



Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

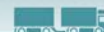
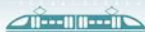


Ungdom og mopedbil: Drivere, bruk og trafikkssikkerhet

En kvalitativ analyse

Guro Berge, Susanne Nordbakke

2167/2026



Tittel:	Ungdom og mopedbil: Drivere, bruk og trafiksikkerhet - En kvalitativ analyse
Tittel engelsk:	Microcars: Drivers, use and traffic safety - An qualitative study
Forfatter:	Guro Berge, Susanne Nordbakke
Dato:	06.2026
TØI-rapport:	2167/2026
Antall sider:	40
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1107-1
DOI-adresse:	https://doi.org/10.21380/yqvc-j366
Finansieringskilder:	Østfold fylkeskommune
TØIs p.nr.:	5641 – Kunnskapsgrunnlag for 4-hjuls moped/mopedbil
Prosjektleder:	Guro Berge
Kvalitetsansvarlig:	Petter Christiansen
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Reisevaner og mobilitet
Emneord:	Mopedbil, ungdom, transportmiddelbruk, reisevaner, trafiksikkerhet

Dette verket er lisensiert under en Creative Commons Navngivelse 4.0 Internasjonal lisens (CC BY 4.0).
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Kort sammendrag

Formålet med studien var å få frem kunnskap om viktige drivere for kjøp og bruk av mopedbiler blant ungdom i Østfold, og om, og på hvilken måte, mopedbiler kan bidra til trafikkfarlige situasjoner. Studien er basert på kvalitative intervjuer med ungdom både med og uten mopedbil, samt voksne bilister.

Resultatene viser at mopedbilen ikke bare fungerer som et transportmiddel, men også som en sosial arena som gir ungdom frihet, status og selvstendighet. Viktige drivere for anskaffelse er opplevd mangelfullt kollektivtilbud, behov for fleksibel transport til skole og fritidsaktiviteter, samt foreldres ønske om en enklere hverdag med mindre kjøring. Et aktivt brukmarked gjør dessuten investeringen økonomisk mer attraktiv.

Når det gjelder trafiksikkerhet, opplever både mopedbilførere og andre trafikanter utfordringer knyttet til lav fart, forbikjøringsituasjoner og begrenset trafikal erfaring blant unge førere.

Summary

The purpose of the study was to generate knowledge about the key drivers behind the purchase and use of microcars (light quadricycle, L6e) among young people in Østfold, and whether, and in what ways, microcars may contribute to hazardous traffic situations. The study is based on qualitative interviews with young people both with and without microcars, as well as with adult motorists.

The findings show that the microcar serves not only as a means of transport but also as a social space that provides young people with freedom, status, and independence. Key drivers for acquiring a microcar include perceived inadequacies in public transport, the need for flexible transportation to school and leisure activities, and parents' desire for a simpler everyday life with less chauffeuring. In addition, an active second-hand market makes the investment more financially attractive.

About road safety, both microcar drivers and other road users report challenges related to low speeds, overtaking situations, and the limited traffic experience of young drivers.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



Forord

En mopedbil er et lite, lett kjøretøy som ser ut som en bil, men som juridisk regnes som en moped og har en maksimal fart på 45 km/t. Etter at aldersgrensen ble endret fra 18 til 16 år i 2019, har det blitt registrert en stor vekst i salget av mopedbiler. Salget er spesielt stort i fylkene Østfold og Rogaland. Formålet med studien som rapporteres her var å få mer kunnskap om viktige drivere for anskaffelse og bruk av mopedbil, og om – og på hvilken måte – slike transportmidler kan bidra til trafikkfarlige situasjoner.

Prosjektet er gjort på oppdrag for Østfold fylkeskommune. Hanne Brostrøm og Thomas René Sirland har representert fylkeskommunen. Vi ønsker å takke begge for hjelp i forbindelse med datainnsamlingen og gode diskusjoner underveis i hele prosjektperioden.

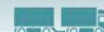
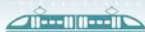
Prosjektet har blitt ledet av Guro Berge. Hun har gjennomført intervjuene, hatt hovedansvaret for analysene og skrevet det meste av rapporten. Susanne Nordbakke har vært prosjektmedarbeider, vært med på en del av intervjuene, bidratt i diskusjon av funn og med tekstbidrag, spesielt i kapittel 1, 2 og kapittel 4 samt i sammendraget. Både Berge og Nordbakke er sosiologer.

Forskningssjef Petter Christiansen har stått for kvalitetssikringen.

Oslo, juni 2026
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud
Administrerende direktør

Petter Christiansen
Forskningssjef



Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning.....	1
1.1	Bakgrunn	1
1.2	Utfordringer	1
1.3	Kunnskapsbehov	2
1.4	Problemstillinger	2
1.5	Avgrensning	3
1.6	Rapportstruktur	3
2	Metodetilnærming og analyse	4
2.1	Teoretisk innfallsvinkel for ulike hypoteser	4
2.2	Metodevalg/undersøkellesdesign	5
2.3	Data/dataanalyse	7
3	Resultater	8
3.1	Holdninger til ulike transportmidler og bruken av dem blant ungdommene	8
3.2	Å ha mopedbil	12
3.3	Økonomi og finansiering	16
3.4	Bruken av mopedbilene	20
3.5	Trafikksikkerhet og samspillet i trafikken	23
4	Konklusjon og diskusjon	33
4.1	Hva kan forklare behov for og bruk av mopedbil?	33
4.2	Innvirkning på nullvekstmålet og arealbruk	35
4.3	Innvirkning på nullvisjonen	36
4.4	Deltakernes forslag til trafikksikkerhetstiltak	37
5	Videre forskning	38
	Referanser	39

Ungdom og mopedbil: Drivere, bruk og trafiksikkerhet

En kvalitativ analyse

TØI rapport 2167/2026 • Forfattere: Guro Berge, Susanne Nordbakke • Oslo 2026 • 40 sider

Formålet med denne studien var å få frem kunnskap om viktige drivere for kjøp og bruk av mopedbiler blant ungdom i Østfold, og om, og på hvilken måte, mopedbiler kan bidra til trafikkfarlige situasjoner. Studien er basert på kvalitative intervjuer med ungdom både med og uten mopedbil, samt voksne bilister.

Resultatene viser at mopedbilen ikke bare fungerer som et transportmiddel, men også som en sosial arena som gir ungdom frihet, status og selvstendighet. Viktige drivere for anskaffelse er opplevd mangelfullt kollektivtilbud, behov for fleksibel transport til skole og fritidsaktiviteter, samt foreldres ønske om en enklere hverdag med mindre kjøring. Et aktivt brukmarked gjør dessuten investeringen økonomisk mer attraktiv. Når det gjelder trafiksikkerhet, opplever både mopedbilførere og andre trafikanter utfordringer knyttet til lav fart, forbikjøringssituasjoner og begrenset trafikal erfaring blant unge førere.

Østfold fylkeskommune har registrert en økning i bruk av mopedbiler blant ungdom i Østfold, og ønsket å få mer kunnskap om hva som driver denne utviklingen og på hvilken måte mopedbiler kan være en utfordring for trafiksikkerhet (og nullvisjonen) og målet om nullvekst i biltrafikken.

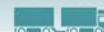
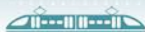
En **mopedbil** er en liten bil med karosseri, ratt og pedaler, men som er registrert og klassifisert som en moped. Den har en maksimal fart på 45 km/t og er ikke tillatt på motorveger.

Det er gjennomført en kvalitativ studie med et utvalg av ungdommer som har mopedbil, et utvalg av ungdom som ikke har mopedbil og et utvalg av bilister. Alle informantene var bosatt i Sarpsborg- og Fredrikstad-området. Datainnsamlingen er gjort høsten 2025.

Opplevelse av transporttilbudet og ønske om selvstendighet

Samlet sett oppfatter ungdommene med mopedbil kollektivtilbudet som mangelfullt og lite brukervennlig for dem. Et mindretall av ungdommene brukte buss før de hadde mopedbil, ofte fordi de ikke hadde noe annet alternativ. Kollektivtransport benyttes nå hovedsakelig når egen transport ikke er tilgjengelig eller i situasjoner der det er mer praktisk enn å kjøre selv, for eksempel til fest og festivaler.

Flere pekte på at kollektivtilbudet hadde tidlige sisteavganger og manglende helgetilbud, noe som begrenser både skolehverdagen og deres sosiale liv. Mange mente at de ville måttet



komme hjem tidligere, mistet fleksibilitet i hverdagen og fått dårligere sosial deltakelse, samt mindre søvn fordi de må stå opp tidligere for å rekke skolen. At de opplever kollektivtilbudet lite tilpasset dem og deres hverdag kan se ut til å være en viktig praktisk drivkraft for anskaffelse av mopedbil. Vi kan ikke ut fra denne studien si om det er det faktiske kollektivtilbudet som er den reelle drivkraften, men det er opplevelsen av tilbudet som vi her trekker fram som en drivkraft.

Ingen av ungdommene vi intervjuet syklet, bare i spesielle tilfeller. Sykling blir, av ulike grunner, ikke oppfattet som et reelt alternativ. Ut ifra en opplevelse av mangelfulle transportmuligheter, oppstår et ønske om et mer fleksibelt fremkomstmiddel. Valget står ofte mellom lett-motorsykel og mopedbil. Studien har ikke kunne si noe om variasjoner i bosted og avstander mellom de med og uten mopedbil. Opplevde lange avstander blir likevel trukket frem som en årsak til at man går til anskaffelse av mopedbil.

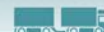
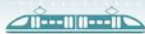
Før de fikk mopedbil var de fleste avhengige av foreldre for transport, både til skole, fritidsaktiviteter og sosiale ting. De som hadde mopedbil kunne kjøre selv, ha stereo i bilen og bevege seg uavhengig av foreldre, noe som gjorde at de som eide mopedbiler ble sett på heldige, særlig i dårlig vær. En av grunnene for kjøp av mopedbil til barna i husholdet var at foreldrene slipper å kjøre barna til ulike aktiviteter når barna kan kjøre selv. Mopedbilen oppleves ut fra dette som en løsning som både gir ungdommene selv større selvstendighet og foreldrene en enklere hverdag. Hverdagslogistikken i familiene ville blitt mer krevende uten mopedbil. Dette kan være en praktisk drivkraft for anskaffelse av mopedbil og antakelig også drivkraften for foreldrenes hjelp med finansieringen.

Mopedbilen brukes i stor grad til kjøring til treninger, kamper og andre aktiviteter, særlig blant elever ved idrettsskole der reisebehovet er stort. Kollektivtilbudet dekker ofte ikke idrettsarenaer, eller går svært sjelden. For lengre reiser, som kamper i Oslo eller andre steder langt unna, er de fortsatt avhengig av foreldre, blant annet fordi mopedbil ikke kan brukes på motorvei som E6 og fordi reisetiden blir svært lang. For noen brukes mopedbilen også i skoletiden til å komme seg til aktiviteter, og uten den ville dette, ifølge ungdommene selv, vært vanskelig. Alternativene som nevnes er å fortsette med scooter, sitte på med andre, eller eventuelt kjøpe andre kjøretøy som firhjuling/ATV. Noen mener også at de måtte valgt en skole nærmere hjemmet eller flyttet, fordi kollektivtransport ikke framstår som et reelt alternativ. Mopedbilen som grunnlag for å kunne opprettholde de aktivitetene og den livsstilen de ønsker seg kan på denne måten være en drivkraft for anskaffelsen av mopedbil.

Sosiale og økonomiske drivere for anskaffelse av mopedbil

Mopedbilen er ikke bare et transportmiddel. Den gir mulighet til å være sammen med andre, kjøre rundt uten et bestemt mål. Når mange i vennekretsen også har mopedbil, blir det en felles arena for å kjøre rundt, dele musikk og være sammen, noe som styrker både fellesskap og identitet. Flere opplever å bli kontaktet for skyss, og dette kan gi sosial anerkjennelse. De sier også at de unngår drikkepress fra andre ungdommer fordi de ikke kan drikke når de kjører. Alle disse forholdene kan være sosiale drivere for å skaffe seg mopedbil. I tillegg er det flere som har søsken som oppfordrer til å kjøpe mopedbil.

Samtidig ønsker ikke alle seg mopedbil. De som ikke hadde mopedbil, var mer interessert i motorsykel. Flere av dem som har mopedbil nevnte at mopedbil ikke var deres førstevalg. De ønsket seg egentlig lett-motorsykel, men fikk ikke lov av foreldrene. Det vil si at foreldrenes bekymring for trafiksikkerhet også kan være en sosial driver som bidrar til økt bruk av mopedbil. Det kommer også til uttrykk ved at foreldrene ut ifra trafiksikkerhet langt på vei bestemmer hvilken mopedbil som kjøpes.



Noen opplever at status å ha en mopedbil, at det viser at de har penger til å prioritere å kjøpe et så dyrt transportmiddel. Andre er uenig i dette. Noen ungdommer tar opp lån, men foreldrekjøp eller spleising med foreldre er det mest typiske. Bruk av konfirmasjonspenger er vanlig. Noen betaler en prosentandel og får tilsvarende igjen av foreldrene ved salg.

Alle sa de skulle selge mopedbilen når de ble 18 år. Det var en forventning om at mopedbilen holdt seg i verdi. De var også nøye med å kjøre forsiktig for å ikke ødelegge mopedbilen, nettopp for å kunne selge den uten mye tap.

At det er et bruktmarked for mopedbiler gjør investeringen mer akseptabel for familiene og er en økonomisk driver for at flere tar seg råd til det. Det er imidlertid ikke alle familier som kan legge ut et så stort beløp, selv om de får det igjen ved salg. De voksne i utvalget var bekymret for at dette kan bidra til å skape skiller i samfunnet mellom ungdom fra de familiene som har råd til å legge ut et så stort beløp og andre ikke.

Hva driver den økte bruken av mopedbil?

Økningen i bruk av mopedbil blant ungdom ser ut til å kunne forklares av et samspill mellom flere faktorer. For det første har mopedbilen klare praktiske fordeler. Den gir ungdom større mobilitet og uavhengighet i en livsfase der transportbehovet øker, samtidig som den kan være et alternativ der kollektivtilbudet oppleves som begrenset eller avstandene er store.

Samtidig ser det ut til at mopedbilens attraktivitet ikke bare ligger i de praktiske egenskapene, men også i den sosiale og kulturelle betydningen den har fått. Den fungerer ikke bare som et transportmiddel, men også som en sosial arena, et uttrykk for selvstendighet og et transportmiddel som mange ungdommer oppfatter som attraktivt eller «kult». Når flere ungdommer i et lokalmiljø har mopedbil, blir både de praktiske og sosiale fordelene mer synlige for andre. Dette kan bidra til at mopedbilen får en mer etablert plass i ungdomsmiljøet, hvor eierskap og bruk blir en del av ungdomsmiljøet og oppleves som attraktivt. At foreldre også ser fordeler ved mopedbilen, kan forsterke den sosiale drivkraften bak utviklingen.

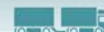
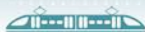
En tredje forklaring er økonomisk. Et voksende bruktmarked gjør investering i mopedbil mindre risikofylt, fordi eierne i større grad kan forvente å få igjen en betydelig del av kjøpesummen ved videresalg. Dette kan senke terskelen for å kjøpe mopedbil.

Disse faktorene kan også forsterke hverandre over tid. Når utbredelsen øker, blir mopedbilen mer synlig og mer normalisert. Flere får kjennskap til både de praktiske og sosiale funksjonene, noe som kan bidra til ytterligere etterspørsel og en selvforsterkende utvikling i både kjøp og bruk.

Kampen om arealer til parkering på skolene

En del av studien har vært å se om tilrettelegging for parkering av mopedbiler på skolene går på bekostning av annen arealbruk og tilrettelegging for sykkelparkering. På en av skolene var det egne parkeringsplasser for mopedbil. Om disse var planlagt på bekostning av sykkelparkering vet vi ikke, men de ble i alle fall tidvis fulle både av egne elever og elever fra andre skoler. Ordningen med årlig parkeringsavgift (omtrent 1000 kroner) praktiseres ikke konsekvent, og elevene selv så sjeldent eller aldri kontroll. Det førte til at mange parkerer gratis uten konsekvenser.

Manglende tilrettelegging på en av skolene førte til at de parkerte på ansatt- eller lærerparkeringen, eller hos venner som bor nær skolen, for å unngå bøter og stress. Flere uttrykte frustrasjon over at skolen og myndighetene ikke har lagt bedre til rette for parkering, særlig ved store videregående skoler med elever som har lang reisevei.



Denne studien kan ikke konkludere med at mopedbilene tar arealer fra tilrettelegging for sykkelparkering, men blir mopedbiler mer utbredt kan det bli behov for mer plass på og rundt skolens arealer.

Trafikksikkerhet

En del av studien har vært å se hvilken innvirkning mopedbiler kan ha på trafikksikkerhet ved å få fram hvordan både mopedbilistene selv opplever trafikksikkerhetssituasjonen for seg selv og hvordan andre trafikanter opplever mopedbilen som en trafikksikkerhetstrussel.

Ungdommene selv mente at å kjøre mopedbil ga verdifull erfaring som forberedelse til vanlig førerkort. Flere følte seg imidlertid litt usikre i trafikken på enkelte steder og mange hadde hatt ubehagelige opplevelser med både syklist og andre bilister. Som for andre vanlige bilister blir de irriterte på gående og syklende i trafikken hvis de er til hinder for dem. Problemet for mopedbilistene er at de ikke har samme erfaring til å håndtere dette som vanlige bilister.

Mopedbilistene kunne være både redd for og irritert på andre bilister. De rapporterte om aggressive bilister som kommer bakfra og de syntes mange bilister kan være utålmodige og skape farlige situasjoner ved forbikjøringer. De opplevde det derfor som ubehagelig å kjøre på enkelte veistrekninger, spesielt der det er mange svinger, uoversiktlig og høy fartsgrense. De unngår innfartsårer med høy trafikk og høy fart fordi mopedbilen akselererer sakte og opplever problemer med å komme trygt ut i trafikken.

Andre trafikanter kan oppleve mopedbilsjåførene som umodne og uoppmerksomme. De tar ikke hensyn til syklist og gående slik de bør. Mopedbiler oppleves som irriterende å ligge bak og farlige hvis de plutselig oppdages etter en sving. De oppleves som farlige når de kjører sakte i vanlig trafikk og farlige når de kjører fort i boliggate.

Vi har ikke ulykkesstatistikk for mopedbiler i Norge. Antall kjøretøy er fortsatt relativt lavt og i ulykkes- data skiller man ikke mopedbil fra moped. Vi kan derfor ikke konkludere om mopedbilistene faktisk er mer involvert i ulykker enn andre trafikanter.

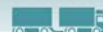
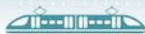
Informantenes forslag til trafikksikkerhetstiltak

En viktig del av samtaleene i alle gruppene har vært å diskutere trafikksikkerhetstiltak som kan løse noen av de problemene de opplever med mopedbiler. I alle gruppene nevnte de *endret fart* som et tiltak. Mange mener at lav toppfart skaper irritasjon, farlige forbikjøringer og dårlig flyt i trafikken. På bakgrunn av erfaringer med velt og utforkjøring ble det imidlertid understreket et behov for realistiske fartsgrenser. Fra et bilistperspektiv kom det fram holdninger om at *det ikke burde være lov til å kjøre mopedbil der fartsgrensen er 80 km/t*. Det skaper både frustrasjon og farlige situasjoner.

Ungdommene selv mener at dagens mopedbiler er lite sikre på grunn av strenge vektbegrensninger. De mener at *økt tillatt vekt* kunne gi sterkere konstruksjon, bedre sikkerhet, og mulighet for utstyr som airbag, selv om dette også ville økt vekten og kostnadene. *Økt motoreffekt* for bedre akselerasjon trekkes også fram som viktig for sikker innfletting og samhandling i trafikken, selv uten høyere toppfart.

Selv om ungdommene vet at de ikke skal bruke mobiltelefon mens de kjører så innrømmer noen av dem at de likevel gjør dette. De nevner derfor behov for *strengere tiltak mot uoppmerksomhet og mobilbruk* under kjøring.

Bilistene foreslår *økt synlighet* av mopedbilene som et viktig tiltak. De nevner for eksempel merking bak med varseltrekant, blinkende lys eller andre tydelige markeringer. Det trekkes



også paralleller til Sverige, der såkalte EPA-traktorer er vanlige og godt merket, samt til ordninger i andre land der nye sjåførere må ha en synlig «L» på bilen.

Noen av de med mopedbil mener at hvis de får mulighet til å kjøre fortere så bør dette kombineres med *strengere opplæring*, flere kjøretimer og tydeligere krav til førerkompetanse. Bilistene peker på et misforhold mellom kjøretøyets egenskaper og nivået på opplæringen, og at manglende trafikkforståelse kan forklare utrygg atferd, som svake risikovurderinger og lite hensyn til fotgjengere og andre trafikanter. Her må det nevnes at Staten vegvesen har sent et forslag til endring av trafikkopplæringen for klasse AM 147 (moped med 3 eller 4 hjul - også mopedbil). De har sett en stor økning i antall førerkort for klasse AM 147 Spesielt blant yngre førere. I tillegg har opplæringen i liten grad blitt revidert siden den ble innført. Det er derfor ønskelig å se på opplæringen på nytt og tilpasse den til målgruppen og den enkeltes behov. Ett av forslagene i høringen er å innføre praktisk prøve i tillegg til dagens teoriprøve.

Bedre formell opplæring er viktig, men dette bør også kombineres med *direkte dialog med ungdommene som kjører mopedbil*. Et konkret eksempel som ble trukket fram var at dialog og involvering av foreldre kan bidra til bedre kjøreatferd og økt modenhet hos unge førere. Det vil si at foreldre og voksne rundt ungdommene kanskje bør følge med og ha jevnlig samtaler med ungdommen om atferd i trafikken.

Microcars: Drivers, use and traffic safety

A qualitative study

TØI Report 2167/2026 • Authors: Guro Berge, Susanne Nordbakke • Oslo 2026 • 40 pages

The purpose of the study was to generate knowledge about the key drivers behind the purchase and use of microcars (light quadricycle, L6e) among young people in Østfold, and whether, and in what ways, microcars may contribute to hazardous traffic situations. The study is based on qualitative interviews with young people both with and without microcars, as well as with adult motorists.

The findings show that the microcar serves not only as a means of transport but also as a social space that provides young people with freedom, status, and independence. Key drivers for acquiring a microcar include perceived inadequacies in public transport, the need for flexible transportation to school and leisure activities, and parents' desire for a simpler everyday life with less chauffeuring. In addition, an active second-hand market makes the investment more financially attractive. About road safety, both microcar drivers and other road users report challenges related to low speeds, overtaking situations, and the limited traffic experience of young drivers.

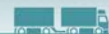
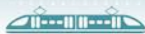
Østfold County Municipality has observed an increase in the use of microcars among young people in Østfold and wanted to gain a better understanding of the mechanisms behind this development and how microcars may pose challenges to road safety (and the Vision Zero policy) and the goal of zero growth in car traffic.

A microcar is a small vehicle with a car-like bodywork, steering wheel, and pedals, but it is registered and classified as a moped. It has a maximum speed of 45 km/h and is not permitted on motorways. The age limit for a license to drive a microcar was changed in 2019 from 18 to 16 years.

A qualitative study was conducted involving a sample of young people who own microcars, a sample of young people who do not own microcars, and a sample of motorists. All participants were from the Sarpsborg and Fredrikstad area. Data collection took place in autumn 2025.

Perceptions of Transport Options and the Desire for Independence

Overall, the young people who owned microcars perceived public transport as inadequate and poorly adapted to their needs. A minority of them had used buses before acquiring a microcar,



often because they had no other alternative. Public transport is now mainly used when personal transport is unavailable or when it is more practical than driving, such as when attending parties and festivals.

Several participants pointed to early last departures and limited weekend services, which they felt restricted both their school routines and social lives. Many believed that without a microcar they would have had to return home earlier, lost flexibility in daily life, experienced reduced social participation, and gotten less sleep because they would need to wake up earlier to get to school. Their perception that public transport is poorly suited to their needs appears to be an important practical driver behind the acquisition of microcars. Based on this study, we cannot determine whether the actual quality of public transport is the underlying driver; however, it is the perceived inadequacy of the service that emerges as a motivating factor.

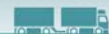
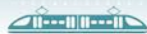
None of the interviewed young people regularly cycled, except in special circumstances. For various reasons, cycling was not viewed as a realistic alternative. Faced with what they perceived as limited transport options, many desired a more flexible mode of transport. The choice often came down to a light motorcycle or a microcar. This study could not determine whether there were differences in residential location or travel distances between those with and without microcars. Nevertheless, perceived long distances were frequently cited as a reason for acquiring one.

Attitudes toward microcars were mixed. Even young people who owned microcars mentioned several disadvantages, such as their low speed and small size. Those without microcars generally expressed little desire to own one, viewing light motorcycles and conventional mopeds as more attractive alternatives. Some microcar owners had originally wanted a light motorcycle, but their parents' attitudes and concerns about road safety overruled that preference. Parents' concerns about traffic safety can therefore be understood as a social driver encouraging the choice of a microcar over a light motorcycle.

Before obtaining a microcar, most participants relied on their parents for transportation to school, leisure activities, and social events. With a microcar, they could drive themselves, listen to music through the car stereo, and move around independently of their parents, making them appear fortunate and attractive among peers, especially in bad weather. One reason parents cited for purchasing a microcar was that it reduced the need to drive their children to various activities. Thus, the microcar is perceived as a solution that provides young people with greater independence while making everyday life easier for parents. Without a microcar, family logistics would become more demanding. This may be an important practical driver for acquiring a microcar and likely also explains why parents often contribute financially.

Microcars are widely used for travelling to training sessions, matches, and other activities, particularly among students attending sports-oriented schools where travel needs are substantial. Public transport often does not serve sports facilities or operates very infrequently. For longer journeys, such as matches in Oslo or other distant locations, young people still depend on their parents, partly because microcars cannot be driven on motorways such as the E6 and because travel times become excessively long.

For some, microcars are also used during the school day to travel between activities, and they felt this would be difficult without them. Alternatives mentioned included continuing to use a scooter, riding with others, or purchasing vehicles such as ATVs. Some also believed they would have needed to attend a school closer to home or move residence because public transport did not seem like a realistic option. In this way, the microcar's role in enabling young people to maintain their preferred activities and lifestyle may itself be a driver of acquisition.



Owners of microcars acknowledged several drawbacks while also highlighting their practicality as a means of transport. Adults in the sample were generally sceptical about allowing young people access to a car-like vehicle at such a young age.

Social and Economic Drivers Behind Microcar Ownership

The microcar is more than just a means of transportation. It creates opportunities to spend time with others and to drive around without a specific destination. When many friends also own microcars, they become a shared social arena for driving, listening to music, and spending time together, strengthening both community and identity. Several owners reported being asked to provide rides, which can bring social recognition. They also stated that owning a microcar helps them avoid peer pressure to drink alcohol, since they cannot drink and drive. All these factors may act as social drivers encouraging microcar ownership. In addition, several participants had siblings who encouraged them to purchase a microcar.

At the same time, not everyone wanted a microcar. Those without one were generally more interested in motorcycles. Several microcar owners noted that a microcar was not their first choice; they had wanted a light motorcycle but were not permitted to have one by their parents. This indicates that parental concerns about road safety may also be a social driver contributing to increased microcar use. Such concerns are also reflected in parents' significant influence over which microcar model is purchased.

Some participants felt that owning a microcar carried status and signalled that their family had sufficient financial resources to prioritise such an expensive form of transport. Others disagreed in this. Some young people took out loans, but parental purchases or cost-sharing arrangements with parents were more common. Using money received through confirmation ceremonies was also typical. Some contributed a percentage of the purchase price and received a corresponding share of the resale value when the vehicle was sold.

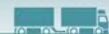
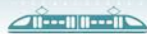
All participants stated that they intended to sell their microcar when they turned 18. There was a widespread expectation that microcars retain their value well. They were therefore careful to drive cautiously and avoid damaging the vehicle to minimise losses upon resale.

The existence of a second-hand market for microcars makes the investment more acceptable for families and serves as an economic driver enabling more households to afford them. However, not all families are able to pay such a large amount upfront, even if much of it can later be recovered through resale. Adults in the study expressed concern that this could contribute to social inequality, creating divisions between young people from families that can afford such investments and those that cannot.

Competition for Parking Space at Schools

One part of the study examined whether providing parking facilities for microcars at schools comes at the expense of other land uses, including bicycle parking. At one school, dedicated microcar parking spaces were available. It is not known whether these spaces were created at the expense of bicycle parking, but they were sometimes fully occupied by both the school's own students and students from other schools. An annual parking fee (approximately NOK 1,000) existed, but enforcement was inconsistent and students rarely, if ever, observed inspections. As a result, many parked for free without consequences.

The lack of dedicated facilities at one school led students to park in staff parking areas or at the homes of friends living near the school to avoid fines and stress. Several expressed dissatisfactions that schools and public authorities had not provided better parking



arrangements, especially at large upper secondary schools attended by students with long commuting distances.

This study cannot conclude that microcars currently displace bicycle parking facilities, but if microcars become more widespread, additional space on and around school grounds may be required.

Road Safety

A key objective of the study was to explore the impact of microcars on road safety by examining both how microcar drivers themselves experience traffic safety and how other road users perceive microcars as a safety concern.

The young people themselves believed that driving a microcar provided valuable experience in preparation for obtaining a regular driving licence. However, several felt somewhat insecure in certain traffic situations, and many had experienced unpleasant interactions with both cyclists and other motorists. Like ordinary drivers, they sometimes became frustrated with pedestrians and cyclists when they perceived them as obstacles. The challenge is that microcar drivers generally have less experience handling such situations than regular motorists.

Microcar drivers could be both afraid of and irritated by other motorists. They reported experiences with aggressive drivers approaching from behind and felt that many motorists were impatient, creating dangerous overtaking situations. Consequently, they found certain roads uncomfortable to drive on, especially those with many curves, limited visibility, and high speed limits. They avoided major roads with heavy traffic and high speeds because microcars accelerate slowly and because they experienced difficulties merging safely into traffic.

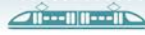
Other road users may perceive microcar drivers as immature and inattentive. They are seen as failing to show adequate consideration for cyclists and pedestrians. Microcars are considered frustrating to follow and potentially dangerous if encountered unexpectedly after a bend. They are viewed as hazardous when travelling slowly in regular traffic and equally problematic when driven quickly in residential areas.

Norway does not maintain separate accident statistics for microcars. The number of vehicles remains relatively low, and accident data do not distinguish between microcars and mopeds. Therefore, it is not possible to conclude whether microcar drivers are involved in more accidents than other road users.

Participants' Suggestions for Road Safety Measures

An important part of the discussions in all groups concerned road safety measures that could address some of the problems associated with microcars. Participants in all groups mentioned speed-related measures. Many believed that the low maximum speed causes frustration, dangerous overtaking, and poor traffic flow. However, based on experiences with rollovers and run-off-road incidents, they also emphasised the need for realistic speed limits. From the perspective of motorists, some argued that microcars should not be allowed on roads with speed limits of 80 km/h, as this creates both frustration and dangerous situations.

The young people themselves felt that current microcars are insufficiently safe because of strict weight restrictions. They argued that a higher permitted weight could allow for stronger construction, improved safety, and the inclusion of features such as airbags, although this would also increase weight and cost. Increased engine power to improve acceleration was also highlighted as important for safe merging and interaction with other traffic, even without raising the maximum speed.



Although young people know they should not use mobile phones while driving, some admitted doing so. They therefore highlighted the need for stricter measures against distraction and mobile phone use while driving.

Motorists proposed increased visibility of microcars as an important measure. Suggestions included warning triangles, flashing lights, or other highly visible markings on the rear of the vehicle. Comparisons were made to Sweden, where EPA tractors are common and clearly marked, and to systems in other countries where new drivers must display a visible “L” sign.

Some microcar owners believed that if higher speeds were permitted, this should be combined with stricter training requirements, more driving lessons, and clearer standards for driver competence. Motorists pointed to a mismatch between the characteristics of the vehicle and the level of training required, arguing that insufficient traffic understanding may explain unsafe behaviour, including poor risk assessment and inadequate consideration for pedestrians and other road users. It should be noted that the Norwegian Public Roads Administration has proposed changes to driver training for licence class AM147 (three- or four-wheeled mopeds, including microcars). The number of AM147 licences has increased significantly, particularly among younger drivers, while the training programme has undergone little revision since its introduction. The aim is therefore to review and adapt the training to the target group and individual needs. One proposal currently under consultation is to introduce a practical driving test in addition to the existing theory test.

Improved formal training is important, but it should also be combined with direct dialogue with young people who drive microcars. One concrete example raised during the discussions was the involvement of parents. Dialogue and parental engagement may contribute to safer driving behaviour and greater maturity among young drivers. In other words, parents and other adults should perhaps monitor and regularly discuss traffic behaviour with young people.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

En mopedbil er et lite, lett kjøretøy som ser ut som en bil, men som juridisk regnes som en moped og har en maksimal fart på 45 km/t.¹ I 2019 ble aldersgrensen endret fra 18 til 16 år. Flere medier har meldt om en eksplosiv vekst i mopedbilsalget de senere år (NRK 9.10.2023 og Aftenposten 29. 9.2024), og salget av mopedbiler er spesielt stort i Østfold og Rogaland.

Østfold fylkeskommune ønsket å få mer kunnskap om hva som driver utviklingen av mopedbilbruk blant ungdom i fylket, om det kan ha betydning for å nå målet om nullvekst i biltrafikken og for effektiv arealbruk og om bruken av slike fremkomstmidler kan innebære nye utfordringer for trafikkssikkerheten.

Østfold fylkeskommune, Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune har inngått en byvekstavtale med Staten for årene 2024 – 2033. Et av målene med byvekstavtalene er nullvekstmålet som betyr at «Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.» (Samferdselsdepartementet, 2025.) I Bypakke Nedre Glomma jobber de for å skape bedre bymiljøer og et mer miljøvennlig transportsystem. Gjennom å satse på kollektivtransport, sykkel og gange, skal de sørge for at Sarpsborg og Fredrikstad blir byer der befolkningen kan reise effektivt og miljøvennlig (Bypakke Nedre Glomma, 2024).

Bypakke Nedre Glomma jobber også etter Nullvisjonen. Det vil si at de en gang i fremtiden har null drepte eller hardt skadde i veitrafikken. Dette er deler av premissene for en statlig belønningsavtale med Staten. (Bypakke Nedre Glomma, 2024).

Østfold fylkeskommune ønsket et kunnskapsgrunnlag om mopedbiler som kunne belyse bruken av mopedbil opp mot både Nullvekstmålet og Nullvisjonen.

1.2 Utfordringer

Nasjonale myndighetene og Nedre Glomma har et mål om at all vekst i persontransporten skal tas med gange, sykling eller kollektivtransport. For å nå dette målet er det viktig at miljøvennlige reisevaner etableres i ung alder. Nasjonal transportplan har som mål at 80 prosent av barn og unge mellom 6 og 15 år, som har en skolevei opp til fire kilometer, skal gå eller sykle til skolen.

Utviklingen kan tyde på at vi går i feil retning. Flere og flere barn og unge blir kjørt til skolen (Hjorthol og Nordbakke 2015, Ellis mfl. 2019, Nordbakke og Lunke 2023). Analyser basert på RVU i perioden 1991 til 2018, viser en økning i bilpassasjerandel blant ungdomsskoleelever og en nedgang i sykling (Ellis m fl 2019). Blant elever på videregående skoler har ikke økningen i bilbruk vært like stor. Også blant barn i barneskolealder har man observert en økning i bilbruk (på skolereiser), i perioden 1970 til 2021 (Nordbakke og Lunke 2023), men for barn har gangeandelen (på skolereiser) vært stabil i denne perioden. Sykkelandelen blant barn på barneskolen har falt betraktelig fra 1970 til 2021 (Nordbakke og Lunke 2023).

¹ Den kan også karakteriseres som en slags 4-hjuls moped utformet som en bil. Den har som regel en kupé med to sitteplasser. Aldersgrensen for å kunne bruke mopedbil i trafikken er 16 år hvis du har sertifikat for moped, det vil si førerkort klasse AM146.

Kollektivandelen har imidlertid økt i perioden 1991 til 2018 både blant ungdomsskoleelever og elever på videregående skole (Ellis m fl 2019). Noe av denne økningen kan skyldes at flere har fått tilgang til skole-skyssordninger i perioden. En nyere studie fra Viken om ungdoms reisevaner viser at det er kun 63 prosent av ungdomsskoleelever og 33 prosent av elevene på videregående som ikke har rett til skole-skyss (under 4 km til skolen), som går eller sykler til skolen (Ellis m fl 2023).

Den samme studien viser at på videregående er det hele 25 prosent av elevene som bruker bil (sjåfør/ passasjer) eller moped til skolen selv om de har under 4 km skolevei.

En økning i bruk av mopedbil kan utfordre de regionale målene satt igjennom Byvekstavgiftene om både nullvekst i biltrafikken og Nullvisjonen.

1.3 Kunnskapsbehov

En av de få studiene som er blitt gjennomført for å forstå ungdoms transportmiddelbruk, er Ellis med flere (2023) som gjennomførte en spørreundersøkelse blant ungdom i tidligere Viken fylkeskommune. Studien viser at transportmiddelvalg til skolen påvirkes både av omgivelser (avstand, kollektivtilgang mm) og hvilke transportressurser man har tilgjengelig. Kjønn spiller også en rolle. Jenter sykler f.eks. mindre enn gutter, når man også kontrollerer for andre forhold. Svar fra de som blir kjørt eller kjører selv til skolen tyder på at bilen blir valgt fordi den er den enkleste og raskeste måten å komme seg frem på.

Det finnes lite forskningsbasert kunnskap om hvordan sosiale og kulturelle forhold spiller inn på ungdoms transportmiddelbruk. Det finnes også lite forskningsbasert kunnskap om hva som kan forklare bruk av mopedbiler blant ungdom, og i hvilken grad slike transportmidler kan skape nye utfordringer for trafiksikkerheten på norske veier.

1.4 Problemstillinger

Formålet med denne studien var å få mer kunnskap om hva som driver utviklingen av mopedbilbruk blant ungdom i fylket, om utviklingen kan ha betydning for å nå målet om nullvekst i biltrafikken og for effektiv arealbruk og om bruken av slike fremkomstmidler kan innebære nye utfordringer for trafiksikkerheten.

For å oppnå slik kunnskap, har vi belyst følgende problemstillinger:

1. *Hva kan forklare kjøp og bruk av mopedbil blant ungdom?*
 - a. *Hvilke holdninger har ungdom (både de med og uten mopedbil) til ulike transportmidler? Hvordan opplever ungdom dagens offentlige transporttilbud?*
 - b. *Hva kan forklare beslutningene om å gå til innkjøp av en mopedbil? Hvilke vurderinger ligger bak og hvordan spiller økonomisk, sosiale og kulturelle forhold inn på valget? I hvilken grad spiller vurderinger av trafiksikkerhet inn på valget?*
 - c. *Hvilke behov dekker mopedbil? Hvilke praktiske fordeler har mopedbil? Hvilke behov er det som ikke dekkes tilstrekkelig av dagens kjøretøypark? Hvilke transportmidler ville mopedbilister brukt hvis de ikke hadde dette kjøretøyet tilgjengelig?*
 - d. *Hvordan brukes mopedbilen?*
 - e. *Hvilke sosiale og andre fordeler har bruk av mopedbil, ut over de rent praktiske?*
2. *Skaper mopedbilbruk økt press på arealer, og evt. på hvilken måte?*
3. *Kan mopedbil skape trafikkfarlige situasjoner – og eventuelt på hvilken måte??* Hvordan opplever førere av mopedbiler sin trafiksikkerhet? Hvordan opplever andre trafikanter mopedbiler og opplever de dem som en trafiksikkerhetstrussel? Hvordan oppleves samspillet mellom mopedbilister og andre bilister?

1.5 Avgrensning

Studien begrenser seg til Østfold fylkeskommune, mer bestemt til et utvalg av ungdommer som har mopedbil, et utvalg av ungdom som ikke har mopedbil og et utvalg av voksne bilister. Alle fra Sarpsborg- og Fredrikstad-området. Datainnsamlingen er gjort høsten 2025.

1.6 Rapportstruktur

Resten av rapporten er strukturert som følger:

I kapittel 2 presenteres studiens metodetilnærming

I kapittel 3 presenteres resultatene fra intervjuene

I kapittel 4 presenteres konklusjonene og funnene diskuteres

2 Metodetilnærming og analyse

2.1 Teoretisk innfallsvinkel for ulike hypoteser

2.1.1 Hva former ungdoms transportmiddelvalg

Innenfor økonomi og samfunnsgeografi vil man ofte vektlegge de instrumentelle valgene et individ gjør med tanke på transportmiddelvalg. Analyser vil være begrenset til å forstå muligheter og begrensninger i tid og rom, men også økonomiske og tidsmessige betraktninger (se f.eks. Christiansen m fl 2015, Engebretsen 2021, Flügel m fl 2018). Praktiske – eller instrumentelle – begrunnelser for valg er også viktig innen sosiologi, men man er i tillegg opptatt av hvordan sosiale og kulturelle forhold kan forme de valgene vi tar og hvordan vi lever (se f.eks. Weber 1978, Bourdieu 1984). Menneskers valg og liv formes også av sitt opphav, sine verdier og normer og det sosiale og kulturelle miljøet de befinner seg i, og ikke bare av hva som er mest «praktisk» eller «økonomisk» (i tid og penger) rasjonalt til enhver tid.

I denne studien er det nettopp slike forhold vi ønsker å utforske. I det følgende fremmes noen perspektiver på ulike kulturelle og sosiale forhold som kan forme ungdoms transportmiddelvalg, deriblant bruk av mopedbil.

Livsstil

Livsstil kan være en viktig forklaring for hvordan man velger å reise i hverdagen. Det finnes ulike definisjoner av livsstil i sosiologien, men felles for dem er at de beskriver ulike sosiale og kulturelle aspekter ved menneskers måte å leve på, og at livsstil ofte blir sett i sammenheng med de ressurser og posisjoner man har i samfunnet (Veblen 1899, Simmel 1902, Weber 1922, Bourdieu 1984, Miguel 1990). Her vil vi definere livsstil som et sett av verdier, holdninger og handlinger. Flere studier i Norge av den voksne befolkningen har vist at det er en sammenheng mellom holdninger, aktivitetsmønstre i hverdagen og transportmiddelbruk (Berge 1996, Berge 1997, Nordbakke 2002, Nordbakke og Lunke 2021). Livsstilen blir ofte reflektert utad gjennom smak og symboler (Bourdieu 1984, Veblen 1899). Videre kan en type livsstil ha sitt opphav i hvilke behov man har og hvor man bor (f.eks. om man bor et sted med lange avstander og et dårlig kollektivtilbud og noe som gir behov for bil) og hvilke sosialt miljø man er befinner seg i.

Transport som symbolsk uttrykk

Innen forbruksforskning, snakker man gjerne om kulturelle forestillinger om et produkt og et produkts symbolske dimensjon (Wilke 1990, Levy 1959). Bilen har for eksempel ofte blitt brukt som et statussymbol eller som en måte å vise gruppetilhørighet på (subkultur blant ungdom) (Moestue 2002). Berge (1994) har vist at det finnes ulike kulturelle forestillinger om forskjellige transportmidler blant voksne, men vi vet lite om hvilke kulturelle forestillinger som finnes blant ungdom når det gjelder ulike transportmidler. I hvilken grad, om noen, symboliserer mopedbilen identitet, livsstil/kulturell og økonomisk tilhørighet?

Sosiale relasjoner og nettverk

Sosiale normer, dvs. visse implisitte regler for atferd i sosiale grupper (Elster 1989) har i mange sammenhenger vist seg å ha stor betydning for reisevaner og også mulighetene for å endre disse (Bamberg et al 2007, Farrow et al 2017, Kroesen 2015). De sosiale relasjoner og nettverk som folk inngår i har, i svært mange tilfeller betydning for utvikling av verdier, normer og holdninger. For ungdom kan sosiale normer være av stor betydning hvilke transportmidler som er å foretrekke. Dette har vi i dag lite kunnskap om. Om mopedbilen også kan sies å være en del av en subkultur, her definert med som en gruppe som deler normer, verdier og livsstiler som skiller dem fra samfunnet ellers (Giddens og Sutton 2021), har vi også lite kunnskap om.

I analysen ser vi blant annet på holdninger til andre transportmidler og ulike aspekter av holdninger til selve mopedbilen som transportmiddel, som fascinasjon, som et sted for samhandling, som en læringsarena, som en økonomisk og sosial markør og hvordan de finansierer selve anskaffelsen.

2.1.2 Utgjør mopedbiler en trafikksikkerhetsrisiko?

Det finnes lite kunnskap om mopedbiler er mer involvert i ulykker enn andre kjøretøy i Norge. Det er likevel grunn til å tro at mopedbiler kan ha høy ulykkesrisiko og under presenteres noen tanker om hvorfor de kan ha det.

En mopedbil ser ut som en bil, men er ikke en bil

Vi vet at en mopedbil er mindre solid enn en vanlig bil. Universitetslektor Zymer Gela ved Nord universitet har blant annet påpekt at A-stolpen på en bil er en konstruksjon som skal bidra til mindre konsekvenser om ulykken skulle være ute. På en mopedbil derimot er samme stolpe av et helt annet og av et langt svakere materiale. (Nord universitet, 25.10.2023).

Mopedbilføreres egen opplevelse av risiko

Ifølge Vaa og Amundsen (2016) kan unge førere lett føle en falsk trygghet i trafikken. Det vil si at deres oppfatning av sikkerhet ikke nødvendigvis samsvarer med den reelle risikoen de utsettes for, noe som kan føre til risikofylt atferd (Risikokompensasjon) (Vaa og Amundsen, 2016). På den annen side kan det også være at de er særlig årvåkne fordi de vet at de kan være spesielt utsatte i kjøretøyet de bruker. Forbikjøring av andre trafikanter kan være problematisk fordi de har lav motorkraft og lav fart. Det er rapportert om en tro på at trimming øker trafikksikkerheten. Dette tilbakevises av kommunikasjonssjef Sigmund Clementz i If Forsikring (NRK, 2022) Hvordan mopedbilbrukerne selv oppfatter sin trafikksikkerhetssituasjon og hvordan de selv snakker om trafikksikkerhet kan dermed si noe om mopedbiler utgjør en trafikksikkerhetsrisiko.

Hvordan andre opplever mopedbilister

Mopedbilene inngår i et trafikksystem med andre trafikanter. Med en toppfart på 45 km/t kan de bidra til kø på veiene, og forbikjøring kan være vanskelig. Universitetslektor Zymer Gela ved Nord universitet har uttrykt bekymring for at unge sjåfører ikke alltid stopper for å slippe fram øvrig trafikk, noe som kan føre til farlige forbikjøringer. (Nord universitet, 2023). En hypotese er at de kan oppleves som en trafikksikkerhetsrisiko for andre trafikanter på veien. En årsak til dette kan være at andre bilister og trafikanter ikke ser forskjell på en vanlig bil og en mopedbil.

Opplæring og erfaring

Trafikkforsker Jan Petter Wigum har påpekt at erfaring med mopedbil kan gi unge sjåfører et bredt erfaringsgrunnlag i trafikken. Trafikklærere rapporterer at elever med mopedbilbakgrunn ofte er dyktige til å samhandle i trafikken når de senere tar førerkort for vanlig bil. (Nord Universitett, 2023).

2.2 Metodevalg/undersøkelsesdesign

2.2.1 En kvalitativ studie

Kvalitative metoder er et egnet utgangspunkt i tilfeller der det finnes lite kunnskap på et tema. Kvalitative metoder søker å få frem helhetlig beskrivelser av spesifikke forhold eller fenomen og er spesielt egnet til å utvikle hypoteser og teorier om ulike sammenhenger (Grønmo 1982). I denne studien har vi benyttet fokusgruppeintervju som metode. Metoden er velegnet til å produsere data om sosiale fenomen slik de er forstått av en gruppe (Morgan 1993). Et sentralt fortrinn med gruppeintervju er at deltakerne kan supplere og utfylle hverandre, slik at diskusjonen kan frembringe «mer enn det deltakerne enkeltvis kunne gi» (Hoel og Hvinden 1994:144). Kvalitative undersøkelser fokuserer mindre på utbredelse av et fenomen og mer på bredden av forståelse av et fenomen. Det er derfor vanskelig å

generalisere resultater ut fra en kvalitativ studie. Funn basert på kvalitative intervjuer kan likevel ha overføringsverdi og gjøre seg gjeldende i andre kontekster med tilsvarende kjennetegn.

2.2.2 Utvalg

Vi har brukt tre sett av utvalg. Ett der vi har rekruttert ungdom som bruker mopedbiler, ett der vi har rekruttert ungdom som ikke har mopedbil og ett der vi har rekruttert bilister i områder der de unge bruker mopedbilene. Resultatene fra studien sier noe om disse gruppene. Problemstillingen er noe forskjellige i de tre gruppene av utvalg.

Unge mopedbilbrukere

- Hva kan forklare den økte bruken av mopedbiler?
- Hvordan finansierer de kjøp av mopedbil
- Hvilke transportmidler ville mopedbilister brukt hvis de ikke hadde dette kjøretøyet tilgjengelig?
- Hvoran opplever de trafikksikkerheten for seg selv?

Unge uten mopedbil

- Er mopedbiler noe attraktivt for andre ungdommer?
- Hva tenker de om mopedbiler?
- Hvilke transportmidler bruker de?

Bilister i området der mopedbiler brukes

- Opplever andre trafikanter (bilister) mopedbiler som en trafikksikkerhetsstrussel?
- Hva tenker de om mopedbiler
- hva slags erfaringer har de med mopedbiler i trafikken?

2.2.3 Rekruttering

Unge mopedbilbrukere

I samarbeid med Østfold fylkeskommune fikk vi kontakt med to skoler der det er flere elever som har mopedbil. Rekrutteringen gikk i hovedsak via sosiallærer. Vi gjennomførte to gruppesamtaler med til sammen 7 gutter og 5 jenter.

Unge uten mopedbil

Vi ville også intervju ungdom uten mopedbil. Vi rekrutterte derfor til et eget fokusgruppeintervju med elever uten mopedbil fra en av skolen. Målet var å høre hva disse ungdommene sa og mente om mopedbiler og om brukere av mopedbiler. I fokusgruppeintervjuet deltok til sammen 6 gutter og 2 jenter. Rekrutteringen gikk også her via sosiallærer.

Bilister i området der mopedbiler brukes

I samarbeid med Østfold fylkeskommune fikk vi rekruttert ansatte ved en arbeidsplass i området der det brukes mopedbil. Målsetningen var da å få bilister som har opplevd mopedbiler i trafikken og har erfaringer i samspill med mopedbilister. I tillegg har vi gjennomført et personintervju med en lærer på en av skolene. Til sammen har vi intervjuet 8 bilister, 2 kvinner og 6 menn.

2.2.4 Gjennomføring

Fokusgruppeintervjuene ble gjennomført i oktober og november i 2025 og januar 2026. Det individuelle intervjuet med en lærer ble gjennomført i samme periode. Dette ble gjennomført på Teams. Alle fokus-

gruppe-intervjuene ble gjennomført fysisk. Østfold fylkeskommune var behjelpelige med å skaffe lokaler (hhv på videregående skoler og i en bedrift). Det ble servert pizza og drikke og alle deltakere fikk et gavekort på kr 200,-.

Vi brukte en semistrukturert intervjuguide bestående av følgende tema: Om dem selv, deres forhold til mopedbiler (bruk, innkjøp og finansiering) og bruk av andre transportmidler. Fordelen med semi-strukturerte intervju er at man er åpen for at det kommer opp forhold i samtalen som kan være av betydning for fenomenet som man studerer. Et viktig utgangspunkt for oss var at vi for å forstå ungdoms forhold og holdninger til mopedbil, måtte vi forstå deres reisebehov, transportmuligheter og holdninger til andre transportmidler – i tillegg til ulike sosiale og kulturelle forhold som kunne spille inn.

2.3 Data/dataanalyse

Samtalene ble først gjenstand for en overordnet analyse av hva slags syn og relasjon deltakerne hadde til mopedbil – både ved å studere intervjuene med de med og uten mopedbil. Vi gjorde også en overordnet analyse av deres syn på mopedbiler i trafikken. Ungdommer som selv hadde mopedbil reflekterte over egne opplevelser i trafikken, mens de uten egen mopedbil hadde mange tanker om trafikksikkerhet og mopedbil. Dette diskuterte vi oss imellom for å verifisere at vi begge hadde forstått det samme, og eventuelt om det var noe den ene hadde fått med seg som den andre ikke hadde fått med seg.

Etter samtykke fra deltakerne ble samtalene tatt opp ved hjelp av mobiltelefon og siden transkribert ved hjelp av en KI-modell. Deretter ble samtalene gjennomgått manuelt for å kvalitetsikre transkriberingen.

På bakgrunn av den første overordnede analysen sorterte intervjuene etter følgende tema:

1. Holdninger til ulike transportmidler og bruken av dem blant ungdommene
2. Fordeler ved å ha en mopedbil
3. Kjøpet og finansieringen av mopedbilene
4. Bruken av mopedbilene
5. Trafikksikkerhet og samspillet i trafikken

Dette bidro til å få frem et tydelig bilde av både hva som kan forklare både innkjøp og bruk av mopedbil, ungdoms forhold og syn på mopedbil og også ungdoms syn på trafikksikkerhet knyttet til mopedbil. Resultatene av studien presentert i kapittel 3 er ordnet etter de samme temaene.

Intervjuene ble lagret på sikret sone hos TØI, som kun var tilgjengelig for de to forskerne involvert i prosjektet. Det er brukt KI (Chat GTP) som støtte for å oppsummere sitater under de ulike temaene.

3 Resultater

I dette kapittelet gjengir vi resultatene fra studien i form av sitater fra samtaler i de ulike gruppene. Hver av underkapitlene tilsvarer temaene i den overordnede analysen. Vi skiller ikke mellom kjønn. Dette skyldes at vi tidlig i analysen så at det ikke var signifikante forskjeller mellom guttene og jentene i deres erfaringer, opplevelser og holdninger til temaene vi snakket om i samtalegruppene. Materialet er dessuten også for lite til å kunne få fram eventuelle slike signifikante forskjeller.

Vi gjengir i hovedsak resultatene fra samtaler i gruppene med de som har mopedbil. Der sitatene er fra de andre gruppene kommer dette klart frem i teksten.

3.1 Holdninger til ulike transportmidler og bruken av dem blant ungdommene

Her gjengir vi sitater fra samtaler som sier noe om hvilke holdninger ungdommene har til ulike transportmidler og om de bruker dem i hverdagen eller ikke. Sitatene sier litt om hvordan de vurderer transporttilbudet i sitt område og hvilke alternative transportmidler de opplever å ha. I alle gruppene startet vi med å spørre om hva de assosierte med mopedbil. Det er gjengitt i slutten av dette kapittelet.

3.1.1 Kollektivtransport

Det uttrykkes generell misnøye med prioriteringen av kollektivtilbudet

Samlet sett oppfatter ungdommene kollektivtilbudet som mangelfullt og lite brukervennlig. En nevner hendelse der flere elektriske busser brant, noe som oppleves som et symbol på situasjonen. Det ble blant annet sagt:

Det er ikke så veldig bra bussruter rundt omkring her. Kan ofte ikke rekke skolen og sånn.

Jeg bor et sted der det nesten ikke går buss. Jeg kan ta buss, men jeg må bli kjørt til bussen. Det tar noen timer, liksom, å gå til bussen

Bussen går hver annen time fra der jeg bor... ... Jeg tror ikke de bruker så mye penger på det

Bruken av kollektivtransport er generelt lav

Et mindretall av ungdommene brukte buss før de hadde mopedbil, ofte fordi de ikke hadde noe annet alternativ. Kollektivtransport benyttes hovedsakelig når egen transport ikke er tilgjengelig eller i situasjoner der det er mer praktisk enn å kjøre selv. Det ble blant annet sagt:

Ja ... Det skjer innimellom (at jeg reiser kollektivt). Sist, da skulle jeg på fest. Det er vel egentlig bare da.

Tog tok jeg for litt sia, for da skulle jeg til Oslo. For det blir langt å kjøre dit.

Jeg bruker kollektivt en del innimellom, selv når jeg har med mopedbil også. Hvis jeg ikke gidder å kjøre langt.

Sist jeg tok buss, det var i sommer da jeg skulle på IDYL festivalen. Det er egentlig eneste gangen jeg tar buss i året. Med tog tar jeg kun hvis jeg skal besøke søsteren min. Utenom det bruker jeg ikke kollektiv.

Ungdommene uten mopedbil bruker en del buss

Flere av ungdommene uten mopedbil brukte buss til skole. De brukte også tid med buss til å estimere hvor langt unna skolen de bodde. Noen vurderte også busstilbudet som greit. De ble blant annet sagt:

Bor mer enn en time med buss fra skolen. Reiser med buss, men sitter av og til på med vanlig bil.

Bor ca 30-45 minutter med buss fra skolen ... Bussen går ikke så ofte (hver time) ... Reiser med buss hver dag til skolen

Bor ca 18 minutter med buss fra skolen. Greit tilbud med buss, går ganske ofte

3.1.2 Sykling

De sykler ikke mye

Sykling brukes nå kun i unntakstilfeller, gjerne korte turer til venner eller om sommeren, men det er ikke en vanlig del av hverdagsreisen. Sykkel oppleves som lite praktisk, enten fordi avstandene er for store, det tar for lang tid, eller fordi de av ulike grunner ikke ønsker å sykle. Det ble blant annen sagt:

Det er bare hvis jeg skal rett ned til en kompis

Så er det litt hormoner og sånn. Man blir jo mye svettere. Det er ikke ok å komme på skolen gjennomsvetta etter å ha sykla til skolen.

Skal jo ha fint hår og, skal man ha på den hjelmen så ... (blir jo ikke det bra)

På spørsmål om de uten mopedbil syklet svarte de at de gjorde det gjerne på sommeren og som trening, men ingen sa at de syklet til skolen.

De syklet da de var yngre

De fleste sluttet å bruke sykkel fast etter barneskolen. Det ble blant annen sagt:

Sykla til skolen og tilbake og overalt (da jeg var yngre).

Jeg gjorde det på ungdomsskolen, men ikke nå. Så mammaen min har spurt om hun kan selge den. Men jeg kommer sikkert til å få bruk for den til sommeren. For det er litt koselig å sykle.

Stoppa på barneskolen (Uten mopedbil)

Et eget miljø på skolen for dem som sykler

Å ikke sykle gjelder imidlertid ikke alle. Ungdommene som ikke har mopedbil trakk fram at det er et eget miljø på skolen med dem som sykler, men at de selv er ikke med i dette. En av dem sa:

Men de som driver med tråsykkel da, de har jo veldig stor gruppe de. De holder jo mye tett på hverandre de som sykler. Mange sykler sammen til skolen, sånn på samme måte som på barneskolen.

3.1.3 El-sparkesykkel

El-sparkesykkel oppfattes som et nyttig transportmiddel spesielt hvis en bor nær byen

Noen hadde egen el-sparkesykkel i stedet for vanlig sykkel. Samtidig pekes det på at el-sparkesykler er mindre utbredt lokalt enn i større byer som Oslo, der tilbud som VOI er mer populære. Det ble blant annen sagt:

Jeg husker jeg fikk min første elsparkesykkel i slutten av syvende klasse. Så da hadde jeg den istedenfor vanlig sykkel.

Nei, jeg har ikke pleid å sykle så mye. Jeg har vanligvis tatt el-sparkesykkel i verste fall ...

Det hender at jeg tar Ryde og sånn hvis jeg er i byen eller ikke kan kjøre.

Flere av de som ikke har mopedbil hadde egen el-sparkesykkel

El-sparkesykkelen brukes av de uten mopedbil både til og fra skolen og til treningssenteret. El-sparkesykkel beskrives som et greit og morsomt fremkomstmiddel, spesielt når de kjøres i litt høyere hastigheter. Det ble sagt om el-sparkesykkel:

Greit fremkomstmiddel. Litt morsommere hvis de kjører litt fort òg.

De kan nå opp til "120" hvis du trimmer den bra og riktig.

3.1.4 Lettmotorsykkel og ATV

Lettmotorsykkel forekommer blant noen få

Bruken oppfattes imidlertid som mer begrenset av vær- og føreforhold, samt foreldres bekymring for sikkerhet. Dette kommer vi tilbake til. Valget mellom mopedbil og lettskykkel oppfattes også til å henge sammen med interesser, der fart og spenning trekker mot lettskykkel, mens trygghet favoriserer mopedbil.

Og så er det også noen få på trinnet her som har lettskykkel òg. Men det er begrensa på når du får kjørt den. Du får ikke kjørt den når det er glatt fører, om det regner veldig mye.

Jeg tror det er litt basert på interesser. Hvis du er glad i fart og spenning, så er jeg kanskje lett sykkel, naturlig. Men mødrene forbyr jo veldig mye av det. Moren min lar ikke meg kjøre lett sykkel

Som vi skal se senere så rangerer de uten mopedbil lettmotorsykkel som det mest attraktive transportmiddelet for dem. Tre av ungdommene forteller at de har lettmotorsykkel. En av dem sa:

Jeg kjøpte min (motorsykkel) brukt med lavt kilometertall til 40 000. Men det var jo veldig mye styr med å overtale pappa med å få sykkel da. ... Så det utstyret jeg har, det ga pappa ganske mye for. Fordi han ville jeg skulle være så sikker som mulig.

ATV er svært lite utbredt i dette miljøet og oppfattes som upraktisk i byområder

Den forbindes i større grad med landlige strøk, der den kan være mer relevant, men omtales generelt som kald og mindre egnet til daglig transport. En sa:

Jeg kjenner visst bare én som har hatt det. Jeg syns kanskje ikke det er like populært her i byen, på en måte. Men for folk som kanskje bor litt ute på landet er det kanskje litt mer populært med en ATV oppi Råde og Mysen.

3.1.5 Tanker om mopedbiler

Mopedbil beskrives av ungdommene med mopedbil som et langsamt, lite og enkelt kjøretøy

Samtidig ser de på det som et praktisk og nyttig transportmiddel for ungdom. Selv om noen uttrykker frustrasjon og omtaler den negativt, vektlegges den som en viktig mulighet for selvstendig mobilitet fra 16-årsalderen. Den oppleves som lett å bruke, gir frihet til å komme seg rundt til ulike steder, og kan

fungere som et slags «fristed». I tillegg sees mopedbil som god læring og en praktisk inngang til bilkjøring.

Ungdommene som ikke har mopedbil, forbinder dem først og fremst med trege kjøretøy.

De beskriver dem som saktekjørende og irriterende å havne bak i trafikken. Flere kommenterer også at mopedbiler oppleves som dårlig bygde, nærmest som om de er laget av «plastikk limt sammen». Helhetsinntrykket er gjennomgående negativt: Mopedbiler ses som lite solide, lite raske og i mange tilfeller direkte plagsomme for andre trafikanter.

I sosiale situasjoner, når de skal møtes ett eller annet sted kommer de med mopedbiler alltid sist. Samlet sett oppleves mopedbiler av de som ikke selv har mopedbil som trege, plagsomme og lite hensiktsmessige i trafikken.

Ungdommene som ikke har mopedbil sammenligner dem også med svenske EPA-traktorer²

De mener at selv om noen av disse EPA-traktorene kan se kulere ut, er de nesten verre når det gjelder hastighet, ettersom de kun kan kjøre i 30 km/t. Flere peker på at en trimmet elsparkesykkel i praksis kan være like funksjonell. EPA-traktorer oppfattes likevel som litt tøffere, særlig når de har Volvo V70 med sperre.

De voksne vi hadde samtale med forbinder først og fremst mopedbiler med ungdom

Selve mopedbilene ble av flere oppfattet som små, trege og svært dyre. De er lette å kjenne i trafikken fordi de er små og kompakte, og ofte samme merke og design, som gjør at de er lett å kjenne igjen. De mente også at de ga mye støy i forhold til størrelsen.

De voksne forklarer noe av mopedbilens suksess med kultur og ungdommenes interesse for bil

Selv om det kreves økonomiske ressurser å skaffe seg en mopedbil, mener de at det er snakk om prioritering. Det ble blant annet sagt:

Og det er ikke nødvendigvis økonomi, men man prioriterer det annerledes.

Jeg tror det er kultur. Kultur er jo en årsak til bilkjøring. Og at man gjør litt narr av å kjøre skuter eller noe sånt, det er ikke noe tøft. Da kan man strekke seg til det går greit, at man har i hvert fall fire hjul og lager lyd.

Ungdommene som ikke har mopedbil, ser ikke på det å ha mopedbil som status

Motorsykkel beskrives som langt mer statuspreget, for dem enn mopedbil. Det rangerte transportmidlene de kan bruke på følgende måte:

1. Lett motorsykkel
 2. Moped
 3. UTV/ATV
 4. Mopedbil
- Kanskje snøskuter på bunnen

Flere av de voksne mente at mopedbiler gir feil signaler ved å tillate «bilkjøring» i så ung alder

Å ha mopedbil kan gjøre det vanskeligere å redusere bilavhengighet senere i livet – særlig i områder med god plass og gratis parkering. Det ble nevnt at det kanskje burde stilles krav til hvem som får kjøpe mopedbil, en slags behovsprøving. De sa:

... det er veldig dumt at det tilgjengeliggjøres bil fra tidligere alder. Det er jo en alder som jeg tenker at det er helt greit å venne seg til å ta buss

² En EPA-traktor er en svensk betegnelse på en ombygd personbil som er registrert som traktor og har en maks hastighet på 30 km/t. De er ikke lovlig i Norge.

Og man putter inn uendelig mye penger i kollektivtransport og forskjellige mobilitetsløsninger. Men her er det motstridende tiltak som er med på å sette veldig dårlige vaner. ... jeg syns det skal stilles noen krav til anskaffelse før du gjør det. Det skal være en god grunn for at du får en mopedbil. Skal du bare ha en bil for at det er kult? Eller skal du ha en mopedbil fordi at det er et behov?

3.1.6 Oppsummering – holdninger og bruk av transportmidler

Ungdommene som er med i denne undersøkelsen sykler lite, men ser på el-sparkesykkel som et praktisk alternativ til sykkel. Når det gjelder kollektivtransport, synes vi å se noen forskjeller mellom ungdom med og uten mopedbil. Ungdom med mopedbil er generelt mer misfornøyd med kollektivtilbudet og bruker det sjeldnere, mens flere uten mopedbil opplever tilbudet som tilfredsstillende og benytter buss regelmessig. Det er imidlertid uklart om dette skyldes faktiske forskjeller i tilbudet eller ulike vurderinger av det samme tilbudet.

Holdningene til mopedbil er sammensatte. Selv ungdom som har mopedbil nevner flere negative sider, selv om de også fremhever den som et praktisk transportmiddel. De voksne vi har intervjuet er generelt skeptiske til at ungdom får tilgang til et bil-lignende kjøretøy i så ung alder. Ungdom uten mopedbil uttrykker heller ikke noe sterkt ønske om å skaffe seg en; de oppfatter lett motorsykkel og moped som mer attraktive alternativer.

3.2 Å ha mopedbil

I det forrige kapittelet har vi beskrevet sitater fra samtaler som sier noe om hvilke holdninger ungdommene har til ulike transportmidler og om de bruker dem i hverdagen eller ikke. I dette kapittelet skal vi gå nærmere inn på holdningene, begrunnelsene og kulturen rundt det å ha mopedbil.

3.2.1 Fascinerende og kult

De ble fascinert av de eldre på skolen som kjørte mopedbil

Noen av ungdommene vi intervjuet, sier at de først la merke til mopedbil i starten av ungdomsskolen, særlig i 8. klasse, da litt eldre elever begynte å kjøre til skolen. Å se eldre ungdommer kjøre mopedbil bidro til fascinasjon og gjorde det tydelig hvor attraktivt det er å ha tilgang til et eget kjøretøy. En sa:

Første gang jeg så det, var kanskje da jeg startet på ungdomsskolen i 8. klasse. Det var kanskje noen litt eldre som gikk i 10. og VG1 som kjørte til skolen og sånn. Det var kanskje da man så hvor fascinerende det er å ha en bil.

De første som hadde mopedbil ble oppfattet som heldige, frie og «kule»

De som hadde mopedbil kunne kjøre selv, ha musikk i bilen og bevege seg uavhengig av foreldre, noe som gjorde dem attraktive og litt heldige, særlig i dårlig vær. Mange av de vi intervjuet mente imidlertid at over tid så har mopedbil blitt mer vanlig, i hvert fall i Østfold, og oppleves derfor som mindre «kult» enn før. Det ble blant annet sagt:

Veldig sprekt å kunne kjøre rundt selv. Litt som at de var de kule, da. De hadde stereo i bilen og kunne kjøre selv hvor de ville.

Det er blitt veldig populært i det siste. Det er ganske mange som har.

Det var vel mer sånn i starten (at det var tøft), men nå har det blitt så normalisert. I hvert fall her i Østfold.

De ble motivert av at andre har mopedbil

Erfaringer fra søsken og det at mange venner planlegger å skaffe mopedbil, bidrar til å gjøre det mer attraktivt. Når mopedbil oppleves som vanlig, kan det gi inntrykk av at også er det mest praktiske og naturlige valget for å komme seg til skole, trening og andre aktiviteter. Det ble blant annen sagt:

Storesøstera mi hadde det òg, så synes jeg det så veldig kjekt ut

Jeg hørte at veldig mange av vennene mine skulle ha det, og da jeg så på den mandag, så tenkte jeg at det var veldig praktisk hvis jeg skal komme meg fram og tilbake fra trening og sånn, så da endte vi opp med å kjøpe den.

3.2.2 Praktisk og tidsbesparende

Enkelt og behagelig å komme seg rundt

De som har mopedbil sier det er lettere å komme seg til og fra skole og andre destinasjoner, særlig når avstanden er for lang til å gå, men for kort til å få busstilbud. Komfort vektlegges, spesielt varme om vinteren, mulighet til å ha med mye utstyr og en mer behagelig reise. En sa:

- *Jeg har ganske lang vei til skolen. Så det er praktisk. Det er varmt og deilig. Kan ha med masse ting. Jeg kan kjøre til steder som har lang vei også ... Kjekt å sitte i en mopedbil*

Det blir særlig lagt vekt på tidsbesparelse

Det ble sagt at ved å ha mopedbil så slipper de blant annet å stå opp tidlig for å rekke buss og de kan være ute med venner lengre på kveldene. De sa hvis de ikke hadde mopedbil:

Jeg ville mista tid. Jeg må ha stått opp mye tidligere for å ta bussen.

.. Da kan jeg sove en time lenger og slippe å ta buss. Så det er jo ganske deilig å slippe å stå opp så tidlig.

Jeg ... kunne ikke vært ute sent og sånn. ... Jeg måtte nok ha kommet hjem mye tidligere.

Ja, det sosiale livet ville blitt mye dårligere. Og så vil jeg miste litt søvn. ...

3.2.3 Selvstendig og ikke lenger avhengig av foreldre

Mopedbil gir frihet og selvstendighet

Før de fikk mopedbil var de fleste avhengige av foreldre for transport, både til skole, fritidsaktiviteter og sosiale ting. Mopedbilen oppleves som en løsning som både gir ungdommene selv større selvstendighet og foreldrene en enklere hverdag. De sa:

Det er mye mer frihet. Man kan kjøre rundt selv. Må ikke alltid høre om det passer for mamma og pappa.

Jeg fikk mopedbil for at mamma og pappa skulle slippe å måtte kjøre meg rundt. At jeg kunne kjøre meg selv.

Ja, det blir mye mindre kjøring for mutter'n og fatter'n, da.

De merker stor forskjell, sier de iallfall.

De har mer fritid, kanskje.

Slipper å kjøre rundt og hente hele tiden.

Det gjør jo også at man blir litt mer voksen. At man må ta selvstendige valg. Man må jo oppføre seg mer voksen når man er i trafikken, f.eks.

Uten mopedbil ville mange vært langt mer avhengige av foreldre eller venner for skyss

Hverdagslogistikken ville blitt mer krevende uten mopedbil. Flere peker på at kollektivtilbudet er utilstrekkelig, med tidlige sisteavganger og manglende helgetilbud, noe som ville begrenset både skolehverdag og sosialt liv. Mange mener at de ville måttet komme hjem tidligere, mistet fleksibilitet og fått dårligere sosial deltakelse, samt mindre søvn på grunn av tidligere avgang med buss.

Ville nok lene meg litt mer på mamma og pappa til å kjøre meg litt omkring.

Hvis man skal på fest eller noe sånt. Så er det kipt å bli henta av morra si kl 10. når de andre har bil og kan komme hjem 2

Ja, det sosiale livet ville blitt mye dårligere. Og så vil jeg miste litt søvn. For det gjør at jeg kan dra mye senere til skolen enn hva jeg ville gjort med buss. Og mutter 'n og fatter 'n får mye mer frihet og slipper å kjøre meg til treninger og kamper og sånt.

Foreldre kjøper seg fri

En av grunnene for kjøp av mopedbil er at foreldrene for mer tid til sine aktiviteter. En av de voksne vi intervjuet bekreftet dette. Foreldre får mer tid når barna blir mer selvstendige. En av dem sa følgende:

Men for jeg, som mor med 18- og 20-åring, var jo lykkelig når hun ble 16 og kunne ta lappen på lettsykkel. For da kunne de kjøre til trening sjøl. Jeg slapp å kjøre dem til enhver tid. Det kjøpte meg fritid, for å si det sånn.

3.2.4 Sosiale fordeler

Mopedbilen fungerer som et sosialt samlingspunkt og et «sted å være»

Mopedbilen er ikke bare et transportmiddel. Den gir mulighet til å være sammen med andre, kjøre rundt uten et bestemt mål og bidra sosialt ved å stille som sjåfør for venner:

Det er et sted å være og sånn.

Bare kjøre rundt, med venner. Råne og sånn. Det er bedre enn ingenting, da, men det går litt sakte.

Det antydes også at sosiale situasjoner noen ganger innebærer bruk utover regelverket, men det oppfattes som lite smart.

Det er plass til to, Men det er plass til flere hvis man ikke følger reglene.

Det er to seter med et gigantisk bagasjerom. Så hvis du absolutt vil, så får du et par stykk baki der òg. Jeg har hørt fire stykker i bagasjerommet har vært maks, tror jeg ..., men det er jo ikke så smart, da.

Lydanlegg og musikk spiller en sentral rolle

Når mange i vennekretsen også har mopedbil, blir det en felles arena for å kjøre rundt, dele musikk og være sammen, noe som styrker både fellesskap og identitet. Musikanlegg oppleves som en morsom og viktig del av mopedbilen, blant annet fordi bilene lager bråk og musikk gjør kjøringen mer behagelig. Det ble blant annet sagt:

Så nesten alle vennene mine har moppebil, så vi kjører rundt og ... ja. Vise musikken og litt sånn. Jeg har oppgradert det ganske.

Det er noen som ser på mopedbil som en rånebil bare fordi den brummer litt, og det er flott med sånn basskasse og mye lyd

..vi sitter trygt og godt med musikk og varme.

Mopedbil kan gi sosial anerkjennelse fordi de kan være sjåfør for andre

Flere opplever å bli kontaktet for skyss, og dette kan gi sosial anerkjennelse eller små goder som penger eller tjenester. Det ble sagt:

Det skjer at man er sjåfør av og til

Ofte så blir man ringt opp og spurt om man kan kjøre dem hjem. Så får man litt penger eller noe.

Det er ofte at en venn betaler deg for å kjøre. Eller, det skjer i hvert fall ikke hver gang, men hvis det skjer ofte, da. Og så er det enten at de betaler for det, eller de bidrar med noe annet. Det er jo noen som vasker bilen for deg hvis du kjører mye, på en måte. Det skjer jo. Det har jeg opplevd, i hvert fall.

Mopedbil påvirker forholdet til alkohol

Mopedbil fungerer som en beskyttelse mot drikkepress, fordi det gir en tydelig grunn til å avstå fra alkohol når man skal kjøre. Det understrekes av ungdommene at det ikke er aktuelt å kjøre med alkohol i blodet, og i enkelte tilfeller velger de å la mopedbil stå igjen og hente den dagen etter. Det gjør det imidlertid lettere for foreldre å oppdage alkoholbruk fordi de kommer hjem uten mopedbil, noe som oppleves som negativt. Det ble blant annet sagt:

Du kommer deg unna mye drikkepress hvis det er sånn på fest òg da. Man tenker på det òg. At man har aldri lyst til å kjøre, hvis man har alkohol i blodet.

Det har skjedd at de har latt bilen stå og henta den dagen etter ...

Den delen syns jeg er litt kjip, for hvis jeg kommer hjem uten mopedbil, så skjønner jo mamma at jeg har drukket, så det er det negative. Men hvis jeg kommer hjem med bilen og jeg har vært på fest, så blir hun bare stolt

3.2.5 Læring og ansvar

Ungdommene legger vekt på læring og ansvar.

Mopedbil gir verdifull erfaring som forberedelse til vanlig førerkort. Dette bidrar også til en opplevelse av å bli mer voksen, ved at de må ta ansvar, ta egne valg og opptre mer modent i trafikken. Noen sa følgende:

Du får et forhold til trafikken på ganske lik måte som vanlig bil.

Og så får du den mengdetreninga før du får bil òg da.

Og så er vi også litt bedre rusta til å ta billappen òg. Så det er jo veldig fint.

Det gjør jo også at man blir litt mer voksen. At man må ta selvstendige valg. Man må jo oppføre seg mer voksen når man er i trafikken, f.eks.

3.2.6 Ikke førstevalget for alle

Noen ønsket seg egentlig lettmotorsykel

Som vi har vist så var ikke mopedbil noe de som ikke har mopedbil selv ønsket seg. De var mer opptatt av lettmotorsykel. Slik var det også for en del som har mopedbil. For flere var mopedbil ikke førstevalget,

men et alternativ til lettmotorsyssel eller vanlig moped. Økonomi, gode tilbud og foreldres bekymring for sikkerhet spilte en avgjørende rolle i beslutningen. Mange foreldre opplevde lettmotorsyssel og scooter som for risikofylt for en 16-åring, både på grunn av fart og modenhet, og foretrakk mopedbil som et tryggere alternativ. Selv om noen i utgangspunktet var skeptiske, ble mopedbilen etter hvert akseptert fordi den gir beskyttelse, varme og komfort. Det ble blant annet sagt:

Jeg hadde egentlig ikke så lyst på det. Jeg hadde lyst på motorsyssel, men det fikk jeg ikke lov til. Så da kjøpte pappa bare en mopedbil. Han ville ikke at jeg skulle skade meg på lettsyssel. Men så var det jo greit å sitte inne med musikk og varme, så

Ja, det var jo et alternativ mellom lettsyssel og mopedbil, men det hadde ikke mamma eller pappa lyst til at jeg skulle ha – og at en 16-åring skulle kjøre så fort, er ikke moden nok.

3.2.7 Oppsummering – om å ha mopedbil

Ungdommene har flere både praktiske og sosiale begrunnelser for å ha mopedbil. Utgangspunktet var at de ble fascinert av de eldre på skolen som kjørte mopedbil og oppfattet dem som heldige og kule. At søsken og venner begynte å få seg egen mopedbil gjorde at de så på mopedbil som attraktivt og en mulighet også for dem. Å ønske å være kul og at flere de kjenner har mopedbil kan ha vært en drivkraft for å skaffe seg dette kjøretøyet.

Ungdommene som har mopedbil, har også transport-rasjonelle begrunnelser for å ha mopedbil. De mener det er enkelt og behagelig å komme seg rundt og de legger særlig vekt på at de sparer tid i forhold til å reise med buss. De legger også vekt på at de ved å ha mopedbil bidrar til at transportlogistikken i familien blir enklere. De er selvstendige og kan kjøre selv uten å være avhengig av mor og far, noe som frigjør tid for foreldrene. Dette kan tyde på at det er fordeler for hele familien at ungdommene har en mopedbil, noe som kan være en drivkraft for å støtte kjøpet av mopedbil til ungdommen i huset.

Flere av ungdommene ønsket seg imidlertid heller lettmotorsyssel enn mopedbil, men foreldrenes bekymring for risiko og trafiksikkerhet overstyrte dette ønsket. Å bli mer selvstendig i trafikken og få kjøretrening er en av fordelene ungdommene legger vekt på. Om dette kan regnes som en egen drivkraft for å skaffe seg mopedbil er usikkert, men for noen kan det nok være det.

Mopedbilen er ikke bare et praktisk transportmiddel, men har også sosiale fordeler. De sier at mopedbilen er et sted å være, et sted å være sammen. De kan ha med en passasjer, reise sammen og de hører på musikk mens de kjører. Musikkannlegget er viktig. Mopedbilen kan i tillegg gi sosial annerkjennelse fordi de kan være sjåfør for andre. Å bli ringt opp for å kjøre, kan gi føreren av mopedbilen en sosial posisjon. Mopedbilen kan og fungerer som en beskyttelse mot drikkepress. Det er ikke sosialt akseptert å drikke når de kjører. Samtidig blir det, på godt og vondt, veldig synlig overfor foreldre når de drikker og ikke gjør det.

3.3 Økonomi og finansiering

I dette kapittelet skal vi se på hvordan ungdommene finansierer kjøpet av mopedbilen sin. Den er dyr i innkjøp og spørsmålet er hvordan de har råd til mopedbil og om dette transportmiddelet er med på å synliggjøre sosiale forskjeller mellom ungdommer. Som vist over kan foreldrene ha en fordel av at ungdommene har sitt eget transportmiddel og de har en viktig rolle i beslutningen om hva dette transportmiddelet skal være. Vi skal her se at forelderen også har en viktig rolle i selve finansieringen. Flere av ungdommene hadde gjort beregninger av hva det kostet å kjøpe en ny eller brukt mopedbil for deretter å selge den etter et par år, og kommet frem til at de ikke ville tape så mye på så kort tid. Utfordringen var å ha råd i utgangspunktet.

3.3.1 Pris og kostnader

Nye mopedbiler koster rundt 200 000–220 000 kroner, avhengig av merke og utstyr

Lydanlegg kan for eksempel innebære ekstra kostnader. Bruktmarkedet har imidlertid vokst betydelig i takt med økt popularitet. Det er nå vanlig å kjøpe mopedbiler som bare er ett til to år gamle. ك

Man kan få kjøpt brukte mopedbiler.

Nå er det jo mye større utvalg av brukte. Før var det ikke mulig å få tak i brukt, men nå er det blitt mye større utvalg fordi det er blitt mer populært. Men det er jo fortsatt mye nytt. Men man kan jo kjøpe brukt som bare er to år gammelt òg.

El-mopedbiler er billigere

Ungdommene sier at El-mopedbiler er billigere i innkjøp. De kan lades med vanlig stikkontakt, men har begrenset rekkevidde, noe som gjør dem mindre fleksible for enkelte. Selv om noen er bevisst på miljøhensyn og ulemper ved diesel, noe som gjør dette valget lettere i praksis.

El-elbil er mye billigere. Ja, den går bare 7,5 mil, da. Må lades, så er det bare med en vanlig stikkontaktlader òg. Telefonlader, da

Jo, eller man har jo liksom tenkt på det, (at det ikke er så bra med diesel) men det er jo de beste tilbudene du får tak i, er kanskje med diesel, da. Da blir det litt mer naturlig å velge det.

Valg av type mopedbil var i stor grad styrt av foreldrenes preferanser.

Foreldre hadde ofte stor innflytelse på valget, særlig med tanke på sikkerhet, stabilitet og trygghet i trafikken, og i flere tilfeller ble bilen valgt av foreldrene framfor ungdommen selv. Popularitet og kjennskap til enkelte merker, som Ligier, samt erfaringer fra søsken, bidro også til å gjøre valget lettere.

Det var liksom ikke jeg som valgte den ut. Jeg fikk liksom ikke velge selv.

Pappa fikk et bra tilbud på en el-mopedbil. Og det var egentlig derfor vi valgte den. Jeg fikk ikke bestemme selv helt, kan man si. Enten var det den, eller ingenting

Mamma og pappa var veldig på at de ville at jeg skulle ha en ordentlig og trygg bil som lå bra på veien.

Noen importerer fra Sverige

Noen velger også å importere brukt mopedbil fra Sverige, der prisene er lavere på grunn av mindre etterspørsel. Dette er lovlig, men krever tilpasninger og registrering i Norge.

Så er det jo en del som drar til Sverige og kjøper. For der er det ikke like populært og mye billigere. Så de kjøper i Sverige, og så tar de med til Norge og bare EU-godkjenner eller sånn ... Registrerer den i Norge og sånn. Så betaler de noen tjue tusen ekstra, og så har du fått en billig bil.

Det er lovlig, men i Sverige så går de litt saktere, da. Så du må endre ... Ta dem inn på verksted, bare. Og få riktig fartsgrense. For i Sverige så er det mye 30 km i timen. De kaller det EPA-traktor tror jeg

Mopedbil oppleves ikke som et hensiktsmessig for dem som bor sentralt

Ungdommene sier selv at det fremstår som uansvarlig å bruke så mye penger på en mopedbil for dem som bor sentralt og har kort vei til det meste. En sa:

Nei, (mopedbil er) ikke for alle. Si at man bor midt i sentrum. Da er det bare 300 000 ut av lomma, liksom. Hvis du kommer deg kjapt til alle steder, på en måte.

3.3.2 Status og «rikdom», eller?

Noen med mopedbil blir sett på som rike fordi kjøretøyet er dyrt, men ikke alle er enige i det.

De voksne vi hadde samtale med var bekymret fordi mopedbil krever betydelige økonomiske ressurser og blir dermed et synlig symbol på hvem som «har råd» og hvem som ikke har det. En av ungdommene uten moped bil sa:

Det er ganske mange som gjør det (kjøper mopedbil for å vise seg fram), føler jeg. I hvert fall på skolen jeg gikk på før. Da var det liksom status. Du skulle vise at du hadde mest penger.

En av ungdommene med mopedbil sa:

Det er noen jeg kjenner som ser på dem som har mopedbiler som skikkelig rike, på en måte, men som oftest er det ikke så store forskjeller.

En av de voksne sa:

... det skaper skille i samfunnet på flere områder. ... For det første så er det en kostnad som foreldre tar, stort sett. Og da er det et veldig tydelig signal på at «Jeg har råd til å betale 100 000 i en pakke med bil og litt andre ting for at sønnen min eller dattera mi skal kjøre den bilen i 1½ år».

De får igjen mye av pengene når de selger mopedbilen

De fleste planlegger å selge mopedbilen når de fyller 18 år. De vil ta vanlig førerkort, for deretter å gå over til vanlig bil. Verdifallet av mopedbilen oppleves som relativt begrenset dersom bilen holdes i god stand. Salg skjer ofte via Finn.no, og det forventes et moderat verdifall, gjerne rundt 20 %, avhengig av bilens stand, kjørelengde og hvor lenge den har vært brukt. Nye modeller og endringer i popularitet kan også påvirke salgsprisen. Det understrekes derfor at man ikke nødvendigvis må være «rik» for å ha mopedbil.

Du taper ikke 240 000, liksom. Tar du godt vare på den, så får du solgt den for en del

Det er jo et veldig populært produkt, så du får jo solgt den til nesten det samma.

3.3.3 Finansieringsløsninger

Familiene løser finansieringen på ulike måter

Noen ungdommer tar opp lån, men foreldrekjøp eller spleising med foreldre er det vanligste. Noen betaler en prosentandel og får tilsvarende igjen av foreldrene ved salg. Det uttrykkes også en forventning om at mopedbil holder seg godt i verdi, noe som gjør investeringen mer akseptabel for familien. Dette var hva noen av dem sa:

Jeg har kjøpt det selv. Konfirmasjonspenger

Vi gjorde det sånn at jeg betaler 25 %, og så betaler de resten. Og så får jeg da igjen 25 % når vi selger den.

Det vi tenkte var at vi ikke taper så mye penger på det uansett når du får solgt den igjen om 2 år. Da var det ikke så ille allikevel.

Det er imidlertid ikke alle som klarer å ordne det på en slik måte. En av de uten mopedbil sa følgende:

En jente på ungdomsskolen som jeg gikk med før, tok opp lån for å skaffe seg mopedbil.

Driftsutgifter

I flere tilfeller har foreldre kjøpt mopedbilen, mens ungdommen dekker løpende kostnader som drivstoff, lading og deler av verditapet. For ungdom med lang skolevei og høy kjørelengde har kostnadene blitt betydelige, og foreldrene har i noen tilfeller måttet bidra mer enn planlagt.

Jeg fikk til konfirmasjon, men det var pappa som kjøpte den da, så betaler jeg utgiftene da. Jeg betaler bensin og så betaler jeg det vi taper på den.

Jeg betalte sjøl, men så ble det så gysla dyrt. Fordi jeg kjører så mye. Jeg har kjørt 12 000 km siden mars, så ... Det ble dyrt ..., så jeg ble sponsa litt av pappa. (Bor langt unna skolen)

De «eier» alene, men mopedbilen står ofte registrert på foreldre

Mopedbilen står ofte registrert på en forelder, men brukes i praksis nesten utelukkende av ungdommen. De fleste eier og bruker mopedbilen alene. Felles eie forekommer hovedsakelig blant søsken, der bilen deles etter behov. Dette oppleves som mulig, men de ser for seg at det kan føre til uenighet om bruken.

Det står kanskje under mammas navn. Men den brukes jo mest hvis jeg skal kjøre den. Og da kan jeg jo f.eks. kjøre mamma og pappa hvis de skal et annet sted og sånn. Så det er ikke noen andre som bruker den enn meg, egentlig

Jeg kjenner noen som gjør det (eier sammen). Hvis det er sånne søsken. Tvillinger, f.eks. De deler jo mopedbilen når begge har lappen. Så det er jo mulig, men det kan jo sikkert bli litt uenighet om hvem som skal kjøre.

3.3.4 Oppsummering – økonomi og finansiering

Mopedbil er dyrt, og spørsmålet er hvordan de har råd til det og om dette transportmiddelet er med på å synliggjøre sosiale forskjeller mellom ungdommer. Noen med mopedbil blir sett på som rike fordi kjøretøyet er dyrt, men ikke alle er enige i det. Her kan det se ut til at det avhenger av øynene som ser. En hypotese er at de med mopedbil ikke mener at de må komme fra en rik familie for å ha mopedbil, mens de som ikke har mopedbil selv, mener at de som har mopedbil signaliserer at familien har penger.

Ungdommene med mopedbil sier selv at det fremstår som uansvarlig å bruke så mye penger på en mopedbil for dem som bor sentralt og har kort vei til det meste. Underforstått mener de at de selv har behov for et så dyrt kjøretøy. Flere kjøper imidlertid brukt, og noen importerer en billigere variant fra Sverige selv om ingen i vårt utvalg har gjort det. De fleste beregner å selge den uten mye tap etter et par år. Det understrekes derfor at man ikke nødvendigvis må være «rik» for å ha mopedbil. Utfordringen var imidlertid å ha nok tilgjengelige penger for utlegget. Det er det ikke alle som har.

Familiene ordner seg på forskjellige måter. Konfirmasjonspenger er viktige, men foreldre er selvstendige bidragsytere ut over dette. De inngår gjerne avtaler med ungdommen om at de bidrar med et utlegg som de i hovedsak skal få tilbake når mopedbilen selges. Den eies da i prinsippet av foreldrene, i alle fall delvis. Det ble også referert til en som hadde tatt opp lån for å kjøpe mopedbil. Om dette lånet var fra foreldrene eller andre instanser, vites ikke. Poenget her er, som nevnt over at alle forventet å få igjen mesteparten av pengene når mopedbilen selges. Det var ikke vanlig å spleise på en mopedbil. De fleste betalte driftsutgifter selv, men noen måtte også her ty til hjelp fra foreldre.

Valg av type mopedbil var i stor grad styrt av foreldrenes preferanser. De var særlig opptatt av sikkerhet, stabilitet og trygghet i trafikken. Det kom frem av samtalene at ungdommene selv hadde liten innflytelse på valget av type mopedbil.

3.4 Bruken av mopedbilene

I de forrige kapitlene har vi beskrevet sitater fra samtaler som sier noe om holdninger til mopedbiler, hvorfor de ønsker seg mopedbil og hvordan de finansierer sin egen mopedbil. I dette kapitlet Vi skal her se på hvordan ungdommene bruker mopedbilen. Kapitlet er delt i to. Først ser vi på hva de sier om selve kjøringen og hva de skal når de bruker mopedbilen og deretter på hva de sier om parkering.

3.4.1 Kjøring

Kjøring til treninger, kamper og andre aktiviteter

Mopedbil brukes i stor grad til kjøring til treninger, kamper og andre aktiviteter, særlig blant elever ved idrettsskole der reisebehovet er stort. De sier at kollektivtilbudet ofte ikke dekker idrettsarenaer, eller går svært sjelden, noe som gjør at mopedbil oppleves som et nødvendig alternativ. For lengre reiser, som kamper i Oslo eller andre steder langt unna, er de fortsatt avhengig av foreldre, blant annet fordi mopedbil ikke kan brukes på motorvei som E6 og fordi reisetiden blir svært lang. I starten etter at de fikk førerkort var det mer vanlig å kjøre «uten mål», men etter hvert brukes mopedbilen mest til konkrete formål som trening, møter med venner eller til andre hverdagsaktiviteter.

Ja, jeg kjører til mye treninger, sånn er fire dager i uka, og så kamper hvis det trengs. Det går ikke an å ta buss dit. Da måtte man enten sykle eller gå. Men det tar en halvtime. Eller sitte på med noen. Ja, for det går ikke buss forbi der.

Og så hvis det liksom er kamper i Oslo og litt lenger, så er det jo ofte at foreldre kjører, da, for det blir litt vel langt med mopedbil.

Kanskje litt mer (kjøring uten formål) sånn i starten, når du får lappen, da var det litt gøyere å bare kjøre rundt og sånn. Men nå er det mer hvis man skal en konkret ting, for eksempel på trening, treffen en kompis eller ut å spise eller noe sånn

Har av og til med passasjerer

Det hender også at ungdommene har med passasjerer i mopedbilen når de skal samme vei eller til samme sted, for eksempel til trening, kamp eller sosiale aktiviteter. Det kan blant annet være for å være grei med venner slik at de slipper å ta buss.

Noen ganger. Men ikke så ofte.

Kun hvis man skal være med venner, og man skal ha samme sted.

Jeg har med lillebror siden jeg går her (på skolen), og det gjør han også.

Ikke til skolen, men (...) noen ganger til treningene, og fra treningene og tilbake på skolen. ... Hvis det er en kamp langt unna, så kan jeg liksom unne kompis min en liten tur, da.

De låner sjelden bort mopedbilen

De fleste låner ikke bort mopedbilen og foretrekker å kjøre selv. Årsakene er først og fremst ansvar og risiko. Hvis noe skjer, er det eieren som må dekke skader, og mopedbiler tåler lite ved kollisjon. Det understrekes også at den som låner må ha gyldig førerkort og at foreldre ofte setter strenge grenser for utlån, særlig når bilen formelt eies av dem. I noen tilfeller kan andre få kjøre når de selv sitter på, eller bilen lånes kort i spesielle situasjoner, som for å hente noen. Enkelte beskriver også byttelån med venner som har motorsykkel, men dette framstår som unntak. Samlet sett er utlån lite utbredt og preget av forsiktighet. Følgende ble sagt om dette:

... .. det er du som får utgiftene hvis de ender opp med å krasje eller noe. Dem tåler jo ikke så mye disse bilene her.

Jeg låner ikke bort, for det er ingen jeg kjenner som kan kjøre. Og så er det foreldrene mine er ganske strenge på at vi må ha lappen på det for å få låne. Men det er jo ikke jeg som står som eier på den. Og da tør jeg ikke å ta den risken med foreldrene mine. Det blir ganske tungt.

Ja, det hender at jeg bytter låner med en kamerat som har motorsykkel. Så da låner han bilen min et par dager, og så låner jeg motorsykkelen hans. Eller at vi møtes, og så kjører han bilen min, og så kjører jeg motorsykkelen hans. Og så kjører vi og «ræggga» rundt.

Brukes også til aktiviteter knyttet til skolen

For noen brukes mopedbilen også i skoletiden til å komme seg til aktiviteter, og uten den ville dette vært vanskelig. Alternativene som nevnes er å fortsette med scooter, sitte på med andre, eller eventuelt kjøpe andre kjøretøy som firhjuling/ATV. Noen mener også at de måtte valgt en skole nærmere hjemmet eller flyttet, fordi kollektivtransport ikke framstår som et reelt alternativ.

Men jeg tror kanskje, hvis jeg ikke hadde hatt det (mopedbil) så, enten at jeg hadde vært på en skole nærmere eller at jeg måttet flyttet, da. Uansett, det går ikke med kollektiv.

Da hadde jeg fortsatt kjørt Scooteren min.

Buss. Eller sittet på med noen som skal samme vei.

Da hadde jeg kjøpt ATV. Eller kjøpt firhjuling.

3.4.2 Parkering

En av skolene hadde egen parkering for mopedbiler

På en av skolene var det egne parkeringsplasser for mopedbil, men disse brukes også av elever fra andre skoler og blir tidvis fulle. Ordningen med årlig parkeringsavgift (omtrent 1000 kroner) praktiseres ikke konsekvent, og kontroll oppleves som sjelden eller fraværende. Mange parkerer gratis uten konsekvenser, mens andre betaler.

Det er jo egen parkeringsplass bortpå her for mopedbiler. Så det er ganske fint, da, at man har det. Men det er jo folk som er fra andre skoler her og (...) som også bruker disse parkeringene. Så det kan ofte hende det blir fullt, og da må man parkere andre plasser. Men som regel finner man alltid en parkeringsplass ganske nærme skolen her som er ledig, da.

På de mopedbilparkeringene så koster det egentlig 1000 kroner i året. Det er i hvert fall det jeg betaler, men det er ikke alltid folk sjekker opp dette, så man får masse plass selv om man ikke må betale også

Aldri noen som sjekker der borte, egentlig

Der det ikke er egen parkeringsplass på skolen finner de andre løsninger

Manglende tilrettelegging på en av skolene fører til at de parkerer på ansatt- eller lærerparkering, eller hos venner, for å unngå bøter og stress.

Det er egentlig ikke satt opp til noen mopedbiler eller sånn. Det er bare til moped og motorsykkel. Så elever (med mopedbil) har egentlig ingen steder å parkere.

Jeg parkerer hos en venn. Fordi det ikke er gratisparkering å oppdrive. Og det er veldig dyrt å parkere gateparkering og parkere hvor det er lov å stå.

Jeg har spurt om parkeringsbevis fra skolen, og så sa hun at de ikke vil dele ut flere. Fordi for mange av tidligere elever ikke har gitt tilbake.

Så det er egentlig mest som førstemann til mølla, egentlig.

Jeg står bare på ansattparkeringa. Jeg fikk kjeft akkurat da jeg skulle hit nå, men det er gratis, så.

Frustrasjon over manglende tilrettelegging på skolen

Flere uttrykker frustrasjon over at skolen og myndighetene ikke har lagt bedre til rette for parkering, særlig ved store videregående skoler med elever som har lang reisevei.

Skolen skulle ordna det for oss. I hvert fall når det er en videregående skole der folk kommer fra masse forskjellige steder. Så da må man nesten kjøre for å komme seg til skolen.

Dem burde tilrettelagt når det er såpass stor skole. Da burde dem hatt flere parkeringsplasser. Det blir jo litt som når du bygger den nye videregående skolen, så er det ingen plasser i det hele tatt. Ikke til lærerne engang. Det er kun handikapparkering som blir lagd. Og ingenting annet.

Man kan begrense bilbruken til dem som bor nærme dit man skal, men hvis man ikke bor nærme nok, så bør de jo ikke begrense det. Man kan ikke kreve at folk ikke kjører. Må tilrettelegge for det først, før de setter inn tiltak.

Parkering i sentrum

I sentrum gjelder vanlige parkeringsregler, uten fordeler for mopedbil, selv om bilene er små og lettere å plassere. Det ble påpekt at mopedbiler kan parkere gratis i parkeringshus fordi de ikke blir registrert når de kjører inn.

- *Hvis vi kjører til sentrum. Det er noen parkeringshus her, da. To timer gratis parkering. Resten må du betale på Automat eller EasyPark*
- *Ingen fordeler for mopedbiler, må betale det samme som for andre biler. ... Lettere å parkere da, liten bil.*
- *Men på moderne parkeringshus, da tar du bilder av registreringsnummeret ditt foran når du kjører inn. Men det er det ikke på mopedbiler.*

3.4.3 Oppsummering – bruk av mopedbilene

Ungdommene som har mopedbil, sier i samtale at de bruker den til skolen. De bruker den også til trening, kamper og andre aktiviteter. Noen bruker også mopedbilen i skoletiden for å komme seg til aktiviteter som er i regi av skolen. De mener at uten mopedbilen ville det vært vanskelig å delta. De sier at kollektivtilbudet ofte ikke dekker idrettsarenaer, eller går svært sjelden. Vi har ikke sjekket om skolen har egen transport til disse aktivitetene. For lengre reiser, som kamper i Oslo eller andre steder langt unna, er de fortsatt avhengig av foreldre.

I starten etter at de fikk førerkort var det mer vanlig å kjøre «uten mål», men etter hvert brukes mopedbilen mest til konkrete formål som trening, møter med venner eller til andre hverdagsaktiviteter. Det hender at ungdommene har med passasjerer i mopedbilen når de skal samme vei eller til samme sted, for eksempel til trening, kamp eller sosiale aktiviteter. De sier selv at de gjør det for å være grei med venner slik at de slipper å ta buss.

På en av skolene var det egne parkeringsplasser for mopedbil. Ordningen med årlig parkeringsavgift (omtrent 1000 kroner) praktiseres ikke konsekvent, og kontroll oppleves som sjelden eller fraværende. Mange parkerer gratis uten konsekvenser, mens andre betaler. Manglende tilrettelegging på en av skolene fører til at de parkerer på ansatt- eller lærerparkering, eller hos venner. Flere uttrykker imidlertid frustrasjon over at skolen og myndighetene ikke har lagt bedre til rette for parkering, særlig ved store videregående skoler med elever som har lang reisevei. I sentrum gjelder vanlige parkeringsregler, uten fordeler for mopedbil, selv om bilene er små og lettere å plassere. Det ble imidlertid påpekt at mopedbiler kan parkere gratis i parkeringshus fordi de ikke blir registrert når de kjører inn.

3.5 Trafiksikkerhet og samspillet i trafikken

I dette kapittelet trekker vi fram resultater fra samtaler som omhandler trafiksikkerhet. Trafiksikkerhet er et vesentlig spørsmål når det gjelder samspillet mellom mopedbiler og andre trafikanter i trafikken. Her presenterer vi sitater fra samtaler som har med andres opplevelser av mopedbilene, mopedistenes egne opplevelser, opplevelser av risiko, samspillet med gående og syklende og samspillet med andre bilister. Vi avslutter med forslag fra gruppesamtalene til tiltak som kan bedre trafiksikkerheten.

3.5.1 Andres opplevelser av deres kjøreatferd

Mopedbiler oppleves som farlige fordi de både kjører for fort og for sakte

Andre trafikanter opplever mopedbiler som farlige når de kjører sakte i vanlig trafikk og farlige når de kjører fort i gater. Det vil si at de er for raske i boligområder, men samtidig for trege på hovedveier. Det kan virke som om de kjøres med maksimal mulig fart uavhengig av fartsgrense, særlig i lave fartsområder som 30-soner og boligområder. Det beskrives en tendens til at førerne «gir full gass» fordi kjøretøyet uansett har lav toppfart.

... Kjører veldig fort i gatene. Og så kjører de så fort de kan på veien òg, men da er det for sakte (for resten av trafikken).

Det er lik fart uansett om det er 30 eller 70 (fartsgrense), føler jeg.

For jeg kan kjenne igjen med meg selv, jeg hadde scooter. ... Så jeg tenkte på en måte at det finnes ikke noe område hvor jeg skal trenge å sakke ned, for den går jo så sakte (uansett).

De kjører pent der de bor, gjerne i flokk

Det observeres forskjeller i kjøretil avhengig av kontekst. Enkelte kjører mer forsiktig i nærområdet der de bor, mens de kan kjøre mer hensynsløst i andres boligområder. De kjøres gjerne i grupper eller «kolonner», noe som selvfølgelig også kan påvirke kjøretil.

Jeg opplever at naboenta kjører penere i nærheten av der ho bor, enn venninnene og kameratene som ... er på besøk. Det er sikkert litt av mentaliteten, har jeg tenkt. At du kjører forsiktig i nærheten av der du bor, så ikke foreldrene dine «parkerer bilen» (tar fra deg bilen).

Naboenta og kompisen og venninnen og sånn, de kjører oftest i flokk.

3.5.2 Egen atferd

De understreker at de selv må kjøre forsiktig

Trafiksikkerhet knyttes til forsiktig og ansvarlig kjøring, samt å ta godt vare på mopedbilen. De sier også at de ikke bør stole blindt på andre trafikanter, men være årvåken og defensiv i trafikken. De uttrykker

selv en viss bekymring for at enkelte ungdommer ikke er modne nok for å kjøre mopedbil, noe som kan skape utrygghet og dårlig stemning i trafikken

Kjør forsiktig, og behandle bilen ordentlig.

Ikke stol på andre trafikanter.

Jeg tror ikke alle er helt egna til å kjøre moped heller. Kan skape mye urogen stemning i trafikken hvis dem er... kanskje litt hyppige folk, liksom, som kanskje ... som kjører som noen gærninger. Må kanskje vokse opp litt, liksom. Ikke modne nok..

Og så de som er utålmodige, da. Som kanskje ikke trenger å ha mopedbiler.

De prøver å unngå veistrekninger de opplever som vanskelige og utrygge

Det er enkelte veistrekninger som bevisst unngås fordi de oppleves som utrygge eller lite tilpasset mopedbil. Spesielt nevnes svingete, uoversiktlige og dårlig vedlikeholdte veier med høy fart og aggressive bilister, der det er vanskelig eller umulig å slippe andre forbi. Innfartsårer med høy trafikk og høy fart unngås også, særlig fordi mopedbilen akselererer sakte og kan ha problemer med å komme trygt ut i trafikken. E6 unngås selvfølgelig alltid fordi det er ulovlig å kjøre mopedbil der. Generelt velger ungdommene alternative ruter der trafikken går saktere og der de lettere kan gli inn i kø, noe som oppleves som tryggere og mer forutsigbart.

Ja, Veumskogen (unngår jeg). Hvis du tenker i sentrum og E6, så er det en strekning der med veldig mye svinget vei og hullet vei hvor folk kjører i 100 i 80 sone. Der er det ikke mulig å slippe frem heller. Og der er det ganske vanskelig å kjøre. Og det er ganske uoversiktlig der.

Og så er det innfarts åra som går gjennom sentrum. Der er det vanskelig å komme ut, for folk kjører veldig fort der

Når jeg skal kjøre til skolen, så kommer jeg rett inn på den nye veien og der er det litt vanskelig å komme ut hvis det er mye trafikk. Og så kommer de i 50 der, da. Så da tar jeg en annen vei som gjør at kommer rett inn i køen, at de slipper meg inn i køen. Og så kommer dem i 2 km i timen, det stedet jeg kjører, da. Så da er det litt enklere å komme seg ut. For den akselererer jo ikke så fort den mopedbilen.

Trimming av mopedbil forekommer, men oppleves som sjeldent og risikofyllt

De fleste velger å ikke trimme på grunn av fare for tekniske skader, brann, tap av garanti, forsikring og mulige reaksjoner fra politiet. Flere forteller at kontrollene er hyppige, noe som gjør risikoen for å bli oppdaget høy. Noen har hatt trimmet mopedbil tidligere, men valgte å trimme den ned igjen av frykt for konsekvenser som anmeldelser og bøter. Samlet sett vurderes trimming som en stor risiko med liten gevinst, og de fleste tar avstand fra det.

Den kan gå fortere hvis man trimmer den, men man kan risikere at den får skader da. Den kan ta fyr og sånn, og så kan andre ting ryke.

Jeg føler det spørres litt på hvor gammel mopedbilen er og, kanskje. På min hadde ikke jeg turt å trimme den fordi den har garanti fortsatt. Fordi den er såpass ny.

Jeg hadde min trimma. Den gikk i 80. Men så trimma jeg ned igjen, da. Var redd for konsekvensene. Bli anmeldt av politiet og sånn

Fordi vi var redd for konsekvensene for politiet og sånt. Og andre trafikanter kan vel også anmelde og alltid si at vi kjører for fort. Så man vet jo aldri. Du kan mista forsikringa også, ikke sant.

Noen av de som ikke har mopedbil sa følgende:

Det er litt uvanlig å trimme mopedbil, men de fleste utenfor byen gjør det.

Hvis du blir tatt så er det dyrt.

Han kameraten min som trimma han (mopedbil), han miskalkulerte på svingen og landa på taket.

3.5.3 Opplevelse av risiko

Bekymring for hvor sårbare mopedbiler er i en kollisjon

Ungdommene uten mopedbil uttrykker bekymring for hvor sårbare mopedbiler er i en kollisjon, særlig mot store kjøretøy som lastebiler. De sier at mopedbiler og mopeder ofte havner i blindsonen til store lastebiler. I tillegg skaper de kø og redusert flyt, noe de mener i seg selv kan føre til trafikkfarlige situasjoner. De beskriver også konkrete situasjoner – som i Sarpsborg – hvor tungtransport trenger fart for å komme seg opp bakker, og hvor en mopedbil i lav fart kan skape farlige situasjoner.

Det er ganske rått hvis de krasjer. Hvis du ser for deg en lastebil eller noe som kommer og dunker borti. Det er flere tonn forskjell.

Det er jo ikke trafikksikkert i det hele tatt, da ... De går jo veldig i blindsonen til lastebiler og store biler og sånne ting. Så det gjør det veldig risikabelt for dem, for de kan ikke bare komme seg vekk. De sitter fast der på en måte.

Så er det et sted i Sarpsborg hvor hvis du har en lastebil bak deg, så må du ligge over fartsgrensa. Fordi den kommer seg ikke opp hvis du begynner å bremse. Så den må ha frifart nedover. Hvis du kommer med en mopedbil som ligger i 45, og du skal egentlig ligge i 70, så ødelegger du det veldig for den tungtransporten.

Et utrygt kjøretøy uansett fart

Blant ungdommene som hadde mopedbil var det noen som mente at høyere fart ikke endrer risiko vesentlig ved kollisjon fordi mopedbilen gir svært begrenset beskyttelse uansett. En av ungdommene sa følgende:

Tror det er en kiste klar uansett om det er frontkollisjon i 50 eller oppe i 80. Spørsvor fort den andre kjører, da.

Ulykker

På skolen har læreren vi snakket med ikke registrert alvorlige ulykker med mopedbil, mens skader med lettsykkel, motorsykkel og moped forekommer årlig, særlig om høsten når det blir glatt. Skadene rammer begge kjønn. Læreren sa:

Men etter å ha jobbet her i mange, mange år, så må jeg jo si at så lenge som jeg kan huske nå, så har det ikke vært noen som har vært i noe ulykke med mopedbil, men vi har jo årlig ... flere som har skadet seg på lettsykkel eller motorsykkel, særlig på høsten. Det begynner å bli glatt og løvet detter ned, og da kommer nå brukne bein og ja ødelagte skuldre og.

3.5.4 Samspill med gående og syklist

Gående opplever samspillet med mopedbiler som vanskelig.

Gående kan oppleve at førerne av mopedbiler ikke følger med i trafikken, særlig i situasjoner der en som fotgjenger forsøker å krysse veien der det ikke er gangfelt. Det ble nevnt at det virker som om mopedbilførere behandler kjøretøyet mer som en sykkel enn som en bil. De kjører tett forbi fotgjengere og tar

minimale sikkerhetsmarginer, med et tydelig fokus på å komme seg raskest mulig forbi. I samtalen med de voksne ble det sagt:

Som fotgjenger så har jeg opplevd ... nestenulykker. ... Uoppmerksomhet blir vel riktig ord å bruke. At de kanskje ikke ser meg eller følger med på trafikkbildet. Skal jeg krysse et sted hvor det er kø, f.eks., og det ikke er et overgangsfelt. (...) venter til jeg ser personen som sitter i bilen i øya, løfter opp hånda og skal gå over ... Det kan jeg ikke gjøre med en mopedbil. For de vil ikke lese bildet og se at jeg har lyst til å krysse en vei.

... De behandler bilen som sykkel. På samme måte som når de skal sykle forbi noen, så tar de bare litt avstand, og så er det (akkurat) nok at de bare kommer seg forbi. Litt sånn kjapt. ... når (vanlige bilister) kjører forbi meg (når jeg går) på gata, så.. senker de farta, ser seg litt om og kjører forsiktig (forbi) for å forsikre seg om at jeg ikke blir redd. Det er nesten motsatt (med mopedbiler). De skal fortest mulig forbi, og da er det kortest mulig avstand til oss.

Syklister opplever særlig forbikjøringer som problematiske.

Forbikjøringer av syklister oppleves ofte som farlige av syklistene selv. Dette skyldes særlig fordi hastighetsforskjellen mellom sykkel og mopedbil er relativt liten. Når sykling foregår i rundt 25 km/t og mopedbilen bare kan kjøre noe raskere, tar forbikjøringen lang tid og krever betydelig plass. Vanlige biler kan legge seg langt ut, passere raskt og deretter senke farten igjen, mens mopedbiler har begrensede muligheter til dette. Resultatet blir lange, tette forbikjøringer som oppleves som skremmende og utrygge. I samtalen med de voksne ble det sagt:

Veldig ofte så føler jeg at enten de kjører bak meg eller mot meg, så ... tar de liksom minimal margin, da. De skal liksom bare fort, litt sånn kjapt forbi.

Opplever litt likt, med forbikjøringer. (...) hvis jeg ligger i 25 km i timen, og de bare klarer å komme oss opp i 50, så tar det jo mye tid (å kjøre forbi meg).

Mopedbilistene selv opplever også samhandlingen med syklende som krevende

Ungdommene med mopedbil synes særlig uforutsigbar atferd fra syklister er vanskelig. De mener syklister som plutselig krysser gangfelt uten å gå av sykkelen skaper usikkerhet og brå oppbremsinger. Samtidig oppleves det som et ansvar å være ekstra forsiktig, siden mopedbilen alltid vil få skylden ved en ulykke. De mener også det er en utfordring når syklister bruker kjørebane selv om fortau eller sykkelvei er tilgjengelig, eller når syklister holder lav fart og dermed sinker trafikken. Dette kan skape irritasjon, kø og behov for forbikjøring, som er krevende for mopedbil med begrenset motorkraft. Noen lar seg også provosere. Det ble sagt følgende:

Ikke lett å forholde seg til, ikke når folk sykler på gangfeltet, og så brått skal de over gangfeltet på sykkelen. For det er vanskelig å se om det skal over. Da blir det noen bråstopp iblant.

Hvis man kommer bak en sykkel som bare sitter på sykkelen og triller. Det er ganske irriterende når den ikke klarer å trække på pedalene. Da må jeg bremse ned, og så blir det kø bak meg igjen.

Og så er det jo sånn, syklister, da, som sykler langs veien (i) sånn halvveis fart, sånn 30, liksom. Det er ikke så lett for en mopedbil å kjøre forbi, da. Så det kan oppstå mye kø og ... av det. For det er ikke bare å trække inn gassen og kjøre forbi når du har fem hester eller noe sånt.

Hvis det tar for lang tid, så berter jeg, og de må svinge. ..

De irriterer meg så mye at fortaua er tomt, og så kjører de på veien. De kan (kjøre på veien), men det er jo ikke deres plass.

3.5.5 Samspill med andre bilister

Skaper sjeldent kø i bytrafikken

I bytrafikk oppleves mopedbiler som lite problematiske, fordi trafikkflyten allerede er lavere og mopedbilen stort sett kan holde samme tempo som øvrig trafikk i 50-soner. Utfordringene oppstår hovedsakelig på veier der mopedbiler skaper kø, særlig på smale eller trafikkerte strekninger hvor forbikjøring er vanskelig eller farlig. Bilistene vi snakket med sa blant annet:

I bybildet, så er det jo mye bedre. En mopedbil den holder den farten den gjør, og det og når det er 50 sonen så er det femti det går i. Jeg får ikke kjørt noe fortere da selv heller på en måte så det.

I bytrafikk oppleves mopedbiler som lite problematiske, fordi trafikkflyten allerede er lavere og mopedbilen stort sett kan holde samme tempo som øvrig trafikk i 50-soner.

Utfordringene oppstår hovedsakelig på veier der mopedbiler skaper kø, særlig på smale eller trafikkerte strekninger hvor forbikjøring er vanskelig eller farlig

Problemet med kø oppstår på veier med fartsgrense over 50 km/t

Frustrasjonen oppstår særlig når mopedbiler kjører merkbart under fartsgrensen fordi de selv som vanlige bilister må kjøre enda saktere enn nødvendig. Noen av informantene rapporterer at de bevisst ikke slipper mopedbiler fram i rundkjøringer, fordi det innebærer å bli liggende bak dem over lengre strekninger. Dette skjer selv om de ellers følger prinsipper som glidelåskjøring. Noen sier:

Avviket fra 45 til 80 er så stort. Det er så stort avvik på farten hver dag.

... når jeg først må kjøre sakte, så har jeg ikke lyst til å kjøre ekstra sakte. Da vil jeg at det skal holde et jevnt tempo.

Jeg er blitt sykkelig opptatt av at vi skal kjøre glidelås, (...) men akkurat hvis der står en mopedbil først i køen der, så nei, da later jeg som jeg ikke ser den, og så ... ja da for noen andre gjøre det. Jeg kan slippe forbi en trailer liksom, men ikke mopedbilen.

Farlige forbikjøringer

Mopedbiler oppleves som særlig skumle for vanlige bilister hvis de dukker opp brått etter svinger og gir liten tid til reaksjon. Store fartsforskjellen skaper kø og utålmodighet som kan føre til farlige forbikjøringer, særlig når bilister ikke vil vente til neste mulighet for trygg passering. En av informantene beskriver at mopedbiler kan skape betydelig frustrasjon, og innrømmer at dette kan føre til egen risikofylt atferd som å kjøre altfor tett bak eller gjennomføre dumme forbikjøringer i ren irritasjon. Det ble blant annet sagt:

.. etter en sving eller hvis det er mørkt eller tåke, så kan du plutselig havne bak en sånn (mopedbil).

Så det skaper mye frustrasjon for min del, og jeg må bare være ærlig på at jeg har kjørt altfor nærme, ... eller jeg har kjørt forbi, som selvfølgelig er helt idiotisk i ren frustrasjon.

... og jeg ser jo mange andre, (de) orker ikke å vente på neste busslomme (der mopedbilen kan slippe fram køen) og kjører forbi, og det er ofte farlige forbikjøringer

Skummelt for mopedbilistene

Mopedbilistene selv kan oppleve de vanlige bilistene som et problem. Andre bilister oppdager ofte for sent at mopedbilen kjører i 45 km/. Det kan føre til bråbremsing, farlige forbikjøringer og ubehagelige situasjoner for mopedbilistene. De sier blant annet:

Det er ofte at folk kommer veldig fort bak deg, hvis du kjører i en 80-sone, og så kommer det en bil ganske fort bak deg, og så ser de ikke at du kjører i 45 fordi de ikke ser merker på bilen tidlig nok, og da kommer de med bråbrems bak deg eller kjører forbi deg. Veldig fort. (...). Det er ganske vemmelig. For det skjer ganske ofte. At folk ikke ser det. For de ser jo ut som biler. I hvert fall bakfra. For de er bare kortere, egentlig.

... Når den kommer bak, så kjører den forbi med en gang. Og da er det ofte en sving. Og da kan det jo skje at det kommer biler andre veien.

Man blir litt mest irritert. Man blir ikke så veldig skremt av det, men mest irritert på at dem utsetter deg for farlige situasjoner ...

Jeg blir aldri redd, men.. Det er jo noen ganger jeg blir forbanna fordi jeg kjører på en sånn folksom vei. Det er mye folk som går på sida sånn, og så kommer folk i hundre helvete og kjører forbi, når du møter en bil foran og ...

Å slippe fram trafikken bak

Mopedbilistene kjenner reglene om å slippe forbi. De sier blant annet:

Vi kan kjøre på alt annet enn motorvei. Og da er det opptil 80. Det er vel ikke så mange veier som er mer enn 80, men vi kan kjøre i 80-soner. Men man skal slippe frem biler hvis det trengs. Det skal ikke være et hinder for andre. Bruke busslommer aktivt. Hvis man kjører et sted hvor du ikke kan kjøre fartsgrensa. Det er i hvert fall det jeg har lært.

Det er mange som ikke er så tålmodig da. Det kan jo da være litt lurt av oss mopedbiler å legge oss inn i en sånn busslomme å la dem komme forbi. Litt sånn bedre samhandling. - Vi gjør jo det.

På vei til... er det en 70-80 sone. Da er det jo lurt at jeg stopper for da stopper det jo helt opp bak hvis jeg kjører først.

Ikke alle følger regelen om å slippe fram trafikken bak.

Noen lar seg provosere av utålmodige bilister. Det ble sagt:

Det kommer an på hvor lang hale der er bak (før jeg slipper forbi). Hvis det bare er et par biler, så gidder jeg ikke. ... Eller hvis 50 sone, for mopedbilen kjører jo i 50. Da gidder ikke jeg heller å stoppe, for da holder jeg fartsgrensa.

Jeg bor litt ut på landet og der er det ikke så mange busslommer å stoppe i. Jeg har fått finger'n og sånn.

Men det er jo veldig opp og ned, da, så hvis jeg møter noen som er tålmodig og har god avstand, så får jeg mer lyst til å legge meg inn i busslomma og slippe dem forbi, da. Men ofte når det er folk som tuter og blinker med fjernlysa og ligger helt oppi ræva mi, så ... Ja, jeg kjører i 30-25 og viser fingeren tilbake, da, så ... bare for å provosere dem litt.

Forventing om at mopedbilister slipper fram

Det er en forventning om at mopedbiler, på samme måte som traktorer, bør være mer konsekvente med å slippe forbi når det danner seg kø bak dem. Selv om mopedbilførere blir opplært til å slippe fram trafikken bak er ikke alle like flinke til det. At traktorer av og til må være på veien og at de faktisk da er på jobb bidrar nok til at tålmodigheten blir større med dem.

At tålmodigheten med en traktor er kanskje litt større, og man tenker, her er en på jobb, og den den går jo ikke fortere. Stort sett er også traktoren flinke til å kjøre inn på busslommen og når køene har blitt for lang og så slipper dem fram trafikken

.. inni meg, mindre tålmodighet enn med en traktor. Jeg kan ikke forklare helt hvorfor, men kanskje var det noe nytt på veien som ikke hadde noen funksjon ...

3.5.6 Deltakernes forslag til tiltak for å bedre trafiksikkerheten

I slutten av alle samtalene tok vi til slutt opp hva deltakerne mente kunne bidra til bedre trafiksikkerhet for mopedbiler i trafikken. Resultatene gjengis her.

Endre fart

Alle gruppene nevner endret fart som et tiltak. Mange mener at lav toppfart skaper irritasjon, farlige forbikjøringer og dårlig flyt i trafikken. Erfaringer med velt og utforkjøring understreker imidlertid behovet for realistiske fartsgrenser. Noen av ungdommene med mopedbil sa:

Det er nok ikke en bil man ville kjørt i høyere enn 80. Hvis du krasjer, så er det ganske over for deg. Og det er ikke sånn veldig bra kapasitet til det. Du kan fort tippe, og hvis du går for fort i en sving ... Jeg kjenner en som har gjort det.

Har en kompis som har gjort det. Han kjørte opp en bakke, så kom han i en grøft og så rulla han.

Kjørt i 60, lissom, noe som gjør at det er mindre som hisser seg over deg, og det blir tryggere generelt ... Det går jo kjempesakte. Ville følte meg tryggere hvis jeg kunne kjøre fortere. Da kunne jeg følge trafikken. Ikke trenge å sperre hele tida og bremse og holde på i buss-stopp og Jeg syns i hvert fall det er slitsomt.

En av bilistene sa:

... bedre om mopedbilene fikk lov til å kjøre litt fortere. Med kanskje en bedre opplæring så hadde de kunnet gått i 60. Det er jo ingen steder hvor det er 45.

Øke vekt og motorkraft

Ungdommene mener at dagens mopedbiler er lite sikre på grunn av strenge vektbegrensninger. De mener at økt tillatt vekt kunne gitt sterkere konstruksjon, bedre sikkerhet, og mulighet for utstyr som airbag, selv om dette også ville økt vekten og kostnadene. Økt motoreffekt for bedre akselerasjon trekkes også fram som viktig for sikker innfletting og samhandling i trafikken, selv uten høyere toppfart.

De er jo mindre trygge fordi det er makskrav på vekt på bilene. Bilene kan jo ikke veie mer enn en moped, tror jeg. Og hvis man hadde økt hvor mye den kan veie, så hadde den også blitt tryggere. For nå er det mye plastikk fordi det er vektbegrensning.

Og airbag, kanskje. Men det veier jo. Nei, det er ekstraustyr.

Og kanskje hatt litt mer hestekrefter i bilene, da. Selv om det skal gå like fort, så har det mye å si på akselerasjoner og sånn.

Mobiltelefon og uoppmerksomhet

Ungdommene selv nevner behov for tiltak mot uoppmerksomhet. Særlig mobilbruk under kjøring nevnes som problematisk. Noen av dem sier:

Om du ser på telefonen når du kjører ... Det kan du ikke gjøre. Nei, det er det ikke lov til. Men hvis man gjør det, da, blir man litt mer uoppmerksom på andre, som syklistene og gående.

Ta vekk telefonen. Det blir ofte litt fristende å se på telefonen når man kjører. Og det kan jo ofte bli litt dyrt for lommeboken hvis du blir tatt av politiet.

Bedre synlighet

Bilistene foreslår økt synlighet som et viktig tiltak for mopedbiler, for eksempel med varseltrekant, blinkende lys eller andre tydelige markeringer. Det trekkes også paralleller til Sverige, der såkalte EPA-traktorer er vanlige og godt merket, samt til ordninger i andre land der nye sjåførere må ha en synlig «L» på bilen. De sa:

Det skulle kunne være en varseltrekant eller et eller annet, eller blinkende lys..

Mer synlighet på noe vis, I Sverige så har de ... (såkalt) EPA-traktor, men de kjører i 30, og det er også veldig skummelt. Men de har en sånn stor varseltrekant bak som er veldig synlig.

Alle har et forhold til den L-en. Det symboliserer at du er under læring.

Og da tror jeg i hvert fall at man blir litt mer sånn ... litt mer «slæk» til dem «Å ja, dette er en mopedbil. Han har fått lappen, men jeg ser tydelig at han er ny i trafikken».

Bedre opplæring

Noen av de med mopedbil mener at mulighet til å kjøre fortere bør kombineres med strengere opplæring, flere kjøretimer og tydeligere krav til førerkompetanse. Bilistene peker på et misforhold mellom kjøretøyets egenskaper og nivået på opplæringen, og at manglende trafikkforståelse kan forklare utrygg atferd, som svake risikovurderinger og lite hensyn til fotgjengere og andre trafikanter. En av mopedbilbrukeren sa:

Ja, jeg syntes at man heller burde ha strengere (opplæring), kjøretimer og kurs og sånn, og så heller hatt lov til å kjøre fortere. Kanskje 60-70, så vi kan følge trafikken her, da. For det kan jo skape mye irritasjon og farlig forbikjøring og at andre gjør dumme valg og kjører fort, da.

Bilistene sa blant annet:

Jeg trodde oppriktig at det var litt vanskeligere å ta mopedbillappen enn scooter eller moped.

Det forklarer jo disse konsekvensvurderingene deres da. (...) De har kanskje ikke blitt lært opp.

Jeg bare tenkte naturlig at du må ha litt mer kjøtt på beina hvis du skal kjøre bil. At man ikke gjør det umulig, for noen funker det jo veldig bra ... Men å ha hatt noen kjøretimer, eller en slags oppkjøring eller noe ... som beviset at man er skikka.

Direkte dialog med mopedbilbrukerne

Et konkret eksempel viser også at dialog og involvering av foreldre kan bidra til bedre kjøreatferd og økt modenhet hos unge førere. En av bilførerene (som også er lærer) sa:

... pratet lenge på telefonen (med en pappa) om dette her med årsakene og det endte jo med at det ble ganske fin samtale som han tok det videre med sin sønn ... Han skjerpet seg veldig etterpå etter å ha snakket med faren sin. Det endte opp med at det ble en bra samtale og en mer fornuftig sjåfør etterpå da.

Forbud

Fra et bilistperspektiv er det lett å tenke at det ikke burde være lov til å kjøre mopedbil i 45 km/t der fartsgrensen er 80 km/t. Det skaper både frustrasjon og farlige situasjoner. En sa:

....., men personlig så kan jeg sann ikke fatte og begripe at det kan være lov å kjøre med de bilene på de veiene når det er 80 sonen. Jeg jeg synes det er uforsvarlig rett og slett.

3.5.7 Oppsummering – trafikksikkerhetsutfordringene og forslag til tiltak

Andre trafikanter ser ut til å mene at mopedbiler kjører både for fort og for sakte, avhengig av kontekst. Det vil si at de oppleves som for raske i boligområder, men samtidig for trege på hovedveier. Enkelte kjører også mer forsiktig i nærområdet der de bor, mens de kan kjøre mer hensynsløst i andres boligområder. Ungdommene sier selv at de er opptatt av egen sikkerhet og tilpasser seg dette. De prøver å unngå veistrekninger de opplever som vanskelige og utrygge. Å ta godt vare på mopedbilen er viktig. De er derfor opptatt av ikke å gjøre noe som kan påføre mopedbilen skade.

At en mopedbil kan være farlig i en kollisjon med et annet kjøretøy, er det enighet om blant ungdommene. Vi har imidlertid ikke noe statistikk å vise til og kan ikke si noe om den reelle risikoen for alvorlige skader eller død som følge av trafikkulykker der mopedbiler er innblandet. Når de gjelder mindre skader hadde vår informant ikke registrert at noen på skolen som hadde skadet seg ved å kjøre mopedbil.

Samsillet med gående og syklende oppleves som utfordrerne for alle parter. Det ble rapportert at mopedbilistene ikke er nok oppmerksomme på forgjengere og skjønner ikke alltid deres signaler og intensjoner i trafikkbildet. Problemet i samsillet med syklistene for mopedbilistene er preget av at syklistene sykler saktere enn mopedbilene. Mopedbilistene opplever derfor at syklistene hindrer deres framkommelighet og irriterer seg over det. Syklistene på sin side opplever ubehag når mopedbiler kommer bakfra og skal kjøre forbi, både fordi de kjører for tett innpå og fordi de bruker lang tid på selve forbikjøringen.

I bytrafikk oppleves mopedbiler som lite problematiske, fordi trafikkflyten allerede er lavere og mopedbilen stort sett kan holde samme tempo som øvrig trafikk. Utfordringene oppstår hovedsakelig på veier der mopedbiler skaper kø, særlig på smale eller trafikkerte strekninger hvor forbikjøring er vanskelig eller farlig. Frustrasjonen oppstår særlig når mopedbiler kjører merkbart under fartsgrensen. Dette kan føre til dumme forbikjøring i ren irritasjon. Mopedbiler oppleves som særlig skumle for vanlige bilister hvis de dukker opp brått etter en sving.

Mopedbilistene selv opplever også de vanlige bilistene som et problem. De oppdager ofte for sent at mopedbilen kjører i 45 km/h. Det kan føre til bråbremsing, farlige forbikjøring og ubehagelige situasjoner for mopedbilistene.

Mopedbilistene kjenner reglene om å slippe forbi, men ikke alle følger denne regelen. Noen lar seg også provosere av utålmodige bilister. Bilistene mener at mopedbiler, på samme måte som traktorer, bør være mer konsekvente med å slippe forbi når det danner seg kø bak dem. At traktorer faktisk er på jobb når de er på veien bidrar nok til at tålmodigheten blir større med dem enn med mopedbilister.

Når det gjelder tiltak som kan forbedre samspillet i trafikken og trafiksikkerheten for mopedbilene kom det fram mange forslag. Alle gruppene nevner endret fart som et tiltak. En av bilistene foreslo forbud mot mopedbiler der fartsgrensen er 80 km/t. Ungdommene mener at dagens mopedbiler er lite sikre på grunn av strenge vektbegrensninger. Økt motoreffekt for bedre akselerasjon trekkes også fram. Av andre tiltak ble det nevnt tiltak mot uoppmerksomhet, økt synlighet og bedre opplæring. Et konkret eksempel viser også at dialog og involvering av foreldre kan bidra til bedre kjøreatferd.

4 Konklusjon og diskusjon

Formålet med denne studien var å få mer kunnskap om hva som kan forklare kjøp og bruk av mopedbil (og den økte bruken), og om og på hvilken måte mopedbiler kan være en utfordring for henholdsvis nullvekstmålet (inkl. målet om effektiv arealbruk) og nullvisjonen. I det følgende konkluderes det i forhold til dette formålet. I tillegg diskuteres det mulige implikasjoner av økt mopedbilbruk blant ungdom vil ha for henholdsvis nullvekstmålet og nullvisjonen. Til slutt trekkes frem informantenes egne forslag til hvordan trafiksikkerheten knyttet til mopedbilbruk kan forbedres.

4.1 Hva kan forklare behov for og bruk av mopedbil?

Det er et samspill mellom ulike drivere som gjør at ungdom går til anskaffelse av mopedbil. En viktig forklaring er at det er et praktisk fremkomstmiddel. Mopedbilen gir økt selvstendighet for ungdommene, den gir foreldrene mer «fri» fra kjøring og den kompenserer for mangelfullt (opplevd) transporttilbud der de bor. Det er ikke bare de praktiske årsakene som ser ut til å være viktig for anskaffelsen, det er i tillegg både økonomiske, sosiale og kulturelle forhold som kan forklare hvorfor noen går til anskaffelse av dette transportmiddelet. De ulike forholdene som kan forklare anskaffelse og bruk av mopedbil, beskrives nærmere i det følgende.

Mangelfullt kollektivtilbud – en praktisk driver

Samlet sett oppfatter ungdommene med mopedbil *kollektivtilbudet* som mangelfullt og lite brukervennlig for dem. Et mindretall av ungdommene brukte buss før de hadde mopedbil, ofte fordi de ikke hadde noe annet alternativ. Kollektivtransport benyttes nå hovedsakelig når egen transport ikke er tilgjengelig eller i situasjoner der det er mer praktisk enn å kjøre selv, for eksempel til fest og festivaler.

Flere pekte på at kollektivtilbudet hadde tidlige sisteavganger og manglende helgetilbud, noe som begrenser både skolehverdagen og deres sosiale liv. Mange mente at de ville måttet komme hjem tidligere, mistet fleksibilitet i hverdagen og fått dårligere sosial deltakelse, samt mindre søvn fordi de må stå opp tidligere for å rekke skolen.

Vi synes å se noen forskjeller mellom ungdom med og uten mopedbil. Ungdom med mopedbil er generelt mer misfornøyd med kollektivtilbudet og bruker det sjeldent, mens flere uten mopedbil opplever tilbudet som tilfredsstillende og benytter buss regelmessig. Det er imidlertid uklart om dette skyldes faktiske forskjeller i tilbudet eller ulike vurderinger av det samme tilbudet. Ulike preferanser og legitimering av egne valg kan ligge bak disse vurderingene. Vi kan ikke ut fra denne studien si om det er det faktiske kollektivtilbudet som er den reelle drivkraften, men det er opplevelsen av tilbudet som vi her trekker fram som en drivkraft for anskaffelse av mopedbil.

Sykling oppleves ikke som et reelt alternativ – en praktisk driver

De fleste sluttet å bruke sykkel fast etter barneskolen. Det gjelder både de med og de uten mopedbil. Sykkel brukes nå kun i unntakstilfeller, gjerne korte turer til venner eller om sommeren, men det er ikke en vanlig del av hverdagsreisen. Sykkel oppleves som lite praktisk, enten fordi avstandene er for store, det tar for lang tid, eller fordi de av ulike grunner ikke ønsker å sykle. Samtidig får vi vite at det er ungdommer de kjenner til på skolen som sykler, og de fremstår som en egen gruppe med et eget miljø. El-sparkesykler vurderes imidlertid som et nyttig og morsomt transportmiddel, spesielt om man bor nær byen eller er i byen, der tilbudet av el-sparkesykkelutleie er større. Noen av ungdommene (uten mopedbil) eide sin egen el-sparkesykkel.

Foreldre som kjøper seg «fri» - og ungdommene får økt selvstendighet – en praktisk driver

Før de fikk mopedbil var de fleste *avhengige av foreldre* for transport, både til skole, fritidsaktiviteter og sosiale ting. De som hadde mopedbil kunne kjøre selv, ha stereo i bilen og bevege seg uavhengig av foreldre, noe som gjorde dem attraktive og heldige, særlig i dårlig vær. En av grunnene for kjøp av

mopedbil til barna i husholdet kan være for at foreldrene da for mer tid til sine aktiviteter. En av de voksne vi intervjuet bekreftet dette. Foreldre får mer tid når barna blir mer selvstendige.

Mopedbilen oppleves ut fra dette som en løsning som både gir ungdommene selv større selvstendighet og foreldrene en enklere hverdag. Hverdagslogistikken i familiene ville blitt mer krevende uten mopedbil. Dette er også en praktisk drivkraft for anskaffelse av mopedbil og antakelig også drivkraften for foreldrenes hjelp med finansieringen.

Foreldres bekymring for trafiksikkerhet – en sosial driver

Ikke alle ønsker seg mopedbil. De som ikke hadde mopedbil, var mer interessert i motorsykkel. For flere var mopedbil ikke førstevalget. De ønsket seg heller lettmotorsykkel eller vanlig moped. Økonomi, gode tilbud og foreldres bekymring for sikkerhet trumfet dette ønsket. Mange foreldre opplevde lettmotorsykkel og scooter som for risikofylt for en 16-åring, både på grunn av fart og modenhet, og foretrakk mopedbil som et tryggere alternativ. Selv om noen i utgangspunktet var skeptiske, ble mopedbilen etter hvert akseptert fordi den gir beskyttelse, varme og komfort. Denne bekymringen hos foreldrene for trafiksikkerhet kan fremstå som en drivkraft for at mopedbil ble valgt framfor lettmotorsykkel eller moped. Dette var nok også, sammen med at barna ikke blir avhengig av deres kjøring, en drivkraft for foreldrenes hjelp med finansieringen.

Gode tilbud og større bruktmarked – økonomiske drivere

Vi får vite at noen ungdommer tar opp lån, men foreldrekjøp eller spleising med foreldre er det mest typiske. Bruk av konfirmasjonspenger er vanlig. Noen betaler en prosentandel og får tilsvarende igjen av foreldrene ved salg. Alle sa de skulle selge mopedbilen når de ble 18 år. Det var en forventning om at mopedbilen holdt seg i verdi. De var også nøye med å kjøre forsiktig for å ikke ødelegge mopedbilen, nettopp for å kunne selge den uten mye tap.

At det er et bruktmarked for mopedbiler gjør investeringen mer akseptabel for familiene og er en økonomisk driver for at flere tar seg råd til det. Det er imidlertid ikke alle familier som kan legge ut et så stort beløp, selv om de får det igjen ved salg. De voksne i utvalget var bekymret for at dette kan bidra til å skape skiller i samfunnet mellom ungdom fra de familiene som har råd til å legge ut et så stort beløp og andre ikke.

Behov for mopedbil for å delta i fritidsaktiviteter og aktiviteter på skolen – aktiv livsstil som en driver

Mopedbilen brukes i stor grad til kjøring til treninger, kamper og andre aktiviteter, særlig blant elever ved idrettsskole der reisebehovet er stort. Kollektivtilbudet dekker ofte ikke idrettsarenaer, eller går svært sjelden. For lengre reiser, som kamper i Oslo eller andre steder langt unna, er de fortsatt avhengig av foreldre, blant annet fordi mopedbil ikke kan brukes på motorvei som E6 og fordi reisetiden blir svært lang. For noen brukes mopedbilen også i skoletiden til å komme seg til aktiviteter, og uten den ville dette, ifølge ungdommene selv, vært vanskelig. Alternativene som nevnes er å fortsette med scooter, sitte på med andre, eller eventuelt kjøpe andre kjøretøy som firhjuling/ATV. Noen mener også at de måtte valgt en skole nærmere hjemmet eller flyttet, fordi kollektivtransport ikke framstår som et reelt alternativ. Mopedbilen som grunnlag for å kunne opprettholde de aktivitetene og den livsstilen de ønsker seg kan på denne måten være en drivkraft for anskaffelsen av mopedbil.

Mopedbilen er en sosial arena som også gir fordeler for eieren – en sosial driver

Det kommer tydelig frem i intervjuene at mopedbilen er en sosial arena – og vennene deres som får sitte på, og den brukes ikke utelukkende som et praktisk fremkomstmiddel. Mopedbilen fungerer som et sted å være. De kjører tidvis rundt i flokk, gjerne med en passasjer i bilen og hører på musikk. Den gir mulighet til å være sammen med andre, kjøre rundt uten et bestemt mål. Når mange i vennekretsen også har mopedbil, blir det en felles arena for å kjøre rundt, dele musikk og være sammen, noe som styrker både fellesskap og identitet. Musikkaneleggs oppleves som en morsom og viktig del av mopedbilen og bruken av den.

Flere opplever å bli kontaktet for skyss, og dette kan gi sosial anerkjennelse. De sier også at de unngår drikkepress fra andre ungdommer fordi de ikke kan drikke når de kjører. At man kan tilby skyss når det

er dårlig vær er en fordel som ikke lett motorsykkelen har. Vi har ikke nok grunnlag i materialet til å kunne si noe om hvorvidt alle disse sosiale fordelene er noe som kan forklare innkjøp av mopedbil – eller om det er fordeler som oppleves i etterkant.

Mopedbilens symbolske betydning – en kulturell driver

For mange av ungdommene har mopedbilen fått en attraktiv symbolsk verdi. Til tross for at den er et relativt langsomt transportmiddel, oppleves den av mange som et "kult" fremkomstmiddel. Dette synes i mindre grad å være knyttet til fart eller kjøreegenskaper, og i større grad til den uavhengigheten den gir, muligheten til å transportere venner og den sosiale rollen mopedbilen kan ha i ungdomsmiljøet. At de har sett at eldre ungdom har det på skolen før de er gamle nok selv, gjør det ekstra attraktivt. Blant våre informanter var den symbolske betydningen i mindre grad knyttet opp til at mopedbilen også kan brukes som et statussymbol, dvs. som en mulighet til å vise at man har penger til å prioritere et så dyrt transportmiddel.

Hva er det som driver den økte bruken av mopedbil?

Økningen i bruk av mopedbil blant ungdom ser ut til å kunne forklares av et samspill mellom flere faktorer. For det første har mopedbilen klare praktiske fordeler. Den gir ungdom større mobilitet og uavhengighet i en livsfase der transportbehovet øker, samtidig som den kan være et alternativ der kollektivtilbudet oppleves som begrenset eller avstandene er store.

Samtidig ser det ut til at mopedbilens attraktivitet ikke bare ligger i de praktiske egenskapene, men også i den sosiale og kulturelle betydningen den har fått. Den fungerer ikke bare som et transportmiddel, men også som en sosial arena, et uttrykk for selvstendighet og et transportmiddel som mange ungdommer oppfatter som attraktivt eller «kult». Når flere ungdommer i et lokalmiljø har mopedbil, blir både de praktiske og sosiale fordelene mer synlige for andre. Dette kan bidra til at mopedbilen får en mer etablert plass i ungdomsmiljøet, hvor eierskap og bruk blir en del av ungdomsmiljøet og oppleves som attraktivt.

En tredje forklaring er økonomisk. Et voksende brukmarked gjør investering i mopedbil mindre risikofylt, fordi eierne i større grad kan forvente å få igjen en betydelig del av kjøpesummen ved videresalg. Dette kan senke terskelen for å kjøpe mopedbil.

Disse faktorene kan også forsterke hverandre over tid. Når utbredelsen øker, blir mopedbilen mer synlig og mer normalisert. Flere får kjennskap til både de praktiske og sosiale funksjonene, noe som kan bidra til ytterligere etterspørsel og en selvforsterkende utvikling i både kjøp og bruk.

4.2 Innvirkning på nullvekstmålet og arealbruk

En del av studien har vært å se på hvordan bruk av mopedbil kan virke inn på nullvekstmålet. Vi har vist at de med mopedbil i liten grad bruker kollektivtransport og at få av ungdommene sykler. Vi kan imidlertid ikke konkludere noe om innvirkningen på nullvekstmålet, men vi antyder at mopedbil kan være med på å sosialisere til mer bruk av bil. En del av studien har også vært å se om tilrettelegging for parkering av mopedbiler på skolene går på bekostning av sykkelparkering. I konklusjonen har vi valgt å se på parkering sammen med nullvekstmålet fordi sykkelparkering er et avgjørende virkemiddel til å tilrettelegge for mer sykling og fordi parkeringsrestriksjoner for bil er et viktig virkemiddel for å få ned bilbruken.

Mopedbil som sosialisering til bilkjøring – mopedbil som "ukultur"

De voksne i utvalget er generelt skeptiske til at ungdom får tilgang til et bil-lignende kjøretøy i så ung alder. Flere av de voksne karakteriserer mopedbilkulturen som ukultur og at det gir feil signaler. Hvis ungdom blir vant til å bruke mopedbil istedenfor å gå, sykle eller bruke kollektivtransport blir de lett sosialisert til bilbruk. De blir ikke vant til å bruke andre transportmidler. Mopedbilen kan derfor være en praktisk og psykologisk driver for mer bilbruk. De sier også selv at de blir bedre sjåfører for vanlig bil ved å starte med mopedbil.

Kampen om arealer til parkering på skolene

På en av skolene var det egne parkeringsplasser for mopedbil. Om disse var planlagt på bekostning av sykkelparkering vet vi ikke, men de ble i alle fall tidvis fulle både av egne elever og elever fra andre skoler. Ordningen med årlig parkeringsavgift (omtrent 1000 kroner) praktiseres ikke konsekvent, og elevene selv så sjeldent eller aldri kontroll. Det førte til at mange parkerer gratis uten konsekvenser.

Manglende tilrettelegging på en av skolene førte til at de parkerte på ansatt- eller lærerparkeringen, eller hos venne som bor nær skolen, for å unngå bøter og stress. Flere uttrykte frustrasjon over at skolen og myndighetene ikke har lagt bedre til rette for parkering, særlig ved store videregående skoler med elever som har lang reisevei. Det vil si at de forventet at det ble tilrettelagt for deres bruk av mopedbil.

Gratis parkering i parkeringshus

Mopedbiler har ingen fordeler når det gjelder parkering annet enn at de er små og kanskje lettere finner en parkeringsplass. Når ungdommene er i sentrum, parkerer de imidlertid gratis i parkeringshus. Det er vanlig at betaling er knyttet opp til at systemet tar bilde av registreringsnummeret foran ved innkjøring. Mopedbiler har ikke registreringsnummer foran og kan dermed kjøre inn uten å bli registrert. Dette fører til at aktiv bruk av pris på parkering i parkeringshus som et transportpolitisk tiltak ikke virker på dem.

Denne studien kan ikke konkludere med at mopedbilene tar arealer fra tilrettelegging for sykkelparkering, men blir mopedbiler mer utbredt kan det bli behov for mer plass til mopedbiler på og rundt skolens arealer. Hvis flere skaffer seg mopedbil fordi de slipper å betale i parkeringshus vil dette kunne virke inn på nullvekstmålet.

4.3 Innvirkning på nullvisjonen

Når det gjelder innvirkning på nullvisjonen – og på trafiksikkerhet, så har vi i studien valgt å belyse hvordan både mopedbilistene selv opplever samspillet med de andre trafikantene og hvordan andre trafikanter opplever mopedbilen i trafikken.

Samspillet med gående og syklende oppleves som utfordrerne for alle parter

Vi ser av samtalene med mopedbilistene at de opplever samspillet som krevende. Fotgjengere opplever mopedbilistene som lite oppmerksomme og skjønner ikke alltid fotgjengerens signaler og intensjoner i trafikkbildet. Problemet i samspillet med syklistene er preget av at syklistene sykler saktere enn mopedbilene. Mopedbilistene opplever derfor at syklistene hindrer deres framkommelighet og irriterer seg over det. Syklistene opplever ubehag når mopedbiler kommer bakfra og skal kjøre forbi, både fordi de kjører for tett innpå og fordi de bruker lang tid på selve forbikjøringen. Som for andre vanlige bilister blir de irriterte på gående og syklende i trafikken hvis de er til hinder for dem. Problemet for mopedbilistene er at de ikke har samme erfaring til å håndtere dette som vanlige bilister.

Utfordrende samspill med mopedbiler for bilister

I bytrafikk oppleves mopedbiler som lite problematiske, fordi trafikkflyten allerede er lavere og mopedbilen stort sett kan holde samme tempo som øvrig trafikk i 50-soner. Utfordringene oppstår hovedsakelig på veier der mopedbiler skaper kø, særlig på smale eller trafikkerte strekninger hvor forbikjøring er vanskelig eller farlig. Frustrasjonen oppstår særlig når mopedbiler kjører merkbart under fartsgrensen. Dette kan føre til dumme forbikjøring i ren irritasjon. Mopedbiler oppleves som særlig skumle for vanlige bilister hvis de dukker opp brått etter en sving.

Bilistene oppleves som utfordrende for mopedbilistene

Mopedbilistene selv kan oppleve de vanlige bilistene som et problem. De oppdager ofte for sent at mopedbilen kjører i 45 km/h. Det kan føre til bråbremsing, farlige forbikjøring og ubehagelige situasjoner for mopedbilistene. De opplevde det derfor som ubehagelig å kjøre på enkelte veistrekninger, spesielt der det er mange svinger, uoversiktlig og høy fartsgrense. De unngår innfartsårer med høy

trafikk og høy fart fordi mopedbilen akselererer sakte og opplever problemer med å komme trygt ut i trafikken.

Å slippe forbi

Mopedbilistene kjenner reglene om å slippe forbi, men ikke alle følger denne regelen. Noen lar seg også provosere av utålmodige bilister. Bilistene mener at mopedbiler, på samme måte som traktorer, bør være mer konsekvente med å slippe forbi når det danner seg kø bak dem. At traktorer faktisk er på jobb når de er på veien bidrar nok til at tålmodigheten blir større med dem enn med mopedbilister.

Vi har ikke ulykkesstatistikk for mopedbiler i Norge. Antall kjøretøy er fortsatt relativt lavt og i ulykkesdata skiller man ikke klart mellom mopedbil og moped. Vi kan derfor ikke konkludere om mopedbilistene faktisk er mer involvert i ulykker enn andre trafikanter.

4.4 Deltakernes forslag til trafiksikkerhetstiltak

En viktig del av samtalene i alle gruppene har vært trafiksikkerhetstiltak for å løse noen av de problemene de opplever med mopedbiler. Alle gruppene nevner *endret fart* som et tiltak. Mange mener at lav toppfart skaper irritasjon, farlige forbikjøringer og dårlig flyt i trafikken. Erfaringer med velt og utforkjøring understreker imidlertid behovet for realistiske fartsgrenser. Fra et bilistperspektiv kom det fram holdninger om at det *ikke burde være lov til å kjøre mopedbil der fartsgrensen er 80 km/t*. Det skaper både frustrasjon og farlige situasjoner.

Ungdommene selv mener at dagens mopedbiler er lite sikre på grunn av strenge vektbegrensninger. De mener at *økt tillatt vekt* kunne gitt sterkere konstruksjon, bedre sikkerhet, og mulighet for utstyr som airbag, selv om dette også ville økt vekten og kostnadene. *Økt motoreffekt* for bedre akselerasjon trekkes også fram som viktig for sikker innfletting og samhandling i trafikken, selv uten høyere toppfart.

Selv om ungdommene vet at de ikke skal bruke mobiltelefon mens de kjører så innrømmer noen av dem at de likevel gjør dette. De nevner derfor behov for *strengere tiltak mot uoppmerksomhet og mobilbruk* under kjøring.

Bilistene foreslår *økt synlighet* av mopedbilene som et viktig tiltak. De nevner for eksempel merking bak med varseltrekant, blinkende lys eller andre tydelige markeringer. Det trekkes også paralleller til Sverige, der såkalte EPA-traktorer er vanlige og godt merket, samt til ordninger i andre land der nye sjåførere må ha en synlig «L» på bilen.

Noen av de med mopedbil mener at hvis de får mulighet til å kjøre fortere så bør dette kombineres med *strengere opplæring*, flere kjøretimer og tydeligere krav til førerkompetanse. Bilistene peker på et misforhold mellom kjøretøyets egenskaper og nivået på opplæringen, og at manglende trafikkforståelse kan forklare utrygg atferd, som svake risikovurderinger og lite hensyn til fotgjengere og andre trafikanter. Her må det nevnes at Staten vegvesen har sent et forslag til endring av trafikkopplæringen for klasse AM 147 (mopedbil). De har sett en stor økning i antall førerkort på mopedbil, spesielt blant yngre førere. I tillegg har opplæringen i liten grad blitt revidert siden den ble innført. Det er derfor ønskelig å se på opplæringen på nytt og tilpasse den til målgruppen og den enkeltes behov. Ett av forslagene i høringen er å innføre praktisk prøve i tillegg til dagens teoriprøve.

Bedre formell opplæring er viktig, men dette bør også kombineres med *direkte dialog med ungdommene som kjører mopedbil*. Et konkret eksempel som ble trukket fram var at dialog og involvering av foreldre kan bidra til bedre kjøreatferd og økt modenhet hos unge førere. Det vil si at foreldre og voksne rundt ungdommene kanskje bør følge med og ha jevnlig samtaler med ungdommen om atferd i trafikken.

5 Videre forskning

Denne studien har gitt økt innsikt i ungdoms bruk av mopedbil og identifisert flere mulige forklaringer på den økte utbredelsen. Det er behov for videre forskning for å undersøke utbredelsen av mopedbil-bruk, hvordan bruk varierer mellom ulike geografiske forhold og sosioøkonomiske grupper og hvor utbredte de identifiserte forklaringene er blant ungdom generelt, og i hvilken grad praktiske, økonomiske, sosiale og kulturelle faktorer bidrar til å forklare bruk av mopedbil.

Videre forskning bør også belyse samt hvordan lokale transportforhold og tilgjengelige transportalternativer påvirker valg av mopedbil. Det vil også være relevant å undersøke hvilke konsekvenser den økte utbredelsen har for trafiksikkerhet og transportpolitikk, herunder hvordan mopedbiler inngår i lokale og nasjonale strategier for mobilitet, areal- og transportplanlegging og bærekraftig transport.

Referanser

- Bamberg, S., Hunecke, M., & Blöbaum, A. (2007). Social context, personal norms and the use of public transportation: Two field studies. *Journal of Environmental Psychology*, 27(3), 190-203.
- Berge, 1994b. The Battle of Images. Cultural conceptions of different transport modes in Oslo. Arbeidsdokument TP/0735/94, Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Berge, G. 1996. Livsstil og transportmiddelvalg. TØI rapport 328. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Berge, G. 1997. Livsstil, miljøbevissthet og transportatferd. TØI rapport 366. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Bourdieu, P. 1984. *Distinction: Critique of the Judgement of taste*. Harvard University Press, Cambridge.
- Bypakke Nedre Glomma. (2024., 9.oktober). <https://bypakkenedreglomma.no/byvekstavtale/>
- Bypakke Nedre Glomma. (2024, 11. mars). *Nullvisjonen – fortsatt en vei å gå*. <https://bypakkenedreglomma.no/nullvisjonen-fortsatt-en-vei-a-ga/>
- Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Usterud Hanssen, J. 2015. Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingsffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. TØI rapport 1439. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Elster, J. 1989. Social norms and economic-theory. *J. Econ. Perspect*, 3(4), 99-117.
- Ellis, I. O., Amundsen, M., Kjørstad, K.N. 2019. Utvikling i de unges reisevaner fra 1990-tallet til i dag En analyse av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Urbanet -rapport 129/2019
- Ellis, I. O., Brunstad, Ø. L., Nordbakke, S., & Throndsen, T. S. 2023. Skolereiser blant ungdom i Viken. *TØI-rapport 2006/2021*. Transportøkonomisk institutt
- Engebretsen, Ø., 2021. «Tilgjengelighet og transportvalg» i Nordbakke, S., Christiansen, P., Engebretsen, Ø., Grue, B., Lunke, E.B., Krogstad, J.R., 2020. Akseptable tiltak for mer effektive og miljøvennlige arbeidsreiser. TØI-rapport 1779/2020. Transportøkonomisk institutt, Oslo (rapporten publiseres 2021).
- Flügel, S., Halse, A. H., Hulleberg, N., Jordbakke, G. N., Veisten, K., Sundfør, H. B., & Kouwenhoven, M. 2018. Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer. *Dokumentasjonsrapport til Verdsettingsstudien, 2019, 2018-2019*.
- Farrow, K., Grolleau, G., & Ibanez, L. (2017). Social Norms and Pro-environmental Behavior: A Review of the Evidence. *Ecological Economics*, 140, 1-13.
- Giddens, A., & Sutton, P. W. (2021). *Sociology* (9th ed.). Polity Press
- Grønmo, Sigmund. 1982
Forholdet mellom kvalitative og kvantitative metoder i samfunnsforskningen. Kvalitative metoder i samfunnsforskningen, Oslo, Universitetsforlaget 1982
- Hoel, Marit og Bjørn Hvinden (1990): "Om bruk av gruppediskusjoner som samfunnsvitenskapelig forskningsmetode". I: Holter, Harriet og Ragnvald Kalleberg (red.) *Kvalitative metoder i samfunnsforskning*. Universitetsforlaget.
- Kroesen, M. (2015). Do partners influence each other's travel patterns? A new approach to study the role of social norms. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 78, 489-505. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.06.015>
- Levy, S. J. 1959. Symbols for sale. *Harvard Business Review*, 37.

- Morgan, D. L. 1997. *Focus group interview as qualitative research*. Qualitative Research Methods Series 16. A SAGE University Paper, USA.
- Moestue, A. 2002. *Bil og bilkjøring*. Norsk etnologisk gransking.
- Miguel, F. 1990. Om värden ock livsstilar. Lunds universitet, Sosiologisk institusjon. Prosjekt LOM.
- Nordbakke, S. 2002. Transportprofil og livsstil. Transportmiddelbruk, aktivitetsmønstre og forbruksorientering. TØI rapport 579. Transportøkonomisk institutt, Oslo.
- Nordbakke, S., & Lunke, E. 2021. Bilbruk i hverdagslivet – et reelt valg eller en strukturell tvang. *Om begrunnelser for og holdninger til bilbruk. TØI rapport 1834*
- Nordbakke, S. og Lunke, E. 2023. Kjørestopp – tiltak for å redusere foreldrekjøring til idrettsaktiviteter. TØI-rapport 1990, Transportøkonomisk institutt.
- Nord universitet 2023. [Mopedbil-erfaring gir flere fordeler](#)
- NRK, Troms og Finnmark 17.10.2022. [Foreldre lar ungdommene trimme kjøretøyene sine fordi de mener fartsgrensa er for lav – NRK Troms og Finnmark](#)
- Samferdselsdepartementet (2025.) Byvekstavgifter og tilskudd til byområder. Regjeringen. Tilgjengelig på: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/byvekstavtalerogtilskudd/id2571977/>
- Simmel, G. 1902/1978. *Storbyen og åndslivet*. I: Handling og samfunn (red.): Østerberg, D. Unipax, Oslo
- Veblen, 1899/1976. *Den arbeidsfrie klasse*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Vaa, T og Amundsen, A, 2016. Utrygghet og risiko i transport: En diskusjon. TØI-rapport 1525/2016
- Weber, M. 1922/1971. *Makt og byråkrati*. Gyldendal Norsk Forlag, Oslo.
- Weber, M. 1978. *Economy and Society: An Outline of Interpretive Sociology*. Red. Guenther Roth & Claus Wittich. Berkeley: University of California Press. (Originalutgave 1922.)
- Wilke, W.L. 1990. *Consumer Behaviour*. John Wiley & Son, New York.

TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Postadresse:
Transportøkonomisk institutt
Postboks 8600 Majorstua
0349 Oslo
Norge

Kontoradresse:
Forskningsparken
Gaustadalléen 21

E-post: toi@toi.no

Hjemmeside: www.toi.no

