederne i Roskilde. Det paradoksale er imidlertid, at de fordele, som unge oplever, der er ved at benytte den kollektive trafik, ikke knyttes til oplevelserne af at benytte kollektiv trafik under den hverdagslige transport til skole.

På den ene side beskriver de unge kollektiv trafik som:

- Hyggeligt, behageligt
- Man kan sidde at slappe af, koble af, lave ingenting
- Det giver mulighed for at sove
- Der er styr på det - chaufføren tager sig af det
- Man kan tale med sine venner
- Lave lektier alene eller sammen med venner på længere ture
- Kigge ud ad vinduerne og se landskabet suse forbi
- Man kan høre podcast/musik/se film

Disse fortællinger om kollektiv transport har karakter af sandheder, som benyttes i forhold til at argumentere for, at det er rationelt og meningsfuldt at benytte den kollektiv trafik.

Tog fremhæves i den forbindelse som ekstra behageligt, fordi der er borde mellem sæderne og det er nemmere at lave lektier sammen med vennerne, have kaffekopper og morgenmad stående på bordene. Det, at man kan bestille en pladsbillet, er også en ekstra tryghed. Så ved de unge, at de er garanteret en siddeplads.

De fortællinger, som de unge knytter an til her, ligner de strukturelle fortællinger om fordele ved kollektiv trafik, som er identificeret i andre undersøgelser (se fx Freudendahl-Petersen 2007, Jensen 2020). Betydningen af at kunne sove og være sammen med vennerne, fremstår dog mere centralt i den unge målgruppe end i undersøgelser blandt voksne.

De positive fortællinger fremstår imidlertid som en illusorisk oplevelse i hverdagstransporten til skole. Især i forhold til det, de unge betegner som *'elev-ekspressen'*, der er betegnelsen for busserne, som kører mellem Roskilde Station og de uddannelsesinstitutioner, der ligger koncentreret i Musicion-området syd for Roskilde St. (Tiendeklassecentret, Roskilde Handelsskole og HTX/Roskilde Tekniske skole).

*"Jeg nyder ellers turen i bussen, der kan jeg læse lektier, høre musik eller snakke med mine venner. Det, der irriterer mig, er bare mængden af mennesker, der gør det umuligt at nyde turen - skal ofte stå helt klemt i en 15-20 minutter."* (Kommentar i åbent felt spørgeskema)

*"Det er jo, når man skal til og fra skole, at man bruger offentlige transportmidler. Det er bare nederen. Det er ikke noget, man ser frem til. Man ved bare, at det bliver en lang tur med alt for mange mennesker. Det er varmt. Det er kun i myldretiden, at det er nederen med offentlig transport."* (Molly, Roskilde Handelsskole)

Gængse fortællinger om den kollektive trafik på vej til skole er, at der er:

- for tæt, trængt - mange mennesker
- umuligt at få siddeplads

- der er kamp for at komme med bussen
- kvalmt, klamt, varmt
- tidskrævende
- ufleksibelt ift. ruter og køreplaner
- det er for dyrt

Særligt beskrivelserne af at skulle med A- og S-busserne mellem Roskilde Station og bl.a. Tiendeklassecentret, Handelsskolen og HTX/Teknisk skole beskrives som alles kamp mod alle, hvor det er nødvendigt at mase sig ind i bussen for at komme med.

*“Nu går jeg på Roskilde Handelsskole. Der er virkelig mange busser. Problemet er, at der ligger mange uddannelsessteder deroppe. Der er flere 100 elever, der skal afsted samtidigt. Selv, hvis der kommer 3-4 busser lige efter hinanden. - det ændrer ikke ved, at de er propfyldte.” (Molly, Roskilde Handelsskole)*

De unge anerkender, at der er sat ekstra busser ind i myldretiden, men oplever det stadig som et utilstrækkeligt tilbud, da det ikke altid er muligt at komme med en bus og de oplever, at det kan være svært at nå i skole til tiden, hvis bussen er fyldt og kører forbi uden at stoppe. Samtidigt giver nogle unge udtryk for, at andre buspassagerer bliver sure på dem, fordi de maser sig ind i busserne. Det at benytte kollektiv trafik til skole forbindes med kamp, stress og uforudsigelighed.

### **Skiftet fra kollektiv trafik til bil**

Oplevelsen af den kollektive trafik som utilstrækkeligt, anvender nogle af informanterne direkte som begrundelse for at vælge at benytte bil til skole.

*Martin: “Jeg tager bilen nu. Det er meget nemmere end bussen. Det var tit rigtigt proppet. Nogle gange var den så fyldt, at den ikke kunne tage nogen med. Så det var usikkert. Der er nærmest slåskamp ved busserne for at komme med, så man var tit nødt til at gå til skolen fra stationen. Helena: Ja. Især henne ved Handelsskolen. Der kan tit stå 50 mennesker og vente ved A-busserne. Det er slemt.” (Fokusgruppe A)*

*“Det er faktisk grunden til, at vi endte med at køre bil. Når du kommer til Stationen og skal ud til Handelsskolen, så er busserne bare propfyldte!” (Kalle, Roskilde Handelsskole)*

En anden begrundelse er, at vennerne ikke længere kører med kollektiv trafik eller på andre afgangstidspunkter.

*“I bussen, der mødte man flere man kendte, men man kunne ikke snakke sammen, fordi den altid var så proppet og der var så meget larm, I bilen er det nemmere at føre en samtale. Tidligere fulgtes jeg med 4-5 gutter med bussen, men så skulle de møde senere og så forsvandt det sjove ved at tage bussen lidt.” (Martin, Roskilde Handelsskole)*

Det bliver en selvforstærkende dynamik, når vennerne vælger den kollektive trafik fra, fordi en stor del af motivationen for de unge ved at benytte kollektiv trafik er den sociale dimension af transporten, altså muligheden for at følges med venner på vej til og fra skole.

Bilen kan kun erstatte den kollektive trafik, såfremt de unge har adgang til bil i deres hverdagstransport til skole. I næste afsnit ser vi nærmere på unges rådighed over transportmidler på deres vej til ungdomsuddannelsessteder i Roskilde Kommune.

### **Bilen – fleksibilitet, frihed og uafhængighed**

Når informanterne i de kvalitative undersøgelser begrundes, hvorfor bilen er et ‘nice’ transportmiddel at komme til skole i, så knytter de an til følgende fortællinger:

- Bilen er pålidelig
- Du kan rejse hvor og hvorhen du vil, når du vil
- Bilen giver frihed
- Det er hurtigst og nemmest med bilen

De informanter, der selv har skiftet fra kollektiv trafik til bilen, beskriver tidsbesparelserne ved skiftet, som en central del af det. De, der ikke selv har skiftet til bilen, fortæller lignende historier om venners tidsbesparelser ved skiftet. Det er således en stærk strukturel fortælling, som understøttes socialt af de unges samtaler med hinanden, hvor de bekræfter hinanden i, at det er tilfældet.

### **Bilen som status- og identitetsmarkør**

Det er dog ikke kun tidsbesparelser, der gør, at bilen scorer højt som foretrukket transportmiddel til ungdomsuddannelse i Roskilde. Det er i høj grad også forbundet med social status og udviklingen af identitet som voksen at kunne bevæge sig i bil til skole.

*“Når du kommer der på din cykel, så føler du dig lidt mindreårig-agtig. Når du får lov til at køre bil, så føler du dig lidt mere moden og hævet over dem, der er under din aldersgrænse, ik?” (Martin, Roskilde Handelsskole)*

Der bliver et skel mellem dem, der kan køre bil og dem, der ikke kan. Dem, der kan køre bil, betragtes som havende højere status socialt. Dette gælder i mere udtalt grad for de informanter, der er tilknyttet især Roskilde Tekniske Skole og Roskilde Handelsskole, hvor bilen også tillægges højest værdi jf. den kvantitative undersøgelse.

*“Kalle: Da jeg startede på HTX, så da de andre fandt ud af, at jeg havde bil, var de sådan: “Skal vi køre på MAC ‘en (McDonalds)? Giver du ikke en tur i din bil? Det giver en eller anden form for opmærksomhed og status i klassen.” Mie: Nu kender jeg Kalle privat. Og dengang han fik kørekort, så skulle vi altid lige ud at køre en tur. Man kunne høre højt musik i bilen. Gøre det til en social ting. I bussen skal man trods alt tage hensyn til alle de andre, der er der - og bussen kører ikke lige forbi MAC ‘en, vel? Julie: Det er mere eksklusivt at tage bilen. Alle kan tage bussen, men ikke alle kan tage bilen. Aksel: Ja, og det skaber en status af, at man er voksen. Fordi man kan køre bil. Hvor man måske mentalt ikke er voksen, men man kan da køre bil, så noget må man da være.” (fokusgruppe C)*

Det er i høj grad forbundet med identitetsudvikling og den proces, der er forbundet med at blive voksen. Det fremhæves også, at bilen giver status blandt jævnaldrende, netop fordi det er en eksklusiv transportform, som ikke alle unge har adgang til. Kollektiv trafik er for alle. Bilen er for de få særligt udvalgte.

### **Det eksklusive sociale rum med vennerne**

Bilen er i sig selv et individualiseret transportmiddel og når voksne i andre undersøgelser beskriver glæden ved bilen, er det den tid, som de har i deres hverdagsliv til at lade op. Det bliver et mellemrum, hvor man kan være alene og slappe af i en tidspresset hverdag (Freudental-Pedersen 2007).

Når de unge beskriver glæderne ved at køre i bil til skole, så fremhæver de primært det som et eksklusivt socialt rum, hvor man kan lade op sammen med vennerne og hvor man kan have andre mere personlige og intime samtaler end det er muligt i den kollektive trafik.

*“Det er blevet en tradition for mig og mine venner. Jeg køber lige en kop kaffe og så kommer jeg og henter. Uanset, hvor dårligt humør, man er i om morgenen, så er det nemmere at sidde med veninden og snakke om det i bilen, fx jeg gider ikke rigtigt det modul her.” (Marie, Roskilde Katedralskole)*

Indenfor mobilitetsforskningen er bilen da også blevet beskrevet som et hjemligt og privat rum, der udtrykker en form for ejerskab (Laurier m.fl. 2008, Laurier og Dant 2011). Et rum, der åbner op for en særlig socialitet (Urry 2003), fordi det på en gang er et uforstyrret rum (Edensor 2003) og et fortroligt rum (Laurier m. fl. 2008). At det betragtes som et særligt rum, afspejler sig også i de unges skelnen mellem de samtaler, man kan have fx på cykel i forhold til de samtaler, der er mulige i bilen.

*“Når man cykler - det er nemt nok at snakke, når man kun er to. Men når man så er flere, så bliver det meget hurtigt to og to, der følges ad. To mange gange (efter hinanden), der følges ad, hvis man gerne vil snakke. Det dur ikke, hvis man gerne vil føre en samtale hele gruppen. Det kan man i bilen.” (Kalle, HTX/Roskilde Tekniske Skole)*

De unge har en oplevelse af, at bilen skaber de bedste betingelser for samtaler i grupper og samtidigt med kan man høre høj musik uden at skulle tage hensyn til fremmede andre, som i bussen.

### Samkørsel

Bilen opfattes i høj grad som social transport og samkørsel er da også udbredt blandt de unge.

*“I 3.G har alle bil. Næsten alle kører i skole selv i bil, så når det regner, så skriver man lige rundt og siger: Jeg har en plads til 4 i bilen – er der nogen, der vil med til stationen? Vi skriver ud i gruppechatten, så fylder vi bilerne op og kører.” (Marie, Roskilde Katedralskole)*

*“Kalle: Det er ikke unormalt for mig at vågne op til 4-5 beskeder fra klassekammerater – kommer du ikke lige forbi stationen og samler os op? Så oftest er bilen fyldt med 4-5 personer.”*

Samkørsel mellem unge finder som hovedregel sted mellem unge, der i forvejen kender hinanden privat - enten fra skolen eller fordi de bor i nærheden af hinanden. Selvom nogle samkørsels-aftaler har karakter af faste aftaler om afhentning på vej til skole om morgenen, så bærer de unges aftaler præg af at have mere spontan karakter, at være mere flydende og dynamiske – ofte i relation til den aktuelle vejsituation. Er vejret dårligt, fylder de bilerne og kører venner til Roskilde Station. Eller hvis nogen kommer for sent til bussen, skriver de til venner, som har bil, om de ikke vil hente dem på vejen. De unge planlægger meget mere ‘on the fly’ (Ling 2004) via digitale kommunikationsfora.

Det adskiller sig fra andre studier af samkørsel mellem voksne (Christensen 2012, Christensen 2013, Laurier 2008). Her er morgenenens køreplaner for samkørsel blandt kollegaer og folk, der ikke kender hinanden, og som kører sammen i arbejdssammenhæng, fast planlagte om morgenen, mens eftermiddagens aftaler oftere aftales ud fra principper om fleksibel punktlighed (Larsen m.fl. 2008).

### Samkørsel som overgangsfase

Dilemmaet for de unge er, at de søger det eksklusive sociale rum og vil gerne køre sammen med vennerne, men samkørslen fungerer kun så længe få af vennerne har kørekort. Når flere får kørekort, prioriterer de unge at køre selv fremfor at køre sammen.

*Pelle: Før mange af mine venner fik kørekort - ville de gerne køre med, men nu har de selv fået kørekort og vil gerne køre selv, fordi det er nyt. Så bilen blev ret hurtigt tom igen. Jo flere, der får kørekort, jo mere tomme bliver bilerne for folk vil gerne køre selv. (Fokusgruppeinterview C)*

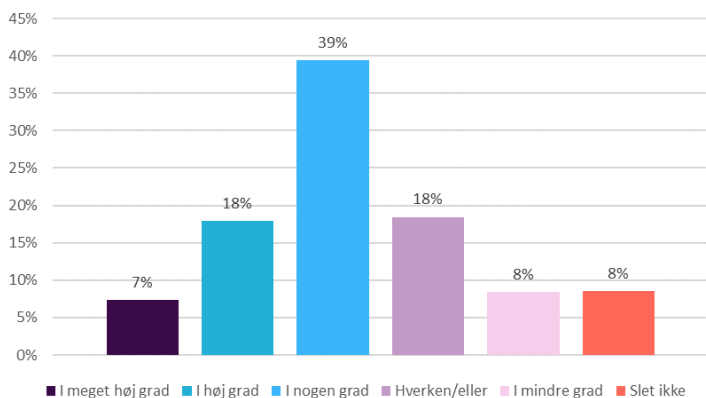
Dels fordi de hver især ønsker at være den, der styrer bilen – det opfattes som sejt - og være den, der bestemmer afgangstidspunktet. Dels fordi de kan være utrygge ved at køre med nogle af deres kammerater, der som nye i trafikken ikke altid er særligt sikre bilister.

Det er et dilemma for de unge – de vil helst køre sammen, men samtidigt hver især være den, der bestemmer samkørselens køreplan. Den, der har status af chaufføren, der styrer.

## Betydning af bæredygtighed for egen transport

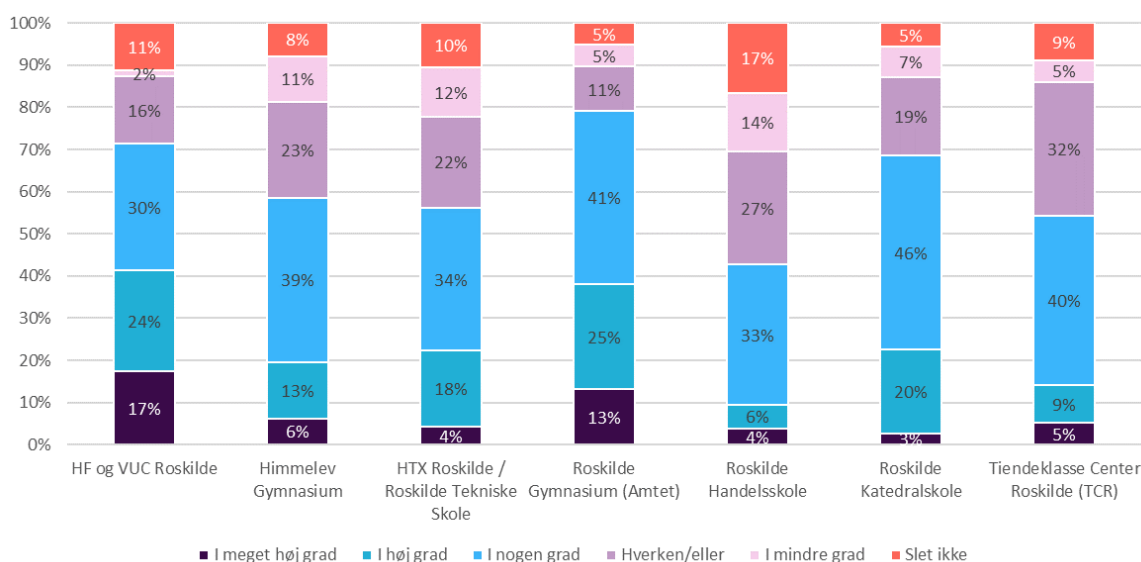
De unge er ofte blevet beskrevet som en generation, der er meget optaget af miljø og bæredygtighed. Set i lyset af den høje status bilen har som hverdagstransport for de unge, så er det nærliggende at dvæle ved, hvordan de forholder sig til vigtigheden af bæredygtighedsdagsordenen i forhold til egne transportmiddelvalg.

Af nedenstående figur kan det ses, at overvejelser om bæredygtighed i forbindelse med den hverdagslige transport til skole ikke spiller nogen særlig stor rolle blandt de unge. Kun hver fjerde angiver, at bæredygtighed i meget høj grad eller høj grad har betydning for deres valg af transport til skole. 4 ud af 10 svarer, at det i nogen grad har betydning for deres transportmiddelvalg til skole.



Figur 11. Respondenternes vægtning af betydningen af at deres transport er bæredygtig – alle. Spørgsmål: I hvor høj grad er det vigtigt for dig, at din transport er bæredygtig og miljøvenlig? Baseret på 1.755 besvarelser.

Der er samtidigt forskel på, i hvor høj grad bæredygtighedsdagsordenen fylder på de forskellige ungdomsuddannelser. På Roskilde Gymnasium, Roskilde Katedralskole og HF og VUC er der mest fokus på bæredygtighed i den daglige transport, mens eleverne på Himmelev Gymnasium, HTX/Roskilde Tekniske Skole, Handelsskolen og Tiendeklassecentret Roskilde har mindre fokus på bæredygtighed i forhold til eget valg af transportmiddel til skole. Mindst betydning har det på Handelsskolen, hvor kun 1 ud af 10 elever mener, at bæredygtighed i høj grad eller meget høj grad spiller en rolle for deres valg af transport til skole.



Figur 12. Respondenternes vægtning af betydningen af at deres transport er bæredygtig opgjort efter deres ungdomsuddannelse. Spørgsmål: I hvor høj grad er det vigtigt for dig, at din transport er bæredygtig og miljøvenlig? Baseret på 1.755 besvarelser.

I det kvalitative materiale skinner forskellene mellem uddannelsesinstitutionerne også igennem i de unges begrundelser for egne transportmiddelvalg.

*“Emma: Transport er en af de måder, jeg passer på miljøet, men nu går jeg også på hippiegymnasiet. Der bliver også lavet kampagner med, hvordan du kan komme miljørigtigt til skole. Det fylder bare lidt mere på Amtet. Martin: Der er bare ikke rigtigt fokus på det på Handelsskolen. Det synes jeg ikke, at jeg har lagt mærke til. Jeg har tidligere tænkt over det der med miljøet. Det er bare nemmere at køre bil til skole.” (Fokusgruppeinterview A)*

*“Nu går jeg på handelsskolen lige overfor teknisk. Der holder sindssygt mange biler. Det gør der også på vores. De er helt fyldt. Det er sejt på Handelsskolen. Det er lidt essensen af at gå på handelsskolen. At man har en bil. Der er også mange, der låner Fars Mercedes eller Porsche og lige skal have den med. De går ikke op i miljøvenlig transport. Overhovedet.” (Molly, Roskilde Handelsskole)*

I interviewene positionerer de unge sig i forhold til andre deltagere i fokusgrupperne i forhold til de værdimæssige orienteringer, de oplever, der er på deres respektive uddannelsessteder.

Samtidigt positioner de sig selv, som enten havende transportvaner, der stemmer overens med de transportvaner, der tilstræbes i de uddannelseskontekster, de er en del af eller også som værende i opposition til den dominerende mobilitetskultur på uddannelsesstedet.

*“Det er noget jeg tænker rigtigt meget over. Og det ved jeg, at der også er mange af mine kammerater, der gør på Amtet. Dem, der kører i bil på Amtet, de får nogle skæve blikke: Nå, du valgte bilen – er der ikke et tog lige ved siden af? Fair nok, hvis man bor langt ude på landet men dem, der bor lige opad Lejre station. Jeg ved, at der går et tog lige der!” (Mie, Roskilde Gymnasium/Amtet)*

*“Jeg synes selv, at jeg er en synder, for jeg kunne sagtens tage cyklen i stedet for bilen. Det er bare dovent. Jeg kan sagtens forstå dem, der har langt til skole, men det har jeg jo ikke. Katten er det mest liberale gymnasium – der er det sejt at køre i bil. Jeg synes ikke, at der er nok shaming af dem i min klasse, der kører i bil – de skal shames langt mere.” (Mathias, Roskilde Katedralskole)*

På nogle ungdomsuddannelser ser de unge et behov for at legitimere deres egen bilkørsel, mens det på andre betragtes som helt legitimt og normalt – og ikke noget, der er genstand for debat set i et bæredygtighedsperspektiv.

På tværs af fokusgrupperne og internt mellem informanter i de enkelte fokusgrupper er der en fortælling om, at Roskilde Gymnasium - også kaldet Amtet - er et hippiegymnasie i den forstand, at bæredygtighed spiller en central rolle, Roskilde Katedralskole - også kaldet 'Katten' - betragtes som det mest liberale gymnasium, hvor bæredygtighedsdagsordenen er til stede, men er mindre fremtrædende.

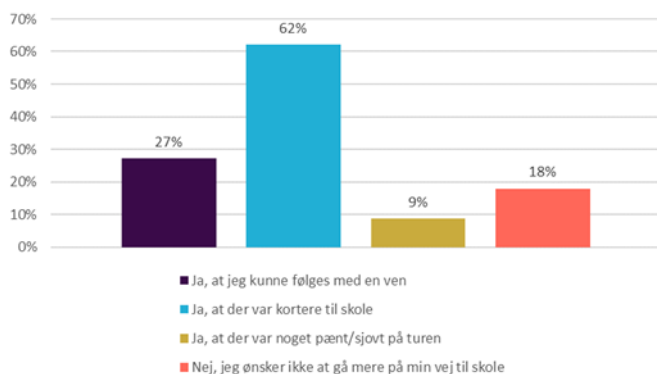
Handelsskolen beskrives som uddannelsesinstitutionen med et stærkt fokus på materielle værdier, hvor det at tjene penge, køre i en fed bil, der signalerer økonomisk formåen og velstand, har høj værdi. HTX beskrives som mere teknisk nørdet, hvor al motoriseret transport er et hit. I virkeligheden nogle meget stereotype sorteringer i forhold til fortællinger om dominerende mobilitetskulturer på uddannelsesstederne.

Ungdomsuddannelser er således ikke kun det sted, hvor den grundlæggende sortering i forhold til samfundets lagdeling er koncentreret (Hansen 2003, Ploug 2007), men også det sted, hvor unges transportvaner produceres og reproduceres i relation til de dominerende normer om transport og betydning af bæredygtighed.



## Forandringspotentialer gang, cykling, kollektiv trafik

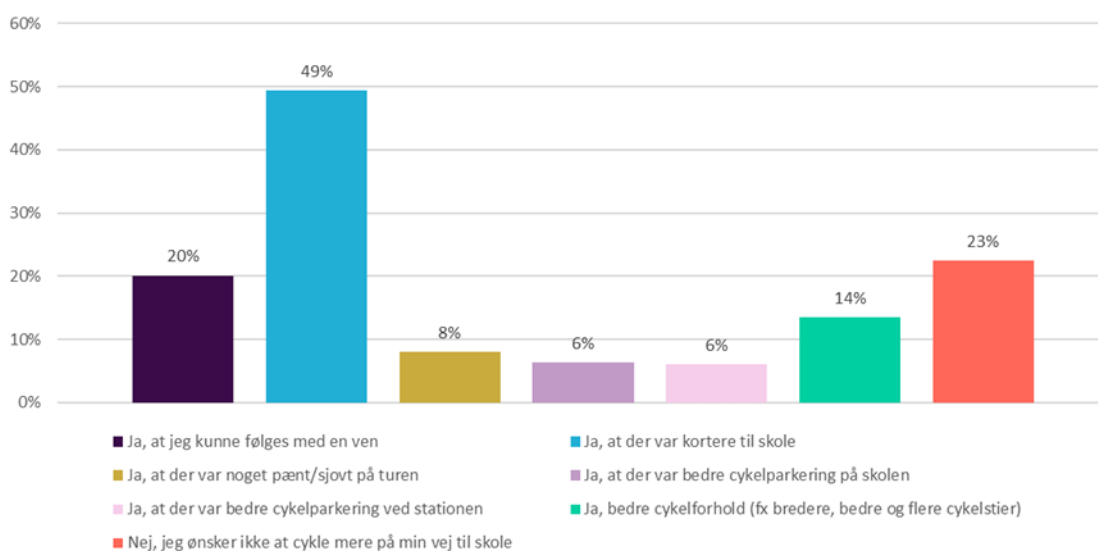
Ud fra et bæredygtigheds- og trængselsperspektiv er der behov for at sætte kim til adfærdsforandring, så de gryende bilvaner, som vokser frem hos de unge, ikke bider sig fast som varige vaner. Derfor har vi også spurgt de unge, hvad der kan få dem til i højere grad at gå, cykle og benytte kollektiv trafik til skole.



Figur 13 (til venstre). Respondenternes villighed til at gå mere til skole - alle. Spørgsmål: Er der noget, der kunne få dig til at gå mere på din vej til skole? Baseret på 1.755 besvarelser. Respondenterne kunne vælge flere svar.

6 ud af 10 elever svarer, at de ville gå til skole, hvis der var kortere vej. Ca. hver fjerde er åben overfor at gå til skole, hvis de kan følges med en ven. Ser vi på forskelle mellem ungdomsuddannelsesstederne, så er der færrest på Roskilde Handelsskole, der er interesseret i at gå og flest er åbne for det på Roskilde Gymnasium (Amtet) og Roskilde Katedralskole.

Kvalitativt kan vi se, at der er forskel på opfattelsen hos de unge af at gå som primær transport og det at gå i tilknytning til den kollektive trafik. Gang som primær transport forbindes med noget positivt, hvor fortællinger om mulighed for at vågne, få frisk luft og motion går igen. Til gengæld er der stor modvilje mod at gå i kombination med kollektiv trafik – især på det sidste stræk mellem Roskilde Station og ungdomsuddannelsesstederne placeret syd for stationen i Musicon-området med en gangafstand på ca. 1,6-1,8 km (Tiendeklassecentret, Roskilde Tekniske Skole og Handelsskolen). Dette fordi de unge oplever det som vanskeligt at nå frem til tiden og oplever det som urealistisk at tage en tidligere afgang med bus/tog for at skulle gå det sidste stykke vej. Der er dog et potentiale for at få flere til at gå fra station til ungdomsuddannelse, hvis der tilrettelægges indsatser, som understøtter, at de unge følges ad.



Figur 14. Respondenternes villighed til at cykle mere til skole. Spørgsmål: Er der noget, der kunne få dig til at cykle mere til skole? Baseret på 1.755 besvarelser. Respondenterne kunne vælge flere svar.

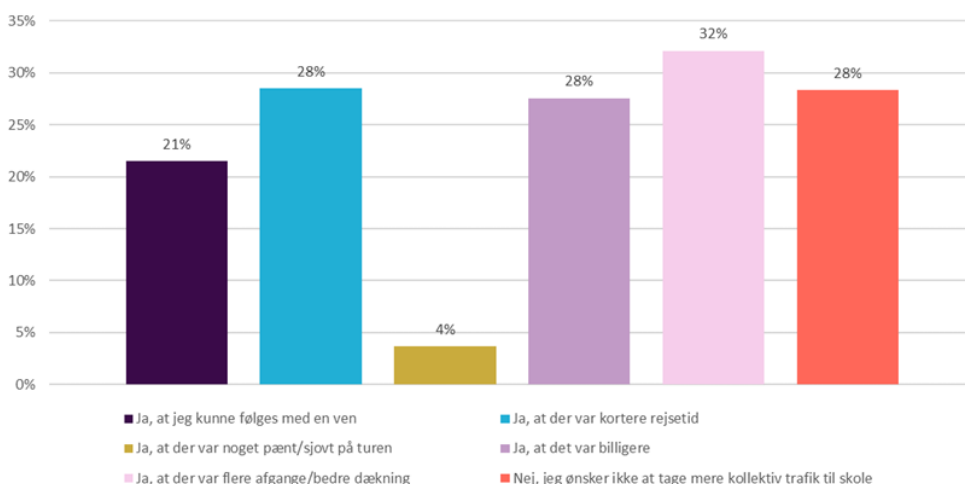
Også for brugen af cyklen, spiller kortere afstand mellem bopæl og skole en central rolle. Det interessante er imidlertid, at hvad der betragtes som tilstrækkelig kort afstand varierer meget kvalitativt. Nogle unge betragter 3-5 km som for lang afstand til at cykle, mens andre dagligt tager en cykeltur til skole på 8 km. Igen kan vi se betydningen af det sociale for unges transport. Hver 5. vil i højere grad vælge cyklen til skole, hvis de kan følges med en ven. Svarene er her forholdsvis ens fordelt på tværs af uddannelserne - dog skiller de unge på Roskilde Handelsskole (og i mindre grad Himmelev Gymnasium og HTX) sig ud i forhold til Roskilde Gymnasium (Amtet) og Roskilde Katedralskole ved at være lidt mindre åbne overfor at cykle til skole.

Der er til gengæld et stort potentiale for at øge cykling i tilknytning til den kollektive trafik. I alle tre fokusgrupper ytres ønske om mulighed for at leje/låne cykler ved Roskilde Station, som kan benyttes på det sidste stræk mellem Roskilde Station og de ungdomsuddannelsessteder, der ligger længst fra stationen. Det vil også kunne afhjælpe udfordringerne med overfyldte busser morgen og eftermiddag. Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at de unge lægger vægt på behovet for et eksklusivt tilbud til de unge tilknyttet uddannelsesinstitutionerne i Roskilde Kommune. De ser gerne, at det kunne være muligt at låne cyklerne via eksempelvis sit studiekort. Betalingsvilligheden er dog forholdsvis lav (0-5 kr. pr tur). Nogle af de unge har investeret i en privat stationscykel, men der er en tendens til både i fokusgrupperne og i de åbne kommentarfelter i spørgeskemaet, at der er unge, som vælger det fra, fordi de oplever problemer med cykeltyveri ved Roskilde Station. Der efterspørges i den forbindelse mere og bedre adgang til aflåst cykelparkering ved Roskilde Station.

Derudover er der en tendens i materialet til at ønske flere cykelstier på indfaldsvejene til Roskilde, så det er mere trygt at cykle til skole. Blandt de elever, der bor inden for en 10 km radius af ungdomsuddannelsen i Roskilde vælger en del cyklen fra, fordi de oplever det som utrygt at cykle på vejen sammen med bilerne. Der er mange forespørgsler på et mere udbygget cykelstinet.

Afslutningsvis skal nævnes de unges ønske om SU-tilskud for aktiv transport til skole og bedre muligheder for at tage cyklen gratis med i den kollektive trafik generelt. Men dette ligger uden for Roskilde Kommunes indflydelsessfære. Og så skal potentialet i at give bæredygtighedsdagsordenen mere plads ikke forklejnes. Især på Roskilde Katedralskole, hvor der er et vist fokus på bæredygtighed og flere af de unge, der kører i bil egentligt gerne vil bevæge sig mere bæredygtigt. Mathias er en af de elever, der tidligere cyklede hver dag, men her under og efter Covid-19-nedlukningen primært kører i bil (låner sine forældres).

*“Det der med klima. Man sender et godt signal, når man kommer på sin cykel i stedet for sådan en klam osende bil. Så jeg tror faktisk godt, at cyklen kunne blive mere populær af den grund. (Mathias, Roskilde Katedralskole)”*



**Figur 15. Respondenternes villighed til at bruge mere kollektiv trafik til skole. Spørgsmål: Er der noget, der kunne få dig til at tage mere kollektiv trafik til skole? Baseret på 1.755 besvarelser. Respondenterne kunne vælge flere svar.**

Igen er det hver 5. unge, der gerne ville benytte mere kollektiv trafik, hvis de kan følges med en ven. Det skinner dog tydeligt igennem, at det kollektive trafiktilbud for de unge opleves som utilstrækkeligt. Hver 4. nævner behov for flere afgange/bedre dækning, kortere rejsetid og billigere kollektiv trafik. Her er der ikke de store forskelle uddannelserne imellem. At det kollektive trafiktilbud opfattes som utilstrækkeligt skinner også igennem i fokusgruppeinterviewene, hvor mange af de informanter, der har mellem 5-10 km til skole, egentlig gerne vil benytte den kollektive trafik og godt kan lide at benytte den kollektive trafik uden for myldretid, oplever, at det kollektive trafiktilbud er utilstrækkeligt, når de skal transportere sig til skole.

Især de informanter, der skal skifte mellem flere transportmidler for at nå til og fra mindre byer i omegnen af Roskilde oplever skiftet mellem transportmidler som stressende og usikkerheden ift. om de kan få plads i bussen gør, at de vælger det fra, hvis/når de har/får andre muligheder. Også i de åbne kommentarfelder i spørgeskemaet har mange svaret, at der er behov for flere afgange, mindre ventetid i skift, flere busser i myldretiden, færre forsinkelser, aflysninger, færre busser, der kører fyldte forbi stoppestedet, så man kommer for sent.

I en af fokusgrupperne fremkom et ønske om skolebusser ml. uddannelsesinstitutionerne i Roskilde og de byer, hvor der kommer mange elever fra, fx Ringsted. Ideen er, at de unge tilmelder sig og betaler for en fast ordning med en direkte bus, der kører mellem ens hjemby og uddannelsesinstitutionen i Roskilde. Som led i abonnementsordningen, skulle man garanteres en siddeplads i bussen.

Et andet forslag til at overkomme udfordringerne med de overfyldte busser kunne være differentierede mødetider koordineret på tværs af ungdomsuddannelsesstederne, så ikke alle elever fra de forskellige uddannelsesinstitutioner skal med busserne til Roskilde Station samtidigt.

Der er i hvert fald et stort potentiale i at fastholde og få flere unge til at benytte den kollektive trafik til ungdomsuddannelser, hvis den kollektive trafik forbedres for de unge har generelt positive fortællinger og oplevelser knyttet til at anvende kollektiv trafik – bare ikke i deres hverdagstransport til skole.

## **Afsluttende refleksioner ift. adfærdsændrende tiltag i forhold til unge**

Når det gælder adfærdsændrende tiltag i forhold til transportvaner, så er der nogle grundlæggende tendenser i ungdomskulturen, som er værd at have for øje.

Ungdom i dag er en social og kulturel konstruktion, der omfatter en række normer, bevidsthedsmønstre, selvforståelser og stilfællesskaber og meget mere, som de unge må forholde sig til og som præger samfundets opfattelse af de unge og de fordringer og forventninger, de mødes med (Illeris m.fl. 2017). Den enkelte unge oplever i højere grad end tidligere selv at skulle vælge sit liv og selv at være ansvarlig for de valg, der træffes (Illeris m.fl. 2017). Også når det gælder transport til skole.

Dette skal ses som et udtryk for den generelle individualisering i samfundet, der slår igennem hos unge på den måde, at de oplever, at de selv har mulighed for og ansvaret for at træffe valg i deres hverdag mellem en lang række tilbud - også selvom mange af disse valgmuligheder kun er tilsyneladende og ikke kun er begrænset af den enkeltes personlige og sociale baggrund. *De unge er nemlig spundet ind i strukturer og institutioner, som hele tiden gør sig gældende og udgør rammerne omkring de individuelle valg* (Illeris m.fl. 2017, Katzenelson 2004).

Det samme kan siges om de unges transportvaner og måder at forholde sig til hverdagsmobilitet. Deres mobilitet og motilitet (muligheder for mobilitet) er ikke et åbent mulighedsrum, men afhænger af hvilke former for mobilitet, de har adgang til, hvilke kompetencer, de har/erhverver og hvordan forskellige måder at transportere sig på værdisættes individuelt, socialt og kulturelt (Kaufmann 2004). Men alligevel oplever de deres transportmiddelvalg til skole, som deres egen sag – ikke noget nogen skal blande sig i.

*Kamille: "Det er ikke ungdomsuddannelsernes job at forholde sig til vores transport. De unge må selv tage initiativ til at finde nogen at følges med og vælge, hvordan. Jeg vil ikke have, at skolen blander sig i, hvordan jeg transporterer mig til skole. Ingrid: Det er jeg enig i. Jeg er 20 år gammel. Jeg synes, jeg selv har ansvaret for det." (Fokusgruppe B)*

Når man vil lave indsatser til og for unge, så skal man derfor have øje for, at de unge oplever at have og tage individuelt ansvar for egen transport til skole. Det er ikke noget, hverken uddannelsesinstitution eller offentlige myndigheder skal blande sig i.

Samtidigt er der blandt informanterne en vis mathed over for kampagner tilrettelagt af voksne – rettet mod ungdommen. Oplevelsen er, at der enten kommunikeres i et sprog, som de unge ikke forstår eller, at de voksne forsøger at være ung med de unge. Begge dele fremkalder modstand mod at tilpasse sig hos de unge.

*"Kommunen må for gud skyld ikke lave sådan nogle plakater og køre dem ud på uddannelsesinstitutionerne. Det vil vi slet ikke tage seriøst. Det værste er, når de voksne prøver at være unge med de unge – jeg får det sådan helt (gyser)" (Katrine, Roskilde Katedralskole)*

Andre studier af ungdomsliv viser da også, at unge i dag er hypersensitive over for de elementer af hykleri og magtfuldkommenhed, som de sommetider oplever hos voksne, i moderne politik og i andre sammenhænge (Illeris m.fl. 2017). At bilen dominerer voksnes transportmiddelvalg og de så samtidigt prædiker behov for bæredygtig omstilling af unges transport til skole, kan godt fremstå hyklerisk.

Trods modstand mod myndigheders forandringstiltag, er der en vis åbenhed over for kontekstbestemte kampagner med en et stærkt fokus på konkurrence og belønning for at gøre det rigtige. Gerne, hvor skoler og klasser kan dyste i fællesskab mod hinanden om at vinde præmier for den rigtige adfærd.

*"Når Katten kører kampagne med croissant og kaffe, så tager jeg sgu bussen, så jeg også får en croissant" (Katrine, Roskilde Katedralskole).*

Vi har at gøre med individualiseret unge for hvem det at skulle præstere er en væsentlig og selvfølgelig del af livet, hvor de måler sig selv i forhold til andre. Derfor er de også åbne for tiltag, hvor de individuelt kan indsamle point fx ved at logge egen bæredygtige trafikadfærd via app. Point, der kan anvendes til personlige gaver. I det hele taget er de meget åbne overfor positive påskyndelser og belønninger for at gøre det rigtige. Både individuelle og i deres sociale fællesskaber.

De unge positionerer sig nemlig ikke kun individuelt, men også som social gruppe til forskel fra de grupper af unge, der vælger andre ungdomsuddannelser. Identitetsdannelsen og forståelsen af, hvem man er, foregår i en dobbelt bevægelse, hvor den enkelte positionerer sig i forhold til andre og bliver positioneret af andre (Davies 2000). Identitet drejer sig om: "hvordan man oplever sig selv, hvem man oplever man er, hvem man gerne vil være og hvordan man oplever, at man bliver oplevet af andre" (Illeris m.fl. 2017).

De unge er meget bevidste, når de vælger en bestemt ungdomsuddannelsesretning, at der er forskellige værdisæt, kulturer og normer på de respektive ungdomsuddannelser. Det handler for de unge om at finde den ungdomsuddannelse, der passer bedst sammen med deres egne individuelle værdiorienteringer - også når det gælder mobilitet og bæredygtighed. Kommunikationsmæssigt kan man derfor med fordel anvende en os-og-dem-retorik i en humoristisk afvæbnende form.

Det er afslutningsvist værd at have for øje, at ungdommen i dag er blevet betegnet som en generation, der i høj grad er individualiseret, men hvor fællesskaber samtidigt spiller en helt central rolle i deres liv. Svenske forskere har betegnet de unge som en MEWE-generationen (Lindgren m.fl. 2005). Kan vi med indsatser understøtte bæredygtige mobilitetsformer i en fælleskabsorienteret ånd, hvor de unge oplever at have

individuelle valgmuligheder, men samtidigt understøtter, at de kan vælge til sammen med vennerne, så bliver det muligt at præge de unges transportvaner i en mere bæredygtig retning. Det er vigtigt at tænke ind i indsatserne, da betydningen af vennernes transportvaner er helt afgørende for den enkelte unges valg.

*“Jeg gør bare lidt det, som mine venner gør. Nu har min veninde fået bil og kører forbi mit hus hver dag, så kører jeg med hende. Møder vi samtidigt, så bliver jeg taget med på vejen. Det er altid meget hyggeligere, hvis man kan transportere sig med venner. Også hvis man skal køre en halv eller hel time i bus eller tog. Hvis mine venner tager bussen, så tager jeg også bussen, så jeg kan snakke med dem. (Emma, Roskilde Gymnasium/Amtet)*

Freudendal-Pedersen (2007) har beskrevet, hvordan transportmiddelvalg er forbundet med fortællinger om at ville skabe det gode liv for sig selv. Ved at tappe ind i de unges egne positive strukturelle fortællinger om det at gå, cykle og benytte kollektiv trafik kan anvises til det muligt gode ungdomsliv med bæredygtig transport.

I fase 2 af projektet 'Fremtidens Trafikanter' arbejder vi videre med de indsigter i de unges perspektiv, som vi har opnået i fase 1. Planen er, at facilitere en proces, hvor unge fra forskellige ungdomsuddannelser i Roskilde Kommune får indsigt i den viden, vi har genereret og hvor de deltager i et designtækningsforløb, der skal munde ud i udvikling af kampagne- og kommunikationstiltag såvel som fysiske adfærdsdesign, der kan få flere unge til at gå, cykle og benytte kollektiv trafik til/fra deres ungdomsuddannelse i Roskilde Kommune.

Med udgangspunkt i den viden, analyserne har givet os og på baggrund af de unges idéer, udfører Roskilde Kommune i samarbejde med et udvalg af ungdomsuddannelserne konkrete pilotprojekter i fase 3. Disse pilotprojekter gennemføres i efteråret 2021 og foråret 2022 og målet er, at dette kan give yderligere nye indsigter i, hvordan vi helt konkret kan fremme brugen af bæredygtig transport blandt de unge.

Tiden må vise, hvordan de unges transportvaner udvikler sig, men et er sikkert. De unge, der på nuværende tidspunkt har erstattet den kollektive trafik med bil betragter det som en luksus, der er svær at give afkald på igen, så der er behov for at sætte massivt ind i samarbejde med de unge trafikanter for at undgå, at de midlertidige bilvaner blandt unge bliver varige, og at de som fremtidens trafikanter i højere grad vælger grøn mobilitet.

## Litteraturliste

Davies, Bronwyn (2000): *A body of writing 1990-1999*. Walnut Creek (CA): AltaMira Press.

Edensor, Tim 2003: *Defamiliarizing the Mundane Roadscape*, Space and Culture, Vol. 6, Nr. 2

Christensen, Astrid Marie 2012: *Samkørsel – Hvordan kører vi sammen?* Roskilde Universitet, <http://rudar.ruc.dk/handle/1800/9042>

Christensen, Astrid Marie (2013): *Sammen om samkørsel*. Paper Trafikdage 2013. Aalborg: Aalborg Universitet [https://www.trafikdage.dk/td/papers/papers13/175\\_AstridMarieChristensen.pdf](https://www.trafikdage.dk/td/papers/papers13/175_AstridMarieChristensen.pdf)

Freudendahl Pedersen, Malene (2007): *Mellem frihed og ufrihed. Strukturelle fortællinger om mobilitet og hverdagsliv*. Ph.D.-afhandling. Forskningsgruppen Rum, Sted og Mobilitet. Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring. Roskilde: Roskilde Universitetscenter.

Hansen, Jørgen Erik (2003): *Uddannelser i et sociologisk perspektiv*. København: Hans Reitzels Forlag.

- Hjorthol, Randi og Jon Inge Lian (2004): *Sammendrag: Samfunnsmessige trender – betydning for mobilitet og transport i storbyområdet*. Oslo: TØI-rapport 718/2004
- Illeris, Knud, Noemi Katezenelson, Jens Christian Nielsen, Birgitte Simonsen og Niels Ulrik Sørensen (2017): *Ungdomsliv. Mellem individualisering og standardisering*. Frederiksberg: Samfundslitteratur.
- Jensen, Hanne Louise (2017): *Experiencing Networked Urban Mobilities: Practices, Flows, Methods*. I: Freudendal-Pedersen, M., Hartmann-Petersen, K. & Perez Fjalland, E. L. (red.). New York: [Routledge](#), s. 38-42 s. (Networked Urban Mobilities Series).
- Jensen, Hanne Louise (2020): The Train Commute. *Handbook of Urban Mobilities*. Jensen, O. B., Lassen, C., Kaufmann, V., Freudendal-Pedersen, M. & Lange, I. S. G. (red.). 1 udg. [Routledge](#), s. 136-143 (Routledge International Handbooks).
- Jerup Jørgensen, Anette (2009): *Bilisters handlinger – mellem retsnorm og praksis*. Ph.d.-afhandling. Institut for Sociologi, Socialt arbejde og Organisation. Aalborg: Aalborg Universitet.
- Jerup Jørgensen, Anette (2007): *Trafikkultur*. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Katzenelson, Noemi (2004): *Udsatte unge, aktivering og uddannelse – dømt til individualisering*. Ph.d.-afhandling. København: Center for Ungdomsforskning.
- Kaufmann, Vincent (2004): *Motility – mobility as capital*. International Journal of urban and regional research:  
<https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Larsen, Jonas, John Urry og Kay W. Axhausen (2008) August 2008: *Coordinating Face-to-face meetings in Mobile Network Societies*. [Information Communication and Society](#). Communication & Society (5):640-658 DOI:[10.1080/13691180802126752](https://doi.org/10.1080/13691180802126752)
- Laurier, Eric & Tim Dant (2011): What We Do Whilst Driving: Towards the Driverless Car, i Grieco, Margaret & Urry, John red.: *Mobilities: New Perspectives on transport and society*, Ashgate Publisher.
- Laurier, Eric; Lorimer, Hayden; Brown, Barry; Jones, Owain; Juhlin, Oskar; Noble, Allyson; Perry, Mark; Pica, Danielle; Sormani, Philippe; Strebel, Ignaz; Swan, Laurel; Taylor, Alex S.; Watts, Laura & Weilenmann, Alexandra 2008: Driving and 'Passenger-ing': Notes on the Ordinary Organization of Car Travel, *Mobilities*, Vol. 3, Nr. 1, 1-23.
- Lindgren, Mats, Bernhard Luhti og Thomas Furth (2005): *The MEWE-generation: What Business and Politics must know about The Next Generation*. Stockholm: Bookhouse Publishing.
- Ling, Rich (2004): *The Mobile Connection*. San Fransisco (CA): Elsevier.
- Ploug, Niels (red.) (2007): *Social arv og social ulighed*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Redshaw, Sarah. (2008): *In the Company of Cars. Driving as a Social and Cultural Practice*. UK: Ashgate Publishers.
- Rosa, H. (2003): *Social Acceleration: Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-speed Society*. Constallations 2003. Blackwell Synergy.
- Urry, John 2003: *Inhabiting the Car*. Department of Sociology, Lancaster University