

**Sammendrag:**

# **Evaluering av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbil. Ulykkesrisiko etter førerprøven**

Aldersgrensen for øvelseskjøring til førerprøve klasse B ble i oktober 1994 senket fra 17 til 16 år, som en del av en større revisjon av reglene for føreropplæring og førerprøve. Et av formålene med senket aldersgrense var å legge til rette for større omfang av øvelseskjøring før førerprøven, ut fra en antagelse om at dette vil bidra til større trafiksikkerhet blant de ferske førerne når de begynner å kjøre på egen hånd. På denne bakgrunn har Transportøkonomisk institutt gjennomført en evaluering for å undersøke hvorvidt førere som har fått førerkort etter at aldersgrensen ble senket, har lavere risiko etter førerprøven sammenlignet med dem som fikk førerkort tidligere.

Data om uhell og eksponering, samt informasjon om kjøreopplæring og andre bakgrunnsfaktorer, blant førere i aldersgruppen 18-20 år som nylig hadde fått førerkort, ble samlet inn ved hjelp av et spørreskjema sendt i posten til et utvalg førere. I tillegg ble det gjennomført analyser av den offentlige statistikken over vegtrafikkulykker.

Det var tidligere gjennomført en spørreundersøkelse blant et utvalg førere som fikk førerkort like før reglene ble endret, og en gruppe som fikk førerkort like etter endringen. Disse førerne var med noen få unntak over 17 år da aldersgrensen ble senket, og ingen av dem hadde mulighet til å utnytte 16-årsgrensen fullt ut. Disse gruppene utgjør sammenligningsgrunnlaget for de data som nå er samlet inn for førere som har hatt lovlig adgang til øvelseskjøring fra fylte 16 år.

Samme spørreskjema som i den tidligere undersøkelsen ble sendt til et tilfeldig utvalg av bilførere som hadde avlagt førerprøve i tidsrommet april 1998 – mars 1999. Årskullet kan betraktes som bestående av 12 månedspopulasjoner, en for hver utstedelsesmåned. Fra disse populasjonene ble det så trukket nye utvalg hver måned i 17 måneder, dvs. at datamaterialet omfattet de 17 første månedene etter førerprøven for det aktuelle årskullet. I alt ble det sendt ut spørreskjema til 20 700 førere. Ca. 10 300 skjemaer ble returnert, dvs. en svarprosent på 50.

Denne gruppen førere vil bli omtalt som "16-årsgruppen" fordi de har hatt lov til å øvelseskjøre fra 16 år. Uhellsrisikoen i denne gruppen ble sammenlignet med risikoen i de to tidligere gruppene, som blir omtalt henholdsvis som "før-gruppen" (de som fikk førerkort før regelverket ble endret) og "17-årsgruppen" (de som fikk førerkort etter endringen, men som hadde fylt 17 år). Sammenligningen mellom 16-årsgruppen og 17-årsgruppen viser eventuelle effekter av aldersgrensen isolert sett, mens sammenligning mellom 16-årsgruppen og førgruppen vil inkludere mulige effekter av de øvrige

endringene i opplæringen og førerprøven som ble gjennomført i tillegg til senket aldersgrense.

## Endringer i omfanget av opplæringen

Noe over halvparten av førerne (54,5 %) har begynt øvelseskjøring før fylte 17 år. Vel 90 prosent har hatt privat øvelseskjøring ved siden av den obligatoriske opplæringen på trafikkskole; dette er en liten økning i forhold til tidligere. Andelen som har hatt mer enn 50 turer med privat ledsager, har økt fra 23 prosent i 17-årsgruppen til 30 prosent i 16-årsgruppen. Vi har ikke nøyaktige data når det gjelder antall private turer; antallet er forsøksvis beregnet til 54 turer i gjennomsnitt pr. fører – en økning fra 46 i 17-årsgruppen. Samlet kjørelengde er beregnet (også med en viss usikkerhet) til 1153 km i gjennomsnitt pr. fører. Dette er en økning fra 1027 km i 17-årsgruppen og 914 km i førgruppen. I betraktning av at tilgjengelig tid for øvelseskjøring er doblet – fra ett til to år – samt at de geografiske restriksjonene på privat øvelseskjøring er fjernet, er dette en overraskende liten økning. Med en økning av øvelseskjøringen i denne størrelsesorden er det heller ikke grunn til å vente vesentlige effekter på ulykkesrisikoen.

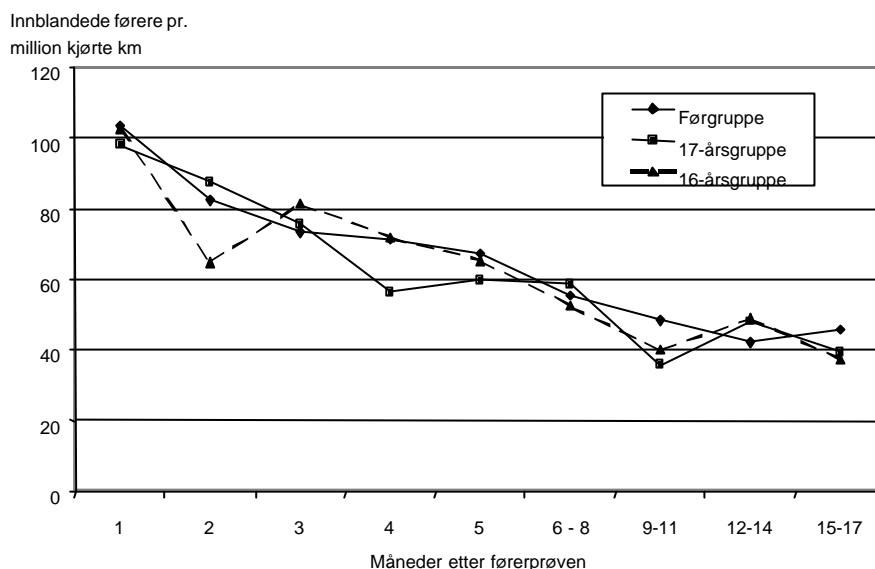
Ikke-obligatorisk opplæring ved trafikkskole er 1 time mindre for 16-årsgruppa enn for 17-årsgruppen. I tillegg er det en nedgang i andelen førere som har tatt teorikurs - fra 88 til 72 prosent. Når det gjelder sammenligning med førgruppen, kommer reduksjonen av den obligatoriske opplæringen i tillegg, mens det ikke er noen forskjell i obligatorisk opplæring mellom 17-årsgruppen og 16-årsgruppen.

## Risiko under øvelseskjøring

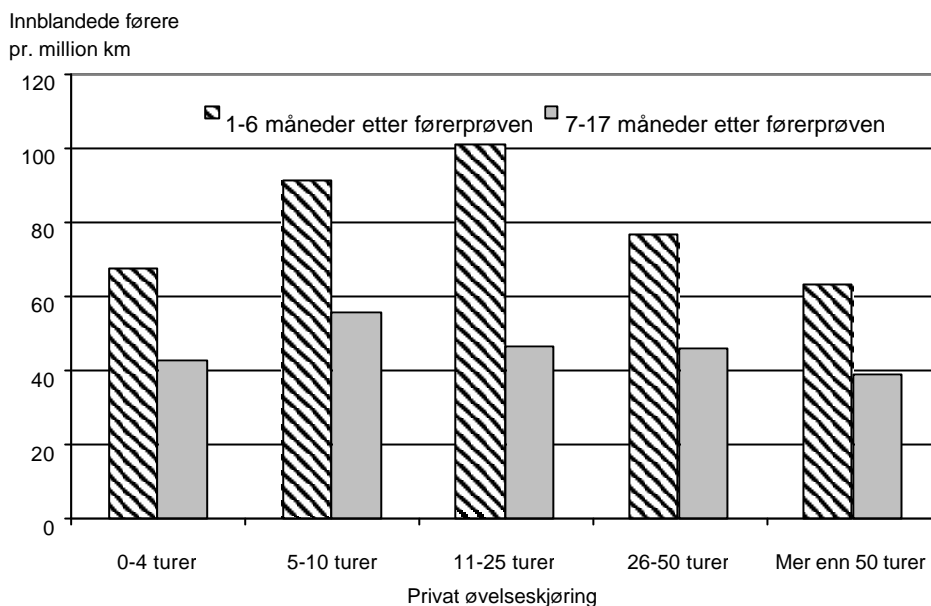
I 16-årsgruppen har en litt større andel førere vært innblandet i uhell under privat øvelseskjøring sammenlignet med 17-årsgruppa. Dette kan imidlertid forklares ved økningen i øvelseskjøring, slik at risikoen (uhell pr. kjørt kilometer) ikke er signifikant forskjellig mellom gruppene. Heller ikke når det gjelder uhellsinnblanding på trafikkskole, er det noen forskjell mellom gruppene.

## Selvrapporterte uhell etter førerprøven

En større andel førere i 16-årsgruppen har vært innblandet i uhell de første månedene etter førerprøven sammenlignet med de to andre gruppene. Men samtidig har det vært en betydelig økning i kjørelengden, slik at risikoen ikke er signifikant forskjellig mellom gruppene. Utviklingen i uhellsrisiko fra måned til måned i løpet av de første 17 månedene er nokså lik for de tre gruppene.



Det ble videre foretatt en sammenligning av risiko mellom førere med varierende omfang av privat øvelseskjøring. Denne sammenligningen omfattet data fra alle tre gruppene – dette ble gjort for å få et så stort datamateriale som mulig. Det ble funnet en omvendt U-formet sammenheng mellom risikoen de første månedene etter førerprøven og omfanget av øvelseskjøring, slik at førere med et moderat omfang av øvelseskjøring hadde høyere risiko enn både dem som hadde mindre trening og dem som hadde mer trening. Den samme sammenhengen framkommer også dersom en i stedet for omfang av privat øvelseskjøring ser på total mengde øvelseskjøring og inkluderer kjøring i trafikkskole i tillegg til privat kjøring.



En mulig forklaring kan være at de som har kjørt lite før førerprøven, har lavere risiko fordi de er usikre og kjører mer forsiktig, mens de som har kjørt mye før førerprøven, har lavere risiko på grunn av større kjøreefaring. De som har middels omfang av øvelseskjøring, kan tenkes å ha kjørt tilstrekkelig til å få redusert usikkerheten, slik at de i større grad tar sjanser, uten at erfaringen er tilstrekkelig til å mestre de situasjonene de kommer opp i. Det foreligger i så fall et avvik mellom subjektive og objektive trafikale ferdigheter. Hvis denne forklaringen er riktig, er det også grunn til å forvente at risikoen for denne mellomgruppen synker raskere med erfaring. Og det er nettopp hva resultatene tyder på, siden sammenhengen mellom risiko og øvelseskjøring er langt tydeligere for de første seks månedene etter førerprøven enn for de etterfølgende månedene.

## Analysen av den offentlige ulykkesstatistikken

I disse analysene har vi sammenlignet innblandingen i politirapporterte personskadeulykker i løpet av det første året etter førerprøven for tre ulike kohorter av førere som fikk førerkort det året de fylte 18 år. For at disse kohortene skulle sammenfalle best mulig i tid med gruppene i spørreundersøkelsen, valgte vi ut dem som hadde avlagt førerprøve henholdsvis i 1994 (tilsvarer førgruppen), i 1995 (tilsvarer 17-årsgruppen) og i 1998 (tilsvarer 16-årsgruppen).

År for førerprøve	Antall innblandede førere	Antall utstedte førerkort	Innblandede førere pr. 1000 førerkort	Gj.snittlig månedlig kjørelengde (km)	Innblandede førere pr. million kjørte km
-------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------------------	---------------------------------------	--

1994	518	32632	15,9	739	1,72
1995	466	29046	16,0	747	1,72
1998	554	26875	20,6	856	1,93

Heller ikke i dette ulykkesmaterialet ble det funnet noen signifikant forskjell mellom gruppene. Imidlertid var det en tendens til at 1998-kohorten hadde *høyere* risiko enn de to andre gruppene, altså en tendens i motsatt retning av det en ville forvente dersom det hadde vært en gunstig effekt av mengdetrening. Om denne tendensen skulle være uttrykk for en reell risikoøkning, er det liten grunn til å tro at den på noen måte henger sammen med kjøreopplæringen. Hele økningen har skjedd etter 1995, dvs. i en periode hvor det ikke har vært noen endring i omfanget av opplæringen, bortsett fra den relativt beskjedne økningen i privat øvelseskjøring. Forklaringer på en eventuell risikoøkning blant nye førere de siste årene må trolig søkes i andre forhold som har endret seg i løpet av de siste årene.

## Færre tar førerkort

I løpet av siste halvdel av 1990-tallet har det vært en nedgang i antall 18-åringer med førerkort. Dette skyldes både at årskullene er blitt mindre og at andelen av ungdomskullene som tar førerkort har avtatt. For 18-åringer har andelen av befolkningen som tar førerkort gått ned fra 58 % i 1994 til 49 % i 1999. Nedgangen har vært tilnærmet lik for begge kjønn. Ser vi på aldersgruppen 18–19 år samlet, har førerkortandelen gått ned fra 67 % i 1994 til 58 % i 1999. Dette er en nedgang på ca. 14 %.

Nedgangen i førerkortandel kan tenkes å være selektiv i den forstand at de som lar være å ta førerkort, skiller seg fra dem som tar førerkort når det gjelder ulike kjennetegn som har sammenheng med ulykkesrisiko. Nedgangen i førerkortandel kan derfor bidra til å forklare en risikoøkning i den grad grupper med høy risiko utgjør en relativt større andel av førerkortpopulasjonen i 1999 enn i 1994, uten at disse gruppene hver for seg har økt sin risiko.

Det viser seg at det i 16-årsgruppen er færre førere fra Oslo og Akershus enn det var i de tidligere gruppene. Det samme gjelder for de øvrige fylkene rundt Oslofjorden, dvs. at den største nedgangen ser ut til å ha vært i tett befolkede områder.

Når det gjelder bilhold, har det vært en klar økning i andelen som har egen bil, fra 24 % både i førgruppen og 17-årsgruppen til 29 % i 16-årsgruppen. Det er dessuten flere som kjører bil i forbindelse med jobben.

Både endringene i førerkortpopulasjonen og når det gjelder bilhold kan tenkes å påvirke ulykkestallene. Vi vet at eksponeringen blant unge førere på landsbygda er større enn blant dem som bor i byene. Når det da blir relativt flere med førerkort på landet enn i byene, vil dermed den gjennomsnittlige kjørelengden øke, og dermed også andelen som innblandes i uhell. Dette innebærer trolig også at en relativt større del av kjøringen skjer

utenfor tettbebyggelse og i større fart, noe som kan bety at alvorlighetsgraden av ulykkene øker.

## Konklusjoner

- Senking av aldersgrensen for øvelseskjøring fra 17 til 16 år har hatt liten effekt på omfanget av øvelseskjøring. Siden et flertall begynner øvelseskjøringen før fylte 17 år, betyr dette at øvelseskjøringen spres over en lengre periode uten at det totale omfanget øker vesentlig.
- Både spørreundersøkelsen om selvrapporterte uhell og analysene av politirapporterte personskadeulykker viser at en økende andel av unge førere har vært innblandet i uhell den første tida etter førerprøven. Samtidig har eksponeringen økt, og det er ingen statistisk pålitelig endring i ulykker pr. kjørt distanse. Det er likevel en viss tendens i retning av høyere risiko for personskadeulykker i 16-årsgruppa; den er imidlertid ikke statistisk signifikant.
- Senking av aldersgrensen til 16 år har følgelig ikke hatt statistisk pålitelige virkninger på de unge førernes ulykkesrisiko, og det er heller ingen indikasjoner på at andre elementer i endringen av regelverket for føreropplæring og førerprøve har påvirket risikoen.
- Det er ingen holdepunkter for at redusert obligatorisk opplæring ved trafikkskole har hatt noen negativ effekt på ulykkesrisikoen etter førerprøven. Risikoen det første året etter førerprøven er praktisk talt lik for dem som fikk førerkort i 1994 (etter gammel ordning) og for dem som fikk førerkort i 1995-96 (etter ny ordning).
- Andelen unge som tar førerkort, er gått ned i løpet av de siste årene, særlig i fylkene rundt Oslofjorden; dvs. i relativt tett befolkede områder. Blant dem som tar førerkort, er det en økende andel som har egen bil. Disse endringene kan ha påvirket hvor og når kjøringen foregår, noe som gjør det vanskelig å fastslå om endringer i opplæringen har hatt noen virkning på risikoen
- Sammenhengen mellom ulykkesrisiko etter førerprøven og mengden av øvelseskjøring kan tyde på at omfanget av øvelseskjøring må overstige et visst minimum før en positiv effekt kan oppnås. Øvelseskjøring av mindre omfang kan tenkes å bidra til at føreren bare får økt trygghet og tiltro til egne ferdigheter, uten at de faktiske ferdighetene står i forhold til dette.
- Den raske reduksjonen i ulykkesrisiko som skjer i løpet av den første tiden med førerkort, gir fortsatt grunn til å tro at mer mengdetrening før førerprøven vil kunne redusere starttrisikoen for nye førere. Den økningen i mengdetrening en har sett hittil, har imidlertid vært for liten til at det kan forventes noen effekt. Denne konklusjonen støttes også av resultatene fra den svenske evalueringen av 16-årsgrensen. Det er derfor god grunn for myndighetene til å stimulere til økt omfang av øvelseskjøring.
- Bortfallet av "fase 2"-opplæringen er ikke omfattet av evalueringen. Siden de fleste tok denne delen av opplæringen i slutten av det andre året etter førerprøven, må en eventuell evaluering av bortfallet av fase 2 omfatte ulykkesrisikoen fra og med det

tredje året etter førerprøven; dvs. risikoen blant førere i aldersgruppen fra 20 år og oppover.