

**Sammendrag:**

# Slutt på lidenskapen? Endringer i førerkortandel og bilbruk blant ungdom

TØI rapport 1477/2016

Forfattere: Susanne Nordbakke, Fridulv Sagberg, Fredrik Gregersen  
Oslo 2016 39 sider

*I perioden 1991 til 2006 var det en nedgang i førerkortandelen blant unge, men denne andelen har økt noe fra 2006 til 2014. Det primære formålet med denne studien har vært å få kunnskap om hvilken betydning nedgangen i førerkortandelen blant unge har hatt for bilbruk og trafiksikkerhet. Et annet formål har vært å undersøke i hvilken grad de unge tar førerkort etter hvert som de blir eldre. Analyser basert på førerkortstatistikk og befolkningsstatistikk viser at førerkortandelen ikke øker med alder, tvert imot viser analysene at førerkortandelen antar med økende alder. Dette er motsatt av hva man skulle tro. Trolig skyldes dette at antallet ikke-vestlige innvandrere har økt betraktelig i den perioden vi har undersøkt. Ikke-vestlige innvandrere har i langt mindre grad førerkort enn personer født i Norge. Analyser basert på de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) i perioden fra 1992 til 2013/14, viser at ungdom sjeldnere bruker bil i dag enn tidligere, noe som trolig skyldes at færre har førerkort. Nedgangen i bilbruken blant unge kan imidlertid også forklares med at de unge som har førerkort bruker mindre bil i hverdagen enn tidligere, noe som gjelder mer eller mindre uavhengig av kjønn og bosted. Lavere bilbruk blant unge har imidlertid hatt liten betydning for den totale bilbruken i befolkningen. Bilbruken har vært mer eller mindre stabil i perioden, noe som skyldes at bilbruken blant eldre har økt betraktelig. Analyser basert RVU 2013/14 viser også at de som tar førerkort på et senere tidspunkt bruker bilen i langt mindre grad enn de som tar førerkort i ung alder. Til slutt viser studien at nedgangen de siste par tiårene i antallet unge som tar førerkort har hatt minimal effekt på antall ulykker i trafikken, med forbehold om effekt av økt gjennomsnittsalder for erverv av førerkort.*

## Innledning

Tidligere studier har vist at førerkortandelen blant ungdom ble sterkt redusert i løpet av 90-tallet, både i Norge og i Sverige, hvor førerkortandelen blant unge falt med over 10 prosent fra sent på 80-tallet til slutten av 90-tallet. Ut over 2000-tallet ble den samme trenden avdekket i flere andre vestlige land.

Det primære formålet med denne studien er å få kunnskap om hvilken betydning nedgang i førerkortandelen blant unge har for bilbruk og trafiksikkerhet, noe det finnes lite kunnskap om i dag. Et annet formål har vært å undersøke i hvilken grad de unge tar førerkort etter hvert som de blir eldre.

I denne studien er følgende spørsmål undersøkt:

- 1) I hvilken grad tar de som ikke tok førerkort i ung alder førerkort på et senere tidspunkt? Vi skal her ta utgangspunkt i følgende fem-årige alderskohorter: 1964-1968, 1969-1973, 1974-1978, 1979-1983, 1984-1988. Dette gir mulighet

til å se på førerkortandel når folk i ulike alderskohorter er 20-24 år, 25-29 år, 30-34 år og 35-39 år.

- 2) Har bilbruken endret seg for ulike aldersgrupper i perioden 1992 til 2013/14, uavhengig av om man har førerkort eller ikke?
- 3) Har bilbruken endret seg for ulike aldersgrupper i perioden 1992 til 2013/14 blant de som har førerkort?
- 4) Hvordan har utviklingen vært i bilbruk blant personer med førerkort i alderen 18-24 år etter kjønn og bosted (by og land)?
- 5) Er det forskjeller i bilbruk (kjørte kilometer) etter alder på førerkorttidspunktet? Er det slik at de som tar førerkort i ung alder bruker bil mer enn de som tar førerkort på et senere tidspunkt?
- 6) I hvilken grad påvirker nedgangen i førerkortandelen blant unge antallet trafikkulykker?

Analysene av førerkortandel er basert på data fra førerkortregisteret og befolkningsstatistikk. Analysene av endringer i bilbruk er basert på data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene i årene 1992, 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Spørsmålet om sammenhengen mellom førerkortandel blant ungdom og trafikkulykker er analysert basert på data fra førerkortstatistikken og ulykkesstatistikken.

## **Færre unge tar førerkort – tar de førerkort på et senere tidspunkt?**

Analysen basert på førerkortstatistikken og befolkningsstatistikken viser at førerkortandelen blant unge har fortsatt å synke også ut over på 2000-tallet, men den synes å ha stabilisert seg i perioden 2006-2014. I 2014 var det 46 prosent av 18-åringene og 64 prosent av 18-24 åringen som hadde førerkort mot henholdsvis 58 prosent og 80 prosent i 1991. Kjønnsgapet i førerkortandelen blant unge har blitt betraktelig redusert i perioden 1991 til 2014. Mens forskjellen i førerkortandelen mellom menn og kvinner på 18 år var på 15 prosentpoeng i 1991 var den nede i 5 prosentpoeng i 2014.

Vi finner ikke at det er flere som tar førerkort etter hvert som de er eldre, slik man skulle tro. Derimot finner vi at førerkortandelen går ned jo eldre folk blir. Dette skyldes trolig at antallet (og andelen) ikke-vestlige innvandrere, dvs. personer født i et ikke-vestlig land, i befolkningen har økt betraktelig de siste 15 årene (som vi har data for). Antallet personer over 20 år født i et ikke-vestlig land i befolkningen har mer enn fordoblet seg de siste 15 årene. Beregninger basert på data fra 2006 (befolkningsstatistikk og førerkortstatistikk) viser at ikke-vestlige innvandrere i langt mindre grad har førerkort enn personer født i Norge (50 mot 74 prosent). Det er grunn til å tro at hvis vi hadde kunnet skilt ut norskfødte i våre data, så ville man sett en økning i førerkortandelen blant disse etter hvert som de blir eldre, slik man finner i de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU).

Tallene for førerkortandel er langt lavere i våre analyser basert på registerdata, som også omfatter ikke-vestlige innvandrere, enn i den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som er en utvalgsundersøkelse. I RVU 2013/14 er det for eksempel 91 prosent i

befolkningen totalt som har førerkort (mot 73 prosent i vår undersøkelse) og 75 prosent av 18-24 åringene som har førerkort (mot 64 i vår undersøkelse). Dette kan tyde på at ikke-vestlige innvandrere ikke er godt representert i RVU.

## **Mulig reduksjon i bilbruk i fremtiden?**

Flere land har observert en stagnering og til og med en reduksjon i bilbruk siden 1990-tallet, som i Storbritannia, Frankrike, Tyskland, Nederland og USA (se Goodwin og Dander 2013, Kuhnimhof m fl 2013, Metz 2013, Waard m fl 2013). Flere forskere har stilt spørsmål om denne stagneringen og til og med reduksjonen i bilbruk kan forklares med at bilbruken har nådd sitt metningspunkt («The peak car») (Goodwin og Dander 2013, Metz 2013). I denne rapporten har vi vist at bilførerandelen blant de over 18 år har holdt seg mer eller mindre stabil i perioden 1992-2013/14, hvor bilførerandelen av reiser har variert mellom 56 og 59 prosent, med 59 prosent i 2013/14. Imidlertid har gjennomsnittlig antall reiser som fører per dag/person økt i samme periode, fra 1,58 til 1,77. Denne utviklingen i bilbruk synes i liten grad å indikere at bilbruken har stagnert i Norge, snarere tvert imot.

Rapporten viser videre at bilbruken (både målt i antall reiser og gjennomsnittlig kjørelengde totalt i befolkning) har økt betraktelig i de eldre aldersgruppene, mens bilbruken blant de unge mellom 18-24 år har avtatt i perioden 1992 til 2013/14. Reduksjonen i bilbruk blant de unge har likevel ikke klart å kompensere for den økningen som har vært blant de eldre ettersom antall reiser som fører har økt.

Det er imidlertid tre funn i denne rapporten som tyder på at bilbruken kan endre seg betraktelig i fremtiden:

- 1) Antallet og andelen førstegenerasjonsinnvandrere fra ikke-vestlige land øker i befolkningen. Våre analyser viser at disse i langt mindre grad har førerkort enn andre. Dette tyder på at det totale omfanget av bilbruk (både målt som andel av alle reiser eller gjennomsnittlig antall reiser som fører per person totalt i befolkningen) trolig vil synke i fremtiden om denne befolkningsgruppen forsetter å vokse, gitt at førerkortandelen i denne gruppen forsetter å være relativt lavere. Det er imidlertid vanskelig å beregne eventuelle effekter av endringer i landbakgrunn i befolkningen på bilbruk ettersom vi har lite kunnskap om innvandreres reisevaner.
- 2) De unge som har førerkort bruker bil i mindre grad enn tidligere (perioden 1992 til 2013/14); andelen 18-24 åringer som oppgir at de ikke bruker bilen en gitt dag har steget fra 34 til 44 prosent, antallet turer per dag i bil som fører har sunket fra 2,38 til 1,71 i samme aldersgruppe, og gjennomsnittlig kjørelengde har blitt redusert i samme aldersgruppe, fra i snitt 31 km per dag/person til 24 km dag/person.
- 3) Våre analyser viser at de som tar førerkort på et senere tidspunkt kjører mindre bil enn de som tar førerkort på et tidlig tidspunkt. Når en person utsetter å ta førerkort med et år faller antall kjørte kilometer per dag med 0,77 kilometer.

Resultatene fra punkt 2 og 3 gir grunn til å tro at de som er unge i dag i større grad enn de som var unge tidlig på 90-tallet legger seg til mer miljøvennlige reisevaner som de tar med seg videre også i voksen alder.

Det kan se ut som at vi har fått en eldre generasjon av lidenskapelige bilister, som bruker bil i mye større grad enn tidligere. De unge i dag, spesielt sammenliknet med de tidlig på 90-tallet, bruker bil i langt mindre grad enn tidligere, noe som lover godt for fremtidig bilbruk. Hvordan de som er unge i dag vil forholde seg til bilen når de selv blir eldre og det blir vanskeligere å komme seg rundt til fots og bruke sykkel og kollektivtransport (se f eks Nordbakke 2013), er vanskelig å vite.

## **Ingen implikasjoner for trafikksikkerheten**

Spørsmålet om det er en sammenheng mellom utvikling i førerkortandelen blant unge og utviklingen i ulykkesrisiko i samme gruppe, er også belyst i rapporten. Fra 2008 til 2014 har det vært en nedgang fra 14,9 til 6,4 innblandede førere i ulykker per 1000 førerkort blant 18- og 19-åringene, dvs. en nedgang på 57 prosent. Dette betyr at risikoen målt som ulykker per fører har gått kraftig ned i perioden. Også risikoen målt som antall ulykker eller skadde per kjørt kilometer er kraftig redusert blant unge (Bjørnskau 2015). Våre analyser tyder på at ulykkesinnblanding per førerkort går opp i perioder da førerkortandelen går ned, noe som kan forklares med at nedgang i førerkortandel først og fremst berører grupper som kjører lite, mens de som fortsatt velger å ta førerkort, kjører mer i gjennomsnitt. I sum tyder våre analyser på at nedgangen de siste par tiårene i antallet unge som tar førerkort ikke kan forklare den sterke nedgangen i ulykker blant unge bilførere de senere år. Denne nedgangen har først og fremst skjedd etter 2007 og i den perioden har førerkortandelen blant ungdom vært forholdsvis stabil.