

Sammendrag:

Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet

Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?

På hele 1980-tallet økte førerkortandelen jevnt blant ungdom. På 90-tallet skulle denne tendensen vise seg å snu. Flere studier ved Transportøkonomisk institutt har vist at det på 90-tallet var en gradvis nedgang i førerkortandelen blant ungdom. Den samme utviklingen finner vi også igjen i andre land. Både Danmark og Sverige har opplevd en nedgang i førerkortandelen blant ungdom. I Sverige kan nedgangen i førerkortandelen blant ungdom tilbakeføres helt til 1978.

Mens tidligere studier ved Transportøkonomisk institutt har fokusert på førerkortandel for henholdsvis 18-åringer (Sagberg 2000) og for aldersgruppen 18-24 år (Bjørnskau 2000), kartlegges førerkortandelen for hvert enkelt alderstrinn mellom 18 og 24 år på 90-tallet i denne studien. Studien kartlegger også førerkortandel blant kvinner og menn samt utviklingen i førerkortandel i hvert enkelt fylke i samme periode. I tillegg kartlegges endringer i ungdoms bilbruk på 90-tallet, og om det er forskjeller mellom ulike grupper når det gjelder bilbruk og endringer i bilbruk. Nedenfor gjengis noen av hovedfunnene i denne studien.

Generell trend at færre ungdom tar førerkort

Mens 80 prosent hadde førerkort i aldersgruppen 18-24 i 1991, var det 71 prosent i denne aldersgruppen som hadde førerkort i 2000. Etter å ha ligget på et stabilt nivå de første årene av 90-tallet, begynte førerkortandelen å synke etter 1994 for aldersgruppen 18-24 år. Analysene viser at det har vært en nedgang i førerkortandel også i hvert enkelt alderstrinn mellom 18 og 24 år i samme periode. Det synes altså å være en generell trend at færre ungdom tar førerkort.

Hvorvidt de som ikke tar førerkortet når de er 18 år i større grad enn tidligere utsetter å ta førerkortet til et senere tidspunkt, er vanskelig å besvare med utgangspunkt i de tilgjengelige data. En sammenlikning av dem som var 18 år før og etter nedgangen i førerkortandelen blant ungdom startet, viste at nedgangen blant 18-åringene i liten grad er kompensert før eller ved fylte 22 år. I hvilken grad de som ikke har tatt det før fylte 22 år, heller ikke tar det på sikt, vil først kunne vise seg om noen år. I 2006 vil for eksempel de som var 18 år da

nedgangen begynte for alvor (i 1996), være 30 år, og vi vil da ha mulighet til å undersøke om det har vært en økning i førerkortandelen i denne kohorten.

Nedgang i førerkortandel både blant kvinner og menn

På 90-tallet var det en nedgang i førerkortandel både blant menn og blant kvinner. Nedgangen har vært noe større blant kvinner enn blant menn i perioden 1991 til 2000. I aldersgruppen 18-24 år totalt sank førerkortandelen med 10 prosentpoeng for kvinner og 9 prosentpoeng for menn i perioden (fra 84 til 75 prosent for menn, og fra 76 til 66 prosent for kvinner).

Forskjeller mellom by og land: Større nedgang i tettbygde fylker enn i spredtbygde fylker

I alle fylker var det en nedgang i førerkortandel på 90-tallet. Analysene tyder imidlertid på at det er en systematisk forskjell mellom mer tettbygde fylker og mer spredtbygde fylker: Nedgangen er større jo mer tettbygd et fylke er. I Oslo er nedgangen størst med hele 20 prosent i perioden 1991 til 2000 (fra 59 prosent i 1991 til 47 prosent i 2000). I Sogn og Fjordane, som er vurdert som det mest spredtbygde fylke, var det derimot en nedgang på kun 8 prosent i samme periode (fra 86 prosent i 1991 til 79 prosent i 2000). Videre er det også en kjønnsforskjell mellom tettbygde og spredtbygde fylker. I de mer tettbygde fylkene er nedgangen større blant kvinner enn blant menn, mens nedgangen er lik for kvinner og menn i mer spredtbygde fylker.

At nedgangen i førerkortandel på 90-tallet er størst i de mest tettbygde fylkene kan tyde på at det er først og fremst i *byene* at færre tar førerkort.

De "bilfrelste" holder stand – reisevaner avhenger av livsstil og interesser

Studien viser videre at det har vært en økning i bilbruken blant ungdom med førerkort på 90-tallet. Økningen i bilbruk skyldes trolig endringer i førerkortpopulasjonen: Det er de som er mindre opptatt av bil og bilkjøring (og

som kjører minst) som i større grad har sluttet å ta førerkort, slik at ungdom som nå har førerkort i større grad består av "bilfrelste" som bruker bilen mye. Økningen i bilbruk kan også skyldes økonomisk vekst på 90-tallet som kan ha gitt seg utslag i bedre tilgang til bil og bedre råd til bensin. Hovedfunnene tyder på at det er sentralt å skille mellom ulike livsstiler og interesser for å forstå reisevaner blant ungdom og endringer i disse: De såkalte "bilfrelste" holder stand hva førerkort og bilkjøring angår, mens det er de minst bilinteresserte som ikke lenger tar førerkort i samme grad som tidligere. Endringer i reisevaner blant ungdom generelt på 90-tallet må dermed trolig knyttes opp til og forstås i lys av den sistnevnte gruppen.

Tegn på endringer i ungdoms reisevaner

I studien blir det antydning (blant annet på bakgrunn av tidligere forskning og statistikk) at reisevaner blant ungdom generelt har endret seg i en mer miljøvennlig retning i løpet av 90-tallet. Det er grunn til å tro at disse endringene kan knyttes opp til, blant annet, nedgangen i førerkortandel blant ungdom i samme periode.

Hvorfor er det færre som tar førerkort?

Studien avrundes med en diskusjon av hva som ligger bak den observerte nedgangen i førerkortandelen blant ungdom. Ettersom Norge opplevde en økonomisk vekst i andre halvdel av 90-tallet, kan trolig nedgangen i førerkortandel blant ungdom ikke forklares med økonomiske faktorer direkte. En hypotese er at nedgangen i førerkortandel i større grad kan knyttes opp til mer kulturelle forklaringsfaktorer, slik som endringer i ungdoms livsstil, verdier og prioriteringer.

En faktor som trolig har hatt sterk innvirkning på ungdoms livsstil og tilbøyelighet til å ta førerkort, er den enorme studenteksplosjonen fra siste halvdel av 80-tallet. Med endringer i studentandelen blant ungdom vil man trolig kunne se endringer i førerkortandelen blant ungdom framover.