

Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet

Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?

Susanne Nordbakke

Registreringsskjema faktaside TØI rapport

Skjemaet fylles ut og leveres avdelingssekretær som sørger for registrering i Rapportarkiv-basen og skriver ut faktasiden fra denne basen

	Norsk	Engelsk
Rapport nr	564/2002	
Tittel	Ungdom, førerkort og bilbruk på 90-tallet. Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?	Young people, driving licence and car use in the nineties. Changes in the young peoples travel behaviour?
Forfatter(e)	Susanne Nordbakke	
Prosjektnr	2733	
Prosjektnavn	Ungdom og førerkort	Young people and driving license
Programnr		
Kvalitetsansvarlig		
Prosjektleder	Susanne Nordbakke	
Utgivermåned og år	2002-3	2002-3
Antall sider inkl vedl		
Pris NOK	100	
Finansieringskilde	Statens vegvesen Vegdirektoratet, Kontoret for trafikkpedagogikk	Norwegian Public Road Administration
Sammen drag: (maks 100-125 ord)	Studien kartlegger endringer i førerkortandel og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Analysene baserer seg både på tall fra førerkortregisteret og på en utvalgsundersøkelse. Resultatene drøftes opp i mot generelle endringer i ungdoms reisevaner i samme periode. Studien viser at det var en nedgang i førerkortandelen blant ungdom på 90-tallet, og at det på samme tid var en økning i bilbruken blant ungdom med førerkort. I samme periode er det blitt observert økende bruk av andre transportmidler blant ungdom. Hovedfunnene tyder på at det er nødvendig å skille mellom minst to typer ungdom for å forstå utviklingen på 90-tallet: De mest bilinteresserte holder stand hva førerkort og bilbruk angår, mens det er de minst bilinteresserte som ikke lenger tar førerkort i samme grad som tidligere og som trolig har endret sine reisevaner.	The study describes changes in driver-licensing rate among young people and changes in car use among young people in the nineties. The results of the study are discussed in light of changes in the general travel habits of young people. The study shows that there was a decline in the licensing rate among young people in the nineties, and that there was an increase in car use among those with drivers license in the same period. At the same time it was observed an increase among young people's use of other means of transportation. The main results indicate that it is necessary to distinguish between at least two different types of young people to understand the development in the nineties: Those who are interested in cars maintain their licensing rate and their level of car use, whereas those less interested in cars have become less inclined to acquire a drivers license and may have changed their travel behaviour in general.
Emneord	Ungdom, førerkort, bilbruk, reisevaner	Young people, driving licence, car use, travel behaviour

ISBN nr registreres direkte i basen av SJ når du tar ut rapportnr

Forord

På 90-tallet ble det registrert en nedgang i førerkortandel blant ungdom. I denne studien ser vi nærmere på denne utviklingen, blant annet når det gjelder alder, kjønn og bosted. I tillegg belyses bilbruken blant ungdom på 90-tallet. Utviklingen både når det gjelder førerkortandel og bilbruk blant ungdom, vil kunne si noe om ungdoms reisevaner på 90-tallet. I studien drøftes det derfor også om vi ser tegn til endringer i ungdoms reisevaner og hva disse eventuelt kan skyldes.

For å kartlegge utviklingen i førerkortandel blant ungdom på 90-tallet, er data fra førerkortregisteret og befolkningsstatistikk i perioden benyttet. Data om bilbruk er hentet fra en foreliggende TØI-undersøkelse som ble gjennomført på tre ulike tidspunkt i løpet av 90-tallet.

Undersøkelsen er utført på oppdrag for Kontoret for trafikkpedagogikk, Vegdirektoratet, som har sett det som nyttig å se nærmere på endringer når det gjelder førerkortandel blant ungdom, ungdoms bilbruk og ungdoms reisevaner generelt. Underdirektør Jan Edvard Isachsen har vært oppdragsgivers kontaktperson og har gitt støtte og bidratt med nyttige kommentarer underveis.

Undersøkelsen er gjennomført av cand polit Susanne Nordbakke som også har skrevet rapporten. Både cand psychol Fridulv Sagberg og dr polit Torkel Bjørnskau har vært seniorrådgivere på prosjektet og har bidratt med fruktbare og uunnværlige innspill, tolkninger og kommentarer. Forskningsleder Truls Vaa har kvalitetssikret rapporten. Avdelingssekretær Laila Aastorp Andersen har hatt ansvaret for den endelige tekstbehandling.

Oslo, april 2002
Transportøkonomisk institutt

Knut Østmoe *Marika Kolbenstvedt*
instituttssjef avdelingsleder

Innhold

Sammendrag	1
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og problemstillinger	1
1.2 Data og metode	1
1.2.1 Førerkortinnehav blant ungdom på 90-tallet	2
1.2.2 Bilbruk blant ungdom på 90-tallet	2
2 Førerkortinnehav blant ungdom.....	3
2.1 Endringer i løpet av 1990-tallet	3
2.1.1 Flere utsetter å ta førerkortet?	4
2.2 Nedgang i førerkortandel etter kjønn	5
2.1.2 Forskjeller mellom by og land	6
3 Bilbruk blant ungdom.....	9
3.1 Eksponering på 90-tallet	9
3.2 Eksponering etter kjønn og alder	10
3.3 Eksponering i forhold til bosted	11
3.3.1 Eksponering i ulike fylker	11
3.3.2 Eksponering i ulike typer bosted	12
3.4 Eksponering i forhold til kjøreopplæring	13
4 Hovedfunn og diskusjon	15
4.1 Hovedfunn	15
4.2 Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?.....	16
4.3 Hvorfor tar stadig færre førerkort? – Hypoteser knyttet til trenden på 90-tallet.....	16
Litteratur	19
Vedlegg I.....	22
Vedlegg II.....	27

*Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet.
Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?*

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 tettbygde 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 endring-

ene 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.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og problemstillinger

I løpet av 90-tallet var det en gradvis nedgang i førerkortandel blant ungdom (Hjorthol 1999, Bjørnskau 2000, Sagberg 2000, Stangeby 2000). I denne studien skal vi se nærmere på denne utviklingen og på hvilke konsekvenser den har hatt og kan ha i framtida, både når det gjelder bilbruk og reisevaner generelt blant ungdom.

Konkrete problemstillinger som belyses i studien, er som følger:

1. Mens tidligere studier har kartlagt endringer i førerkortandelen for henholdsvis 18-åringer (Sagberg 2000) og for aldersgruppen 18-24 år (Bjørnskau 2000), kartlegger denne undersøkelsen førerkortandelen for hvert enkelt alderstrinn mellom 18 og 24 år på 90-tallet. Dette gir oss mulighet til å undersøke om det er en generell trend i hvert alderstrinn at færre tar førerkort. I tillegg kan en slik kartlegging benyttes for å belyse i hvilken grad de som ikke tar førerkort når de er 18 år utsetter det til et senere tidspunkt. Selv om de kanskje tar førerkortet på et senere tidspunkt, vil de i mellomtiden trolig ha hatt andre reisevaner enn om de hadde hatt førerkort: Det at de venter gjør at de forblir kollektivtrafikanter, syklistar eller fotgjengere lenger. Både i et miljøperspektiv og i et trafiksikkerhetsperspektiv vil det at ungdom venter med å ta førerkort være en kjærkommen utvikling.
2. Et annet spørsmål som belyses i denne studien er om det er spesielle grupper blant ungdom som i mindre grad enn tidligere tar førerkort. Det vil bli fokusert på om det er forskjeller mellom by og land og mellom kvinner og menn når det gjelder endringer i førerkortandel blant ungdom på 90-tallet.
3. Har det vært endringer i ungdoms bilbruk på 90-tallet, og om eventuelle endringer kan tilbakeføres til ulike grupper blant ungdom (i forhold til kjønn, alder og bosted), er den tredje problemstillingen som belyses. I tillegg vurderes om bilbruk er avhengig av interesse for bil og bilkjøring.

De to første problemstillingene blir undersøkt i kapittel 2, mens den tredje problemstillingen belyses i kapittel 3.

I det siste kapitlet blir det gitt en oppsummering av resultatene samt at det blir redegjort for enkelte generelle linjer i forhold til ungdom, førerkort og bilbruk på 90-tallet. Dette etterfølges av en kort diskusjon om man ser tegn til endringer i ungdoms reisevaner i dag. Til slutt presenteres ulike hypoteser om hvorfor færre ungdom tar førerkort i dag sammenliknet med tidligere.

1.2 Data og metode

Prosjektet kan deles inn i to hoveddeler. Den ene går på å kartlegge utviklingen av førerkortinnhav blant ungdom på 90-tallet og den andre går på å kartlegge utviklingen av bilbruket (eksponering) i samme periode. Kapitlene blir delt inn tilsvarende.

For å kartlegge utviklingen i førerkortinnhav i befolkningen, benyttes data fra førerkortregisteret og befolkningsstatistikk i perioden. Data om eksponering blir hentet fra en undersøkelse som ble gjennomført på tre ulike tidspunkt i løpet av 90-tallet (Sagberg 2000).

1.2.1 Fører kortinnehav blant ungdom på 90-tallet

Undersøkelsenheten i denne analysedelen er ungdom mellom 18 og 24 år i perioden 1991 til 2000. Fører kortandelen for de ulike aldersgruppene og for gruppen 18-24 år samlet, blir beregnet på følgende måte: Antall som har tatt fører kort klasse B i et gitt alderstrinn i forhold til befolkningen i det samme alderstrinnet i et gitt år.

1.2.2 Bilbruk blant ungdom på 90-tallet

Informasjon om eksponering på 90-tallet er hentet fra en undersøkelse om uhell og kjørelengde blant ferske førere. Datainnsamlingen ble gjennomført i tre perioder, henholdsvis i 1994, 1995/96 og 1998/99. Utvalget besto av førere som fikk fører kort i løpet av 12 måneder i de ulike periodene. 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 omfatter de 17 første månedene etter førerprøven for det aktuelle årskullet. Dataene omfatter dermed alle kombinasjoner av utstedelsesmåned og alder på fører kort (1-17 måneder). Populasjonen ble avgrenset til personer som var i aldersgruppen 18-20 år da de tok fører kort. Et stort flertall av dem som tar fører kort, avlegger førerprøven før de fyller 21 år; populasjonen for undersøkelsen omfatter derfor de aller fleste som fikk fører kort i den aktuelle perioden.

Dataene omfatter 11099, 11734 og 9745 respondenter i henholdsvis 1994, 1995/96 og i 1998/99 som var mellom 18 og 20 år da de tok fører kort. Teoretisk er det mulig at noen var 22 år på svartidspunktet (hvis man for eksempel var 20 år og 8 måneder da man tok fører kortet og svarer på undersøkelsen 17 måneder etterpå). Tabellen nedenfor viser at det gjaldt så få i hver periode at de utgjør under 1 prosent.

Tabell 1.1. Fordeling etter alder på svartidspunktet i de ulike periodene. I prosent.

	1994	1995/96	1998/99
18 år	48	55	54
19 år	40	37	39
20 år	9	6	6
21 år	2	1	1
22 år	0	0	0
Totalt	100	100	100
N=	11099	11734	9745

Tabellen viser at de fleste enten var 18 eller 19 år da de svarte på undersøkelsen i de ulike periodene.

En mer detaljert beskrivelse av undersøkelsesopplegget og utvalgsmetoden finnes i TØI-rapport "Evaluering av 16 års grense for øvelseskjøring med personbil" (Sagberg 2000).

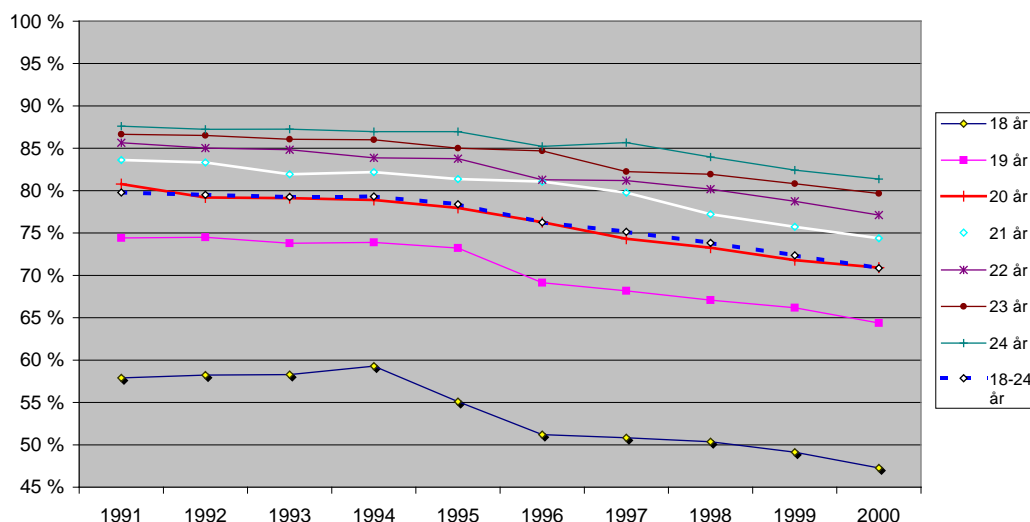
2 Førerkortinnehav blant ungdom

2.1 Endringer i løpet av 1990-tallet

Som nevnt var det en gradvis nedgang i førerkortandelen blant ungdom på 90-tallet (Hjorthol 1999, Bjørnskau 2000, Sagberg 2000, Stangeby 2000). I det følgende skal vi gå denne utviklingen nærmere i sømmene. Nedenfor undersøkes om det er snakk om en generell trend at færre ungdom tar førerkort (i alderstrinnene 18-24), og om det er slik at man i større grad enn tidligere utsetter det å ta førerkortet.

Figur 2.1 viser hvordan førerkortandelen har endret seg i løpet av 90-tallet fram til og med år 2000 for alderstrinnene 18-24 år, separat og samlet.

Figur 2.1. Oversikt over førerkortandel i hvert alderstrinn mellom 18 og 24 år og totalt i aldersgruppen 18-24 år i perioden 1991 til og med 2000. I prosent av befolkningen.



Figuren viser at det var først og fremst i siste halvdel av 90-tallet at det var en sterk nedgang i førerkortandelen blant ungdom. I aldersgruppen 18-24 år samlet sank førerkortandelen gradvis etter 1995, etter å ha ligget noenlunde jevnt opp under 80 prosent gjennom første halvdel av 90-tallet. Også i hvert alderstrinn isolert sett (fra 18 til 24 år) lå førerkortandelen på et mer eller mindre stabilt nivå i første halvdel av 90-tallet, mens den begynte å synke i siste halvdel i alle alderstrinnene.

I tabell 2.1 gis en oversikt over hvor stor endringen i førerkortandelen har vært i de ulike alderstrinn og i aldersgruppen 18-24 år totalt.

Fra 1991 til 2000 var det en nedgang i førerkortandelen på 9 prosentpoeng blant ungdom mellom 18-24 år. I alle alderstrinn fra 18 til 24 år var det en nedgang i perioden. Nedgangen var imidlertid noe større i de yngre alderstrinn enn i de eldre alderstrinn. Størst var nedgangen blant 18-åringene. Mens det i 1991 var 58 prosent av 18-åringene som tok førerkort, var det tilsvarende tallet for 2000 47 prosent, dvs. at førerkortandelen sank med 11 prosentpoeng i perioden.

Tabell 2.1. Førerkortandel i ulike alderstrinn og i gruppen 18-24 år totalt i perioden 1991 til 2000. I prosent av befolkningen. Endring fra 1991 til 2000 angitt i prosentpoeng.

Alder/År	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Endring
18 år	58	58	58	59	55	51	51	50	49	47	11
19 år	74	74	74	74	73	69	68	67	66	64	10
20 år	81	79	79	79	78	76	74	73	72	71	10
21 år	84	83	82	82	81	81	80	77	76	74	10
22 år	86	85	85	84	84	81	81	80	79	77	9
23 år	87	87	86	86	85	85	82	82	81	80	7
24 år	88	87	87	87	87	85	86	84	82	81	7
18-24 år	80	80	79	79	78	76	75	74	72	71	9

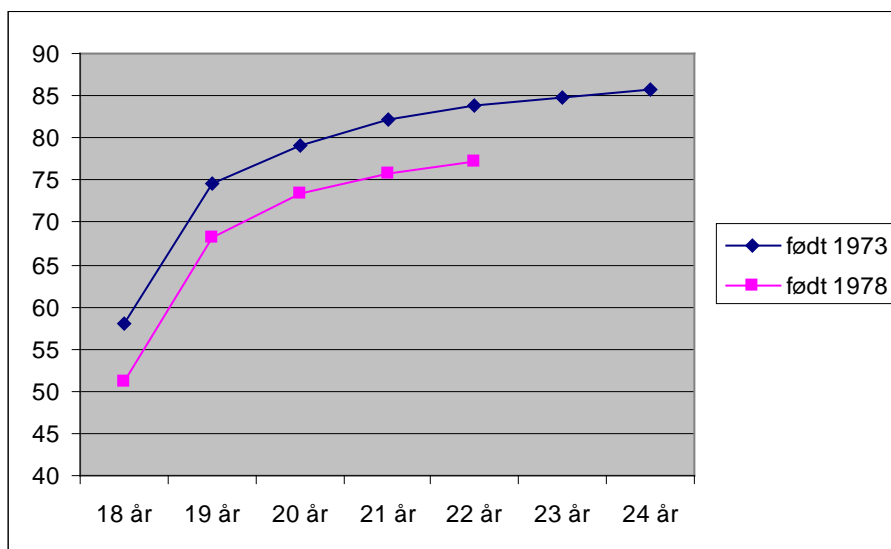
Dette tyder på at det var en generell trend på 90-tallet at færre ungdom tok førerkort enn tidligere. Hvorvidt nedgangen i førerkortandelen blant ungdom fortsetter eller ikke, vil først kunne vise seg om noen år.

2.1.1 Flere utsetter å ta førerkortet?

At færre tar førerkort i alderen 18-24 år, kan bety at flere utsetter eller venter lenger med å ta førerkort enn tidligere. For å undersøke dette kan man sammenlikne utviklingen i førerkortandelen blant ulike alderskohorter.

Nedenfor har vi sammenliknet førerkortandel på 90-tallet for dem som var 18 år i 1991 (født i 1973) før nedgangen begynte, og for dem som var 18 år i 1996 (født i 1978) etter at nedgangen blant 18-åringene hadde startet for alvor (jf. figur 2.1 og tabell 2.1).

Figur 2.1. Oversikt over førerkortandel fra 1991 til og med 2000 i to ulike alderskohorter, dem som er født i 1973 og dem som er født i 1978.



Mens 58 prosent av de som var født i 1973 hadde førerkort når de var 18 år, var førerkortandelen blant dem født i 1978 nede i 51 prosent ved tilsvarende alder, dvs. en forskjell på 7 prosentpoeng. Denne forskjellen i førerkortandel forholder seg mer eller mindre stabil fram til fylte 22 år. Det er en svak tendens til at denne forskjellen minsker noe ved 19 år. Forskjellen i førerkortandel mellom de to alderskohortene tiltar imidlertid noe igjen ved 20 år

og stabiliserer seg på 7 prosentpoeng fra 20 år og oppover (for en tallmessig oversikt over forskjellen i førerkortandel mellom de to alderskohortene, se Vedlegg I, tabell V1). For at nedgangen blant 18-åringene skulle blitt helt eller delvis kompensert ved at flere tok førerkort på et senere tidspunkt, måtte forskjellene i førerkortandel i de to alderskohortene derimot ha minsket ved høyere alder (i mer ”grafiske” termer kan man si at kurven som representerer førerkortandelen for 1978-kohorten skulle tatt igjen eller nærmet seg kurven for 1973-kohorten). En konklusjon fra denne analysen er at nedgangen i førerkortandel blant 18-åringene i 1978-kohorten *ikke* ser ut til å kompenseres ved en økning i førerkortandelen på et senere tidspunkt.

En innvending mot denne konklusjonen er at vi på det nåværende tidspunkt kun har mulighet til å undersøke førerkortandelen for 1978-kohorten fram til disse er 22 år.

Om de som ikke har tatt førerkort før eller ved fylte 22 år venter ytterligere noen år eller om de heller ikke på sikt tar førerkortet, kan først undersøkes om noen år.

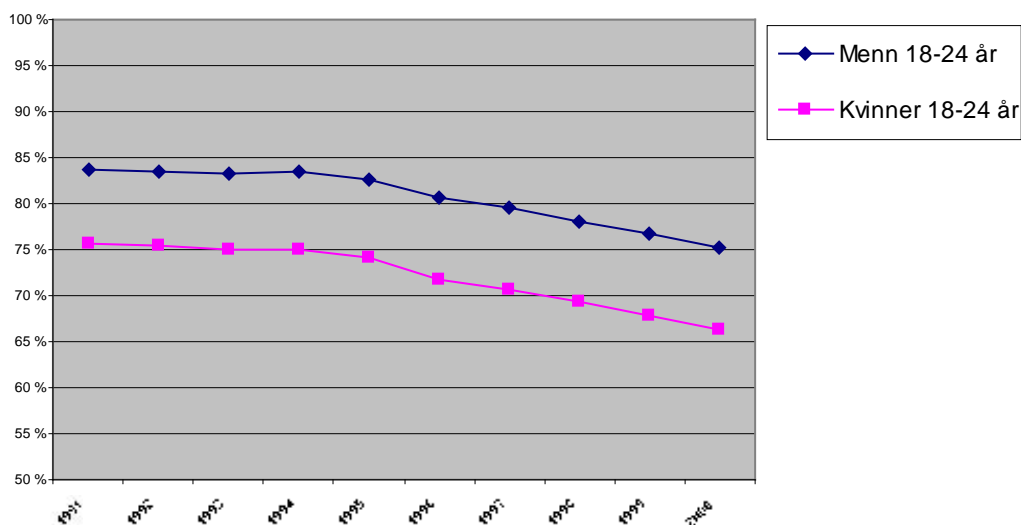
En hypotese i denne studien er at behovet for bil melder seg på et senere tidspunkt for ungdom i dag sammenliknet med tidligere, og at flere av den grunn også utsetter det å ta førerkort til de er blitt eldre (jf. kap. 4.3). Et interessant spørsmål for framtida er følgelig om førerkortandelen for 1978-kohorten vil stige og kanskje ta igjen førerkortandelen for 1973-kohorten når de førstnevnte nærmer seg for eksempel 30 år (dvs. i år 2006). Om dette derimot ikke skjer, dvs. at de som ikke tar førerkort i ung alder heller ikke på sikt tar førerkort, vil den samlede førerkortandelen i befolkningen etter hvert synke.

2.2 Nedgang i førerkortandel etter kjønn

Både blant kvinner og menn var det en nedgang i førerkortandel på 90-tallet. Mens det i 1991 var henholdsvis 84 prosent menn og 75 prosent kvinner i aldersgruppen 18-24 år som hadde førerkort, var førerkortandelen for henholdsvis menn og kvinner i denne aldersgruppen sunket til 76 og 66 prosent i 2000.

Figur 2.2 viser førerkortandel blant henholdsvis kvinner og menn i aldersgruppen 18-24 år i perioden 1991-2000.

Figur 2.2 Oversikt over andel førerkortinnehavere i aldersgruppen 18-24 år i perioden 1991-2000. Fordelt etter kjønn. I prosent av befolkningen.



Nedgangen startet samtidig for kvinner og menn. Fram til 1994 lå førerkortandelen på et jevnt nivå for begge kjønn, mens den etter 1994 startet og synke gradvis for begge kjønn. Figur 2.2 viser at nedgangen i førerkortandelen har vært mer eller mindre lik for begge kjønn i aldersgruppen 18-24 år i perioden, om enn noe større blant kvinner enn blant menn (10 versus 9 prosentpoeng).

Også i hvert alderstrinn har det vært en reduksjon i førerkortandel både blant menn og blant kvinner på 90-tallet. Tabell 2.2 gir en oversikt over endringer i førerkortandel fra 1991 til 2000 for henholdsvis menn og kvinner.

Tabell 2.2. Oversikt over nedgang i førerkortandel for henholdsvis menn og kvinner i perioden 1991 til 2000. Nedgang angitt i prosentpoeng (for en oversikt over førerkortandeler for henholdsvis kvinner og menn i perioden, se vedlegg I, tabell V3 og tabell V4).

	Menn	Kvinner	Totalt
18 år	11	10	11
19 år	10	10	10
20 år	9	11	10
21 år	8	10	10
22 år	7	10	9
23 år	6	8	7
24 år	6	7	7
18-24 år	9	10	9

Det er heller ikke store forskjeller mellom kvinner og menn når hvert alderstrinn vurderes for seg. Blant 18 og 19 åringene har nedgangen vært mer eller mindre lik for begge kjønn. Eksempelvis sank førerkortandelen blant menn på 18 år fra 65 prosent til 54 prosent i perioden 1991 til 2000, dvs. en reduksjon på 11 prosentpoeng, mens den for kvinner på 18 år sank fra 50 til 40 prosent i samme perioden, dvs. en reduksjon i førerkortandel på 10 prosentpoeng.

Nedgangen har imidlertid vært noe større for kvinner i de eldre alderstrinn (fra 20-24 år) enn det den har vært for menn, men ettersom de fleste unge tar førerkort enten som 18 eller 19 åringer, er det derfor liten forskjell generelt mellom kvinner og menn når det gjelder nedgang i førerkortandel på 90-tallet¹.

2.1.2 Forskjeller mellom by og land

Ettersom betingelsene for å klare seg uten førerkort er bedre i mer urbane strøk (bedre kollektivnett, kortere avstander med mer) enn i mer rurale strøk, er det grunn til å tro at nedgangen i førerkortandel er større i byene enn på landet. I det følgende undersøkes denne hypotesen nærmere på bakgrunn av hvilket fylke den som tar førerkort bor i.

Opplysninger om fylke gir isolert sett liten pekepinn på dets urbaniseringsgrad. For å få et inntrykk av i hvilken grad et fylke kan sies å være spredtbygd/tettbygd, har vi i tabell 2.2 rangert dem etter "andel av befolkningen i et fylke som bor i tettsted med minst 2000 innbyggere".

¹ Beregningen av endringer i førerkortandel som her er benyttet, tar imidlertid ikke hensyn til utgangspunktet. Beregninger som tar hensyn til utgangspunktet, som for eksempel av førerkortandelen i utgangspunktet var lavere blant kvinner enn blant menn, viser at den *prosentvise* nedgangen blant kvinner generelt er større enn blant menn både i aldersgruppen 18-24 år totalt og i hvert alderstrinn, se Vedlegg 1, tabell V2.

Tabell 2.2. Prosentvis nedgang i førerkortandel i aldersgruppen 18-24 år totalt, og fordelt etter kjønn i perioden 1991-2000 rangert etter andel av befolkningen i et fylke som bor i tettsteder med minst 2000 innbyggere (befolkningstall fra 01.01.99).

	1991-2000 Kvinner	1991-2000 Menn	1991-2000 Totalt	01.01.1999 Andel i tettsted
Sogn og Fjordane	8	8	8	28
Oppland	8	6	7	30
Nord-Trøndelag	6	5	6	33
Hedmark	10	9	10	36
Nordland	10	10	10	47
Møre og Romsdal	8	8	8	47
Troms	10	10	10	50
Finnmark	5	6	6	51
Aust-Agder	9	8	9	54
Hordaland	6	8	7	62
Telemark	6	7	7	63
Vest-Agder	15	12	14	63
Hele landet	12	10	11	64
Buskerud	11	10	10	64
Sør-Trøndelag	13	11	12	64
Østfold	14	8	11	69
Vestfold	13	10	11	70
Rogaland	15	10	12	75
Akershus	18	13	15	78
Oslo	24	17	20	99

Det synes å være en klar sammenheng mellom urbaniseringsgrad og nedgang i førerkortandel (for en oversikt over førerkortandel i hvert fylke i perioden 1991-2000 totalt, og fordelt på kvinner og menn, se vedlegg I, tabell V6, V7 og V8). I fylker hvor 54 prosent eller mindre av befolkningen bor i tettsteder med minst 2000 innbyggere (heretter referert til som spredtbygde fylker) er den totale nedgangen i førerkortandel mindre enn i befolkningen som helhet (11 prosent), mens det i fylker hvor flere enn 64 prosent av befolkningen bor i tettsteder (heretter referert til som tettbygde fylker), er derimot den totale nedgangen større enn for gjennomsnittet. Det samme skillet viser også forskjeller i endringer når det gjelder kjønn. I tettbygde fylker har nedgangen i førerkortandel vært større blant kvinner enn blant menn. I spredtbygde fylker har nedgangen vært mer eller mindre lik for menn og kvinner.

Både Hordaland, Telemark og Vest-Agder kan sies å ligge i grenseland mellom de utpregede tettbygde fylkene og de spredtbygde fylkene (henholdsvis 62, 63 og 63 prosent av befolkningen bor i tettsteder med flere enn 2000 innbyggere). Vest-Agder er et av fylkene som har opplevd størst nedgang i førerkortandel til tross for fylket, etter det målet på urbaniseringsgrad som er benyttet, ikke kan sies å være spesielt tettbygde. Dette kan skyldes at målet som er benyttet her er lite egnet til å fange opp urbaniseringsgrad i dette fylket. En vurdering etter andel av befolkningen som bor i by viser for eksempel at det er flere i Vest-Agder fylke som bor i by (67 prosent) enn på landsbasis (48 prosent, se vedlegg I, Tabell V9). Dette gir grunn for å tro at det er en sammenheng mellom tettbygde fylker og nedgang i førerkortandel.

Hordaland og Telemark har derimot hatt den svakeste nedgangen i førerkortandel, til tross for at fylkene tilsynelatende ikke er spesielt spredtbygde. Også disse tilfellene kan skyldes at målet "andel av befolkningen som bor i tettsted med mer enn 2000 innbyggere" ikke er et

egnet mål for å vurdere urbaniseringsgraden i de to fylkene. Men heller ikke vurdert etter andre mål, som for eksempel "andel som bor i by i fylke" eller etter "innbyggere pr. km²", skiller disse to fylkene seg verken som tettbygde eller spredtbygde (sammenliknet med gjennomsnittet for hele landet)(se Vedlegg I, tabell V9 og V10). En forklaring på dette kan være at disse fylkene er svært tettbygde i noen områder og svært spredtbygde i andre områder. Både Telemark og Hordaland har by-områder i utkanten av fylket: Grenlandsområdet og Bergen har høy urbaniseringsgrad i henholdsvis Telemark og Hordaland, men ellers er disse fylkene spredtbygde med store avstander mellom bygdene. Det er følgelig grunn til å tro at store avstander og dårlig kollektivtilbud kan forklare den svake nedgangen i førerkortandelen i disse fylkene.

3 Bilbruk blant ungdom

3.1 Eksponering på 90-tallet

Betegnelsen bilbruk kan omfatte flere forhold, for eksempel hvor ofte man bruker bilen i løpet av en dag, i hvilke sammenhenger man bruker bilen og hvor langt man har kjørt i en gitt periode (dag, uke, måned). Av praktiske grunner² er det det sistnevnte forholdet ved bilbruken vi skal fokusere på i denne studien.

At færre ungdom tar førerkort nå enn tidligere gir grunn til å tro at omfanget av bilkjøringen totalt sett blant ungdom har avtatt i løpet av 90-tallet. Data fra reisevaneundersøkelsen synes også å bekrefte en slik hypotese: Fra 1992 til 1998 var det en signifikant nedgang i antall bilreiser som sjåfør i aldersgruppen 18-25 år (fra 2 reiser pr. dag til 1,6 reiser pr. dag) (Hjorthol 1999:30). I denne undersøkelsen derimot, hvor vi benytter data fra Sagberg (1997 og 2000) og hvor vi utelukkende tar utgangspunkt i dem som har førerkort, er det faktisk slik at eksponeringen har økt i løpet av 90-tallet. Tabell 3.1 viser den gjennomsnittlige kjørelengden en gitt måned i de ulike undersøkelsesperiodene (henholdsvis 1994, 1995/96 og 1998/99).

Tabell 3.1. Gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned og i en gitt uke i henholdsvis 1994, 95/96 og 98/99. Populasjon: Personer som var mellom 18 og 20 år da de tok førerkort.

	(1) 1994	(2) 95/96	(3) 98/99	%-vis endring	Statistisk signifikans (5% sign. nivå)
Gjennomsnittlig kjørelengde en måned	642 km (N=10220)	678 km (N=10874)	777 km (N=8883)	21	1 vs. 2: i.s. 2 vs. 3: sign. 1 vs. 3: sign.
Gjennomsnittlig kjørelengde en uke	192 km (N=10266)	194 km (N=10918)	224 km (N=8897)	17	1 vs. 2: i.s. 2 vs. 3: sign. 1 vs. 3: sign.

Fra 1994 til 1998/99 økte den gjennomsnittlige kjørelengden i en måned med 21 prosent. Den gjennomsnittlige kjørelengde en gitt uke økte tilsvarende (17 prosent). Det beste anslaget ligger trolig et sted mellom disse verdiene.

To forhold kan trolig forklare den observerte økningen i eksponeringen. For det første kan økningen i eksponeringen skyldes endringer i populasjonen (de som tar førerkort) i løpet av 90-tallet. Trolig er det de som er mindre opptatt av bil og bilkjøring (og som kjører minst) som har sluttet å ta førerkortet, noe som har medført at det er blitt relativt flere "bilfrelste" blant ungdom som nå har førerkort sammenliknet med tidligere.

Med "bilfrelste" menes de som er mer opptatt av bil og som kjører mye. Dersom de "bilfrelste" kjører minst like mye som tidligere, vil følgelig en konsentrasjon av denne type ungdom blant dem som tar førerkort medføre en økning i den gjennomsnittlige eksponering.

² I undersøkelsen er det kun spørsmål om gjennomsnittlig kjørelengde (i kilometer) en gitt måned og en gitt uke som er med i undersøkelsen.

ring³. For det andre kan økningen i bilbruk også skyldes økonomisk vekst på 90-tallet som kan ha gitt utslag i bedre tilgang til bil og bedre råd til bensin.

I det følgende benyttes kjørelengde en gitt måned som mål på eksponering. Dette fordi svar på spørsmålet om forrige ukes kjørelengde trolig vil være med utsatt for tilfeldigheter enn den antatte kjørelengden respondenten oppgir for en hel måned.

3.2 Eksponering etter kjønn og alder

I det følgende undersøkes om endringer i eksponeringen kan forklares med forskjeller i kjønn og alder.

Tabell 3.2. Gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned blant menn og kvinner i de tre ulike periodene. Prosentvis endring fra 1994 til 1998/99. Populasjon: Personer som var mellom 18 og 20 år da de tok førerkort.

	1994	95/96	98/99	%-vis endring
Kvinner	463	470	572	24
	N=5255	N=5559	N=4599	
Menn	830	897	996	20
	N=4958	N=5309	N=4277	

Tabell 3.2 viser at har vært en økning i eksponeringen både blant menn og blant kvinner. Økningen i eksponeringen har vært noe større for kvinner enn for menn. Ettersom nedgangen i førerkortandel var noe større for kvinner enn for menn, kan dette ha medført til en relativ sterkere konsentrasjon av "bilfrelste" blant kvinner enn blant menn i befolkningen som tar førerkort. Videre gir en sterkere konsentrasjon av "bilfrelste" også en økning i eksponeringen, ifølge hypotesen ovenfor (jf. avsnitt 3.1). Den samme forklaring kan kanskje overføres til forskjeller mellom ulike aldersgrupper og økning i eksponeringen på 90-tallet.

Tabell 3.3. Gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned etter alder i de tre ulike periodene. Prosentvis endring fra 1994 til 1998/99. Populasjon: Personer som var mellom 18 og 20 år da de tok førerkort.

	1994	95/96	98/99	%-vis endring
18 år	633	682	794	25
N=	(4968)	(6057)	(4783)	
19 år	679	697	781	15
	(4125)	(4017)	(3480)	
20 og 21 år*	545	560	626	15
N=	(1110)	(791)	(619)	

*20- og 21 åringer er slått sammen da antallet respondenter er svært lavt i disse aldersgruppene.

Tabell 3.3 viser at det er blant 18-åringene det er størst økning i eksponeringen og det var også blant 18-åringene vi fant den største nedgangen i førerkortandel i samme periode. Dette gir grunn til å tro at noe større økning i eksponeringen blant 18-åringene skyldes en rela-

³ Det vil si at den observerte endringen i eksponeringen kan forklares med endringer i populasjonen av dem som tar førerkort, og at økningen i eksponeringen nødvendigvis ikke betyr at det har vært en reell økning i eksponeringen pr. individ. På landsbasis ser det imidlertid ut til at den prosentvise økningen i eksponeringen (17-21 %) er større enn nedgangen i førerkortandel i aldersgruppen 18-20 år. Dette tyder på økt totaleksponering (pr. individ).

tivt større konsentrasjon av "bilfrelste" blant dem som tar fører kort i denne aldersgruppen enn i de øvrige aldersgruppene.

3.3 Eksponering i forhold til bosted

I det følgende undersøkes hvorvidt utviklingen i eksponeringen i løpet av 90-tallet har vært forskjellig mellom by og land. Hvis man tar utgangspunkt i hypotesen at ungdom som tar fører kort nå i større grad består av "bilfrelste", er det grunn til å tro at økningen i eksponeringen har vært størst i byene eller i mer tettbygde strøk ettersom nedgangen i fører kortandelen er størst i slike områder. I undersøkelsen er det to spørsmål om bosted. Det ene sier noe om hvilket fylke respondenten bor i og det andre sier noe om hvordan respondenten karakteriserer sitt eget bosted (by > 50 000 innbyggere, by < 50 000 innbyggere, tettsted eller spredtbygde strøk).

3.3.1 Eksponering i ulike fylker

For å få et inntrykk av urbaniseringsgraden i et fylke, tar vi igjen utgangspunkt i "andel av befolkningen i et fylke som bor i tettsted med mer enn 2000 innbyggere". Jo lavere/høyere andel av befolkningen som bor i tettsted med mer enn 2000 innbyggere sammenliknet med gjennomsnittet for hele landet, jo mer spredtbygd/tettbygd betraktes et fylke. I tabell 3.4 er fylkene rangert etter dette målet for å se om størrelsen på endringene i gjennomsnittlig kjørelengde sammenfaller med hvorvidt en fylke kan karakteriseres som henholdsvis tettbygd eller spredtbygd.

Tabell 3.4 Gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned, i kilometer, i hver periode, fordelt etter fylke. Endring fra 1994 til 1998/99 i prosent. Oversikt over andel innbyggere i fylke som bor i tettsted med mer enn 2000 innbyggere. Populasjon: Personer som var mellom 18 og 20 år da de tok fører kort. For en oversikt over antall respondenter og standardavvik i hvert fylke, se Vedlegg I, tabell VII.

	1994	95/96	98/99	Endring i %	Statistisk signifikans	Andel i tettsted
Sogn og Fjordane	694	701	624	-10	i.s.	28
Oppland	737	702	853	16	i.s.	30
Nord-Trøndelag	506	600	753	49	**	33
Hedmark	644	769	822	28	**	36
Nordland	673	686	756	12	i.s.	47
Møre og Romsdal	670	728	798	19	*	47
Troms	766	707	759	-1	i.s.	50
Finnmark	991	1023	961	-3	i.s.	51
Aust-Agder	799	681	987	24	i.s.	54
Hordaland	566	674	695	23	**	62
Telemark	700	726	865	24	i.s.	63
Vest-Agder	566	653	826	46	**	63
Sør-Trøndelag	535	535	623	16	i.s.	64
Buskerud	611	738	891	46	**	64
Hele landet	642	678	777	21	**	64
Østfold	682	706	878	29	**	69
Vestfold	666	653	843	27	*	70
Rogaland	646	620	747	16	*	75
Akershus	642	712	801	25	**	78
Oslo	518	525	568	10	i.s.	99

i.s. = ikke signifikant (t-test), * = signifikant for $p < 0,05$ (t-test), ** = signifikant for $p < 0,01$ (t-test)

Det synes ikke å være noen systematisk forskjell mellom mer tettbygde fylker og mer spredtbygde fylker når det gjelder endring i gjennomsnittlig kjørelengde på 90-tallet. Noen av de spredtbygde fylkene har hatt en sterk økning, mens andre har hatt en lavere økning i

gjennomsnittlig kjørelengde. Det samme gjør seg gjeldende for de mer tettbygde fylkene. Det synes altså ikke å være en klar tendens til at de tettbygde fylkene gjennomgående har hatt en høyere økning i gjennomsnittlig kjørelengde enn de mer spredtbygde fylkene. Hypotesen om at økningen er størst i tettbygde strøk synes dermed ikke å få støtte i denne analysen.

Det er en svak, men ikke signifikant, tendens til at ungdom i fylkene Sogn og Fjordane, Finnmark og Troms kjører mindre enn tidligere. Dette er spesielt spredtbygde fylker hvor nedgangen i førerkortandel var mindre enn den gjennomsnittlige nedgangen for hele landet (jf. tabell 3.4). Det kan tenkes at det er relativt flere "bilfrelste" i disse fylkene sammenliknet med resten av landet. Hvis så skulle være, vil man dermed ikke få den samme effekten knyttet til nedgang i førerkortandel (økt konsentrasjon av bilfrelste – økt bilbruk) som i resten av landet, noe som kan forklare tendensen til at ungdom i disse fylkene kjører mindre.

Økningen i eksponeringen i Oslo ser ut til å ha vært lavere enn den for resten av landet (10 prosent økning i eksponering fra 1994 til 1998/99, men økningen er ikke signifikant) til tross for at nedgangen i førerkortandel var størst i dette fylke (20 prosent nedgang i førerkortandel fra 1991 til 2000). Dette står i sterk kontrast til hypotesen om at økningen har vært større i tettbygde strøk enn i mer spredtbygde strøk. Hva dette kan skyldes, er vanskelig å vite. En forklaring kan være at Oslo har blant annet det beste kollektivtilbudet i landet og det generelle behovet for bil er trolig også mindre av den grunn. Det kan også tenkes at det i Oslo at det er relativt flere "gjennomsnittskjørerere" som tar førerkort i Oslo sammenliknet med resten av landet. Med "gjennomsnittskjørerere" menes her de som ikke er utpreget bilfrelste. Dermed vil man heller ikke få samme økning av "bilfrelste" i denne populasjonen (de som tar førerkort) i perioden (1994 til 1998/99) som i resten av landet, og økningen i eksponering vil dermed heller ikke bli tilsvarende.

3.3.2 Eksponering i ulike typer bosted

En grunn til at det ikke synes å være forskjell mellom by og land når det gjelder utviklingen i eksponeringen på 90-tallet, kan være at fylke er et lite egnet mål for å fange opp slike egenskaper ved et bosted. På spørsmålet om *type* bosted i undersøkelsen blir respondenten selv bedt om å vurdere urbaniseringsgraden på sitt bosted. Det skilles mellom å bo i by med over 50 000 innbyggere, i by med under 50 000 innbyggere, i tettsted eller i spredtbygde strøk, og det er grunn til å tro at denne bostedsvariabelen er bedre egnet til å skille mellom by og land enn det fylke gjør. Nedenfor undersøkes om det er forskjell mellom ulike typer bosted og utviklingen i eksponeringen på 90-tallet.

Ettersom Oslo har en såpass spesiell utvikling i eksponeringen, er respondenter fra dette fylke tatt ut av den påfølgende analysen.

Tabell 3.5 viser at økningen i eksponeringen har vært noe større i byer (over 50 000 innbyggere) enn den har vært på mindre steder (dvs. i mindre byer, i tettsteder og spredtbygde strøk). (For en grafisk oversikt over eksponering etter bosted på 90-tallet, se vedlegg II, figur V1).

Selv om det er respondentene selv som har vurdert sitt bosted og noen feilplasseringer dermed kan ha forekommet, har de trolig plassert seg riktig når det gjelder bosted med mer eller mindre enn 50 000 innbyggere. Det synes derfor å være grunnlag for å si noe med sikkerhet om forskjellen mellom større byer og mindre steder, og følgelig mellom by og land. Konklusjonen er dermed at dataene allikevel bekrefter hypotesen om at den største økningen i eksponeringen på 90-tallet fant sted i byer, men med forbehold om at konklusjonen bare gjelder byer av en viss størrelse.

Tabell 3.5. Gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned (i kilometer) i hver gruppe, fordelt etter type bosted. Endringer fra 1994 til 1998/99 i prosent. Populasjon: Personer som var mellom 18 og 20 år da de tok førerkort. Respondenter i Oslo er utelatt.

	1994	1995/96	1998/99	%-vis endring
By >50000 innbyggere	523	567	663	27
N=	(1422)	(1435)	(1273)	
By <50000 innbyggere	640	631	734	15
N=	(1667)	(1830)	(1819)	
Tettsted	634	695	788	24
N=	(3829)	(3976)	(3032)	
Spredtbygd	746	764	906	21
N=	(2539)	(2809)	(2088)	

At det også har vært en økning i mindre tettbygde strøk enn de store byene, kan forklares med at det også i slike områder var en nedgang i førerkortandel (jf. kapittel 2.3) (at det følgelig har blitt relativt flere "bilfrelste" blant dem som tar førerkort også i slike områder). Imidlertid var det forventet at det skulle være større forskjeller mellom by og land når det gjelder endringer i eksponeringen på 90-tallet. At økningen har vært så pass stor i også mindre tettbygde kan kanskje forklares med at det på 90-tallet var en økonomisk vekst i Norge (fra ca. 1993), og at flere ungdommer i slike områder kan ha fått bedre tilgang til bil og bedre råd til bensin.

En slik hypotese gir næring til ytterligere en hypotese knyttet til den observerte økning i eksponeringen både i byene og på landet: Mens økningen i byene i stor grad trolig kan forklares med at populasjonen har endret seg (relativt flere bilfrelste i populasjonen), er det grunn til å tro at det på landet i større grad har vært en reell økning i eksponeringen pr. individ.

3.4 Eksponering i forhold til kjøreopplæring

I oktober 1994 ble det foretatt en omlegging av reglene for privat kjøreopplæring: Aldersgrensen for privat kjøreopplæring ble senket fra 17 til 16 år samt at de geografiske restriksjonene ble opphevet. Dette førte til en svak økning i andelen som hadde privat kjøreopplæring etter 1994 (fra 87 prosent i 1994 til 91 prosent i 1998/99) (Sagberg 2000:7), noe som også var hensikten med omleggingen av reglene.

Et mål for bilinteresse kan være hvor ivrig en person er i forhold til å ta private kjøretimer ved siden av skoletimene. I det følgende undersøkes sammenhengen mellom gjennomsnittlig kjørelengde i undersøkelsesperiodene og antall turer med privat kjøreopplæring. Tabell 3.6 viser gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned etter antall turer i de ulike periodene.

Det viser seg å være en systematisk sammenheng mellom antall turer og økning i den gjennomsnittlige kjørelengden en gitt måned. Jo færre turer med privat kjøreopplæring jo større har økningen i den gjennomsnittlige kjørelengden vært på 90-tallet.

En tolkning av dette er at de som tok bare få turer med privat kjøreopplæring tidligere var minst interessert i bil og bilkjøring, og at det er blant disse det har vært flest som har sluttet å ta førerkort. En slik hypotese understøttes ved at *antallet* på de som foretar 0-4 turer med privat kjøreopplæring er gradvis redusert i fra 94-utvalget til 98/99-utvalget. Tilsvarende ser vi en økning i antallet blant de som foretar svært mange turer med privat kjøreopplæring (over 50 turer) fra 94-utvalget til 98/99-utvalget, noe som støtter opp om hypotesen om at det er blitt relativt flere "bilfrelste" blant de som tar førerkort på slutten av 90-tallet i forhold til tidligere (på begynnelsen av 90-tallet).

Tabell 3.6. Gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned etter antall turer med privat kjøreopplæring. I km. Endring fra 1994 til 1998/99 i prosent. Populasjon: Personer som var mellom 18 og 20 år da de tok førerkort.

	1994	95/96	98/99	%-vis endring
0-4 turer	650	676	848	31
N=	(1819)	(1585)	(1094)	
5-10 turer	536	582	682	27
N=	(1800)	(1662)	(1187)	
11-25 turer	542	538	630	16
N=	(2652)	(2804)	(2111)	
26-50 turer	595	628	682	14
N=	(1814)	(2248)	(1772)	
50 turer eller mer	897	940	973	8
N=	(2057)	(2485)	(2662)	

Dette gir grunn til å tro at økningen blant dem som har få turer med privat kjøreopplæring ikke skyldes en reell økning i den gjennomsnittlige kjørelengden, men snarere at den skyldes endringer i populasjonen: De som tok få timer tidligere var dominert av dem som var minst bilinteresserte, nå er det færre av dem i denne gruppen.

4 Hovedfunn og diskusjon

4.1 Hovedfunn

Analysene viser at det synes å være en generell trend at færre ungdom tar førerkort, både i aldersgruppen 18-24 år totalt og i hvert alderstrinn. 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 (med utgangspunkt i de tilgjengelige data), 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.

Nedgangen er noe større blant kvinner enn blant menn i aldersgruppen. Forskjellene er imidlertid så små at det nedgangen i førerkortandel blant ungdom i liten grad kan relateres til forklaringsfaktorer knyttet til kjønn.

Analysene viser også at det er en systematisk forskjell mellom mer tettbygde fylker og mer spredtbygde fylker når det gjelder nedgang i førerkortandel. Nedgangen er større jo mer tettbygd et fylke er. I Oslo er nedgangen størst med hele 20 prosent. Videre er det også en kjønnsforskjell mellom tettbygde og spredtbygde fylker. I de mer tettbygde fylkene er nedgangen større blant kvinner enn blant menn, men nedgangen er mer eller mindre lik for menn og kvinner i mer spredtbygde fylker.

Selv om antallet bilreiser som sjåfør er blitt redusert i løpet av 90-tallet i aldersgruppen 18-25 år (Hjorthol 1999), har bilbruken (målt i gjennomsnittlige kilometer en måned) tiltatt i løpet av 90-tallet blant dem som har førerkort. En forklaring på dette kan være at det er de minst bilinteresserte som har sluttet å ta førerkort, og at det følgelig har vært en konsentrasjon av "bilfrelste" blant ungdom som fremdeles tar førerkortet. En slik hypotese kan forklare hvorfor økningen i eksponeringen har vært størst blant de gruppene hvor nedgangen i førerkortandelen har vært størst, dvs. blant kvinner, blant de yngre og blant de som bor i mer tettbygde strøk. At eksponeringen også har økt mest blant dem med minst privat kjøreopplæring kan også forstås i lys av hypotesen over: Det er grunn til å tro at de minst interesserte i bil og bilkjøring hadde minst privat kjøreopplæring og at det er disse som har sluttet å ta førerkort, og at dette har resultert i en konsentrasjon av bilfrelste i gruppen som har lite eller ingen privat kjøreopplæring, noe som igjen har økt eksponeringen i denne gruppen.

Hovedfunnene tyder på at det er nødvendig å skille mellom minst to typer ungdom for å forstå utviklingen på 90-tallet: 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. Eventuelle endringer i reisevaner generelt blant ungdom på 90-tallet må dermed knyttes opp til og forstås i lys av den sistnevnte gruppen. I et overordnet perspektiv tyder disse funnene på at det er sentralt å skille mellom ulike livsstiler og interesser for å forstå forskjeller i reisevaner og endringer i reisevaner.

4.2 Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?

Selv om ungdom kanskje tar førerkortet på et senere tidspunkt, gjør det at de i større grad venter at de forblir kollektivtrafikanter, syklistar eller fotgjengere (eller annet) lenger enn om de skulle tatt førerkortet på et tidligere tidspunkt. Forutsatt at ungdom reiser like mye som tidligere⁴, tyder nedgangen i førerkortandelen blant ungdom at de må ta i bruk andre transportmidler enn bil for å komme seg til og fra ulike aktiviteter.

Tidligere forskning har også vist at det har vært bevegelser på 90-tallet når det gjelder hva slags transportmidler ungdommen benytter seg av. Bilbruken (målt i antall reiser) blant ungdom i alderen 18-25 år ble redusert (Hjorthol 1999:30), mens kollektivandelen blant ungdom økte (Stangeby 2000) i denne perioden. I sum kan dette tyde på at reisevanene blant ungdom har endret seg i en mer miljøvennlig retning. At også ikke-motoriserte framkomstmidler som sykler, sparkesykler og rulleskøyter har fått ny popularitet og status, er med på å bekrefte et slikt inntrykk. Bare i Oslo-området ble det solgt anslagsvis 10 000 sparkesykler i 2000 (Aftenposten 08.08.00). Videre har salget av lett motoriserte kjøretøyer som for eksempel mopeder, har også økt i perioden. På landsbasis ble det registrert 131 prosent flere nye mopeder i 2000 enn i 1995. I Oslo ble det registrert 386 prosent flere nye mopeder i samme periode (Bil og vegstatistikk 1995 og 2001, se også vedlegg 1, tabell V12).

Denne utviklingen står i sterk kontrast til den for befolkningen som helhet i samme periode, hvor bilen som individuelt transportmiddel er forsterket. Fra 1992 til 1998 var det en økning i førerkortandelen i befolkningen som helhet, en økning i andelen som alltid har tilgang til bil, og en økning i antallet reiser som foregår som bilfører (Hjorthol 1999).

Selv om dette prosjektet har antydning at det fremdeles finnes en type ungdom er "bilfrelste" og som bruker bilen like mye som før, er det grunn til optimisme på vegne av de framtidige reisevanene til den andre typen ungdom som i mindre grad er opptatt av bil; dette fordi dagens unge er framtidens voksne, og reisevaner som dannes når man er ung, kan legge grunnlaget for adferdsmønstre i framtida. At deler av dagens ungdom synes å ha mer miljøvennlig reiseadferd enn sine foreldre, gir derfor grunn håp om mer miljøvennlige reisevaner i framtida.

4.3 Hvorfor tar stadig færre førerkort? – Hypoteser knyttet til trenden på 90-tallet

Også Danmark og Sverige har opplevd en nedgang i førerkortandelen blant ungdom (Aas 2000, Krantz og Vilhelmsen 1996). I Sverige kan nedgangen i førerkortandelen blant ungdom tilbakeføres helt 1978 (Krantz og Vilhelmsen 1996 i Hjorthol 1999). Også i Sverige har nedgangen vært større byer enn i mer spredte bygde strøk. Mens halvparten av 18 og 19 åringer har førerkortet på landsbygda, er det andelen kun 15 prosent i Stockholmsområdet (Stangeby 2000). Nedgangen i Sverige forklares først og fremst med økonomiske nedgangstider, selv om man ikke har sett bort i fra at den også kan skyldes endringer i verdigrunnlag og livsstil blant yngre mennesker (Andreasson m fl 1996 i Hjorthol 1999). Vi vet lite om hva nedgangen i Norge skyldes. Ettersom det snarere har vært økonomisk vekst i Norge på 90-tallet, kan ikke nedgangen forklares direkte med dårligere kjøpekraft.

En annen relevant forklaring kunne vært at det ble dyrere å ta førerkort i løpet av 90-tallet. En studie foretatt ved TØI viser imidlertid det motsatte: Endringer i reglene for føreropplæring i 1994-95 medførte reduserte kostnader forbundet med føreropplæring (Christensen 1997).

⁴ I et tilfelle der ungdom reiser mindre enn tidligere vil en nedgang i førerkortandel ikke automatisk indikere en økning i bruk av andre transportmidler.

Ettersom nedgangen i førerkortandel blant ungdom i Norge ikke synes å kunne forklares med endringer i økonomiske forhold (i hvert fall ikke direkte), er det nærliggende å tro at nedgangen kan forklares med endringer av mer *kulturell* karakter, for eksempel som at ungdoms levemåte, livsstil og verdier har endret seg i løpet av 90-tallet.

Fra siste halvdel av 80-tallet var det for eksempel vært en eksplosiv økning i antall studenter som studerte ved landets universitet og høyskoler⁵ (se for eksempel Sandberg 1996, Hovland 2000 eller Try og Aamodt 2000). Når flere studenter er det også flere som får dårligere råd enn om de hadde hatt et heltidsjobb. Dette gir grunn til å tro at kjøpekraften generelt blant ungdom har blitt dårligere, til tross for økonomisk vekst ellers i samfunnet, noe som igjen kan ha bidratt til at færre tar førerkortet også i de eldre alderstrinn.

Men nedgangen i førerkortandelen kan også sees i sammenheng med den stadige urbaniseringen. Parallelt med økende utdanningsvekst, har de sentrale byområder opplevd en sterk befolkningsvekst de siste årene (Juvkam og Sørli 2000), og mange av studiestedene er også lokalisert til byer. I byene er behovet for bil mindre ettersom kollektivnettene er bedre utbygd og avstandene til ulike aktiviteter gjerne er kortere enn i mer spredtbygde strøk.

At færre tar førerkort kan kanskje også knyttes opp til det man kan kalle "forlenget ungdomstid. I tillegg til at stadig flere studenter, gjerne lengre enn tidligere⁶, er det stadig flere som legger ut på lange reiser til fjerne himmelstrøk over lengre tidsrom (Sørensen 1999) og stadig flere venter med å få barn. I sum tyder dette på at ungdomstiden med dens spontanitet og sorgløshet synes å vare lenger enn tidligere", og at man utsetter det som tradisjonelt er blitt forbundet med det "å bli voksen"; som et rutinisert hverdagsliv og et stort antall forpliktelser. Når ungdomstiden blir forlenget er det grunn til å tro at behovet for bil ikke melder seg før på et senere tidspunkt. Det å holde bil med alle de forpliktelser det medfølger, er kostnadskreven og krever langsiktig økonomisk planlegging – noe som passer dårlig inn i ungdoms spontane og økonomisk trange hverdag.

I tillegg er det grunn til å tro at det reelle behovet for bil endrer seg når man etablerer seg og får barn. Ofte er det upraktisk å ta med barnevogn på buss eller trikk, og det kan også ta lang tid å bringe/hente barn hvis man ikke har bil. Det å ha bil gjør det også enklere å komme seg ut på tur i helgene, å besøke besteforeldre og/eller å bringe barnevakten trygt hjem. Mens det å etablere seg og å få barn legger begrensninger på friheten knyttet til ungdomstida, kan bilen på sin side bidra til å myke opp slike begrensninger. Som nevnt er det i dag vanlig å etablere seg og å få barn på et senere tidspunkt enn tidligere. I Oslo er for eksempel gjennomsnittsalderen for førstegangsfødende 29,2 år (Aftenposten 27.12.01). På landsbasis økte den fra 25,10 år i 1985 til 27, 35 år i 1997 (Lappegård 1999). En hypotese er følgelig at flere av de unge i dag venter med å ta førerkort til de får barn og har etablert seg.

At færre ungdom tar førerkort i dag, kan også ha sammenheng med endringer i ungdoms verdier og prioriteringer. Blant annet er det mye som tyder på at ungdoms forbruksmønstre har endret seg de siste årene. På 90-tallet var det eksempelvis en eksplosiv økning i salg og bruk av IKT; i dag er det IKT alle skal ha. Mobiltelefoner og internett er som regel dyre å

⁵ Fra høsten 1986 til høsten 1998 økte studenttallet fra vel 100 000 til nesten det dobbelte, 180 000. Noe av dette skyldes at store årskull kom i studiealder i denne perioden, men også relativt i forhold til befolkningen var det en økning i andelen med høyere utdanning: Mens bare hver tiende innbygger hadde høyere utdanning i 1980 hadde hver femte innbygger høyere utdanning i 2000 (SSB-Utdanningsstatistikk/www.ssb.no). Den enorme utdanningsveksten skyldes blant annet at arbeidsledigheten var relativt høy tidlig på 90-tallet og at utdanningssystemet ble brukt som et middel til å dempe arbeidsledigheten blant unge (Try og Aamodt 2000).

⁶ Fra 1986 til 1998 har gjennomsnittlig alder på høyere grads kandidater økt med nesten 1 år, fra 28,1 år til 29 år (Try og Aamodt 2000). Økningen må imidlertid sees i forhold til at flere studenter nå enn tidligere og at det dermed også er flere med høyere grad blant de i slutten av 20 årene i dag enn tidligere.

tilegne seg og dyre i drift. Det koster å være "på nett", og det kan være at bruken av IKT går på bekostning av store kostnadskrevende prosjekter, slik som for eksempel det å ta fører kort og det å eie og bruke bil.

Tidligere fungerte også det å ta fører kortet som en "rites de passage"; med fører kortet markerte man sin inngang til de voksnes verden. Men når de voksnes verden ikke lenger synes å være så attraktiv (noe som kommer tilsyne ved forlenget ungdomstid), har ungdom heller ikke lenger det samme behov for å strebe etter den, ved for eksempel å ta fører kortet.

Med økende urbanisering og endringer i ungdoms reisevaner, kan det også tenkes at bilen snarere oppfattes av ungdom som noe tungvint, traust og sidrumpa? Det urbane liv kjenntegnes blant annet av fleksibilitet og det å være i bevegelse. Transportmidler slik som inliners, sparkesykler, sykler, scootere og ikke minst bena synes i større grad å oppfylle slike urbane krav enn det en bil gjør. Frihetsgraden er stor ved bruk av de førstnevnte (man bestemmer selv når og hvor) og de fleste kan lett kombineres med andre transportmidler. Det er med andre ord lett å være "på farta" og å være fleksibel. Bilen på sin side møter mange hindringer i en by (lange køer, få og dyre parkeringsmuligheter, mange enveiskjørt gater osv.) som reduserer dens fleksibilitet. Er bilen blitt "harry"? Om ikke annet er det i hvert fall grunn til å tro at det er andre transportmidler enn bil som i sterkere grad symboliseres det å være urban enn det bilen gjør.

Utviklingstrekkene som er skissert over kan hver for seg og sett under ett være mulige forklaringer på den generelle nedgangen i fører kortandel på 90-tallet. Men det framkom også i dette prosjektet at nedgangen i fører kortandelen var noe større enn for kvinner enn for menn. En forklaring kan være at bil og bilkjøring tradisjonelt har vært symboler for maskuline verdier (fart, risiko, spenning med mer), og at det kan være vanskeligere for menn å gi slipp på et slike symboler enn det er for kvinner. En annen kan være at mens fører kortandelen blant kvinner økte på 80-tallet (Stangeby 2000) i takt med økende kvinnefrigjøring og likestilling, kan kvinnene i dag ha funnet andre symboler for frigjøring og uavhengighet enn det å ta fører kort. Eksempelvis var det en enorm økning blant kvinner som tok høyere grads utdanning på 90-tallet (Try og Aamodt 2000).

Antakeligvis kunne de teoretiske spekuleringene rundt årsakene til nedgangen i fører kortandel blant ungdom på 90-tallet ha fortsatt i det uendelige. Bare ny empiri vil imidlertid kunne bekrefte om hypotesene stemmer med virkeligheten, og bare ny empiri ville kunne avklare om det finnes alternative forklaringer til dem som er trukket fram her – noe det høyst sannsynlig gjør.

Ettersom nedgangen i fører kortandel blant ungdom og endringer i ungdoms reisevaner er relativt "upløyd mark" innen forskningen, bør det i første omgang legges til rette for kvalitative studier for å kartlegge mangfoldet av mulige årsaker til denne utviklingen.

Prosjektet har avslørt et viktig trendbrudd som ikke lar seg forklare isolert. De teoretiske spekuleringene har belyst nødvendigheten av å se trendbruddet i sammenheng med endringer på flere områder i samfunnet.

Litteratur

Aftenposten 08.08.2000

Oslofolk sparker i vei. Aftenposten Aften.

Aftenposten 18.02.2002

Vanskeligere å bli gravid etter 30.

Bjørnskau, T. 2000:

Risiko i veitrafikken 1997/98. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 483/2000. ISBN 82-480-0156-3.

Christensen, P. 1997

Beregninger av kostnader forbundet med føreropplæring. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI notat 1056/1997.

Hovland, G. 2000:

Hvem ble student under utdanningseksplasjonen? Oslo. Norsk institutt for studier av forskning og utdanning. Skriftserie 2/2000.

Hjorthol, R. 1999

Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 436/1999. ISBN 82-480-0098-2.

Juvkam, D. og Sørli, K. 2000

Demografiske hovedtrekk i fire storbyregioner. Oslo. Norsk institutt for by- og regionsforskning. NIBR-rapport 4/2000.

Krantz L-G. og Vilhelmson, B. 1996

Förändringar av den daglige rörligheten i Sverige 1978-1994. Göteborg. Occasional Papers 1996:2. Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolen vid Göteborgs Universitet.

Lappegård, Trude 1999

Geografi og kjærlighet i Samfunnspeilet nr. 2/1999. Oslo. Statistisk sentralbyrå.

Opplysningsrådet for Veitrafikken AS. 1995.

Bil og vei. Statistikk 1995. Oslo

Opplysningsrådet for Veitrafikken AS. 2000.

Bil og vei. Statistikk 2000. Oslo

Sagberg, F. 1997

Unge føreres risikoutvikling: Evaluering av endrede regler for føreropplæring og førerprøve klasse B. TØI-rapport 371. Oslo. Transportøkonomisk institutt.

Sagberg, F. 2000

Evaluering av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbil. Ulykkesrisiko etter førerprøven. Oslo. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 498/2000. ISBN 82-480-0173-3

Sandberg, N. 1996:

Midt i eksplosjonen. Søking og opptak til høyere utdanning i 1993. Rapport Oslo. Norsk institutt for studier av forskning og utdanning. 5/1996.

Stangeby, I. 2000

Ungdoms reisevaner – fra bil til buss? Oslo. Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument PT/1433/2000.

Sørensen, A. 1999

”Ryggsekturisme – reisen som bevegelse”. I Jacobsen og Viken (red.). *Stedet i en bevegelig verden.* Oslo. Universitetsforlaget.

Try, S. og Aamodt, P.O. 2000:

Veksten i høyere utdanning gjennom femti år. I Sverre Try (red.) Utdanning og arbeidsmarked 2000. Oslo. Norsk institutt for studier av forskning og utdanning.

Aas, H. 2000

Færre unge tar førerkort – og flere kjører kollektivt. *Samferdsel nr. 5/2000.*

Vedlegg

Vedlegg I

Tabell V1. Oversikt over førerkortandel ved ulike alderstrinn for henholdsvis dem som er født i 1973 og dem som er født i 1978. Forskjell i førerkortandel mellom de to alderskohortene angitt i prosentpoeng.

	Født 1973	Født 1978	Forskjell i førerkort-andel
18 år	58	51	7
19 år	75	68	6
20 år	79	73	6
21 år	82	76	7
22 år	84	77	7
23 år	85		
24 år	86		

Tabell V2. Nedgang i førerkortandel i ulike alderstrinn og i aldersgruppen 18-24 år i perioden 1991 - 2000. I prosent av befolkningen (se vedlegg II)

	Menn	Kvinner	Totalt
18 år	18	19	19
19 år	12	15	14
20 år	11	14	12
21 år	10	13	12
22 år	9	11	10
23 år	7	9	8
24 år	7	8	8
18-24 år	11	13	11

Forskjellen mellom menn og kvinner er ikke så stor blant 18-åringene, men den tiltar blant dem mellom 19 og 21 år for så å avta igjen etter 22 år. Dette kan tyde på at kvinner i større grad enn menn lar være å ta førerkort når de er 19-21 år, men i stedet tar det når de er 22-24 år.

Tabell V3. Førerkortandel blant menn i ulike alderstrinn og i gruppen 18-24 år totalt i perioden 1991 til 2000. Endring i prosentpoeng.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Endring
18 år	65	65	65	66	62	58	58	57	56	54	11
19 år	80	80	79	79	78	75	74	73	72	70	10
20 år	85	83	83	83	82	81	79	78	76	76	9
21 år	87	87	86	86	85	85	83	81	80	79	8
22 år	88	88	88	88	87	86	85	84	82	81	7
23 år	89	89	89	89	88	88	86	85	84	83	6
24 år	90	90	90	90	90	88	88	87	85	84	6
18-24 år	84	83	83	83	83	81	80	78	77	75	9

Tabell V4. Førerkortandel blant kvinner i ulike alderstrinn og i gruppen 18-24 år totalt i perioden 1991 til 2000. Endring i prosentpoeng.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Endring
18 år	50	51	51	52	48	44	43	43	42	40	10
19 år	69	69	68	69	68	63	62	61	60	59	10
20 år	77	75	75	74	74	71	69	69	67	66	11
21 år	80	80	78	78	77	77	76	73	72	70	10
22 år	83	82	82	80	80	77	77	77	75	73	10
23 år	84	84	83	83	81	82	78	79	77	76	8
24 år	85	85	85	84	84	82	83	81	79	78	7
18-24 år	76	75	75	75	74	72	71	69	68	66	10

Tabell V5. Nedgang i førerkortandel i ulike alderstrinn og i aldersgruppen 18-24 år i perioden 1991 - 2000. I prosent av befolkningen.

	Menn	Kvinner	Totalt
18 år	18	19	19
19 år	12	15	14
20 år	11	14	12
21 år	10	13	12
22 år	9	11	10
23 år	7	9	8
24 år	7	8	8
18-24 år	11	13	11

Tabell V6. Oversikt over førerkortandel totalt i aldersgruppen 18-24 år i hvert fylke i perioden 1991-2000. Antall førerkort og befolkningstall fra 31.12 hvert år.

Hele befolkningen (18-24 år)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hele landet	80	80	79	79	78	77	76	74	72	71
Østfold	82	81	81	80	79	78	76	75	74	73
Akershus	79	78	78	77	76	74	72	70	68	67
Oslo	59	58	58	57	57	55	53	50	49	47
Hedmark	86	86	85	85	84	84	83	81	79	78
Oppland	86	86	86	86	85	85	85	83	82	80
Buskerud	82	81	81	81	80	79	78	76	74	73
Vestfold	82	82	81	81	80	78	77	75	75	73
Telemark	80	80	80	81	80	80	79	77	76	74
Aust-Agder	83	83	82	83	81	81	80	80	77	76
Vest-Agder	85	85	84	83	83	80	79	77	75	74
Rogaland	86	85	85	85	83	81	80	78	77	75
Hordaland	75	76	76	76	76	75	75	73	72	70
Sogn og Fjordane	86	86	86	87	86	85	84	82	82	79
Møre og Romsdal	85	86	85	85	84	83	82	81	80	79
Sør-Trøndelag	81	81	80	81	80	78	77	75	73	71
Nord-Trøndelag	89	89	89	90	89	89	88	87	85	84
Nordland	80	80	80	80	80	78	77	75	73	72
Troms	81	81	81	82	81	80	79	76	75	74
Finnmark	77	79	79	80	79	79	77	77	74	73

*Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet.
Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?*

Tabell V7. Oversikt over førerkortandel blant menn i aldersgruppen 18-24 år i hvert fylke i perioden 1991-2000. Antall førerkort og befolkningstall fra 31.12 hvert år.

Menn	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hele landet	84	83	83	83	83	81	80	78	77	75
Østfold	84	84	83	83	83	82	80	79	77	77
Akershus	83	83	83	82	82	80	78	75	74	72
Oslo	66	65	66	65	65	63	61	58	56	55
Hedmark	89	89	88	88	88	87	86	85	83	81
Oppland	89	89	89	89	89	88	88	86	85	84
Buskerud	86	85	85	85	84	83	81	79	78	77
Vestfold	85	85	84	84	83	81	80	79	78	76
Telemark	83	83	84	85	83	82	82	80	79	77
Aust-Agder	86	85	85	86	84	83	83	82	80	79
Vest-Agder	88	88	87	87	86	83	82	80	79	78
Rogaland	88	87	87	87	86	84	83	81	80	79
Hordaland	80	80	81	81	80	79	79	77	76	74
Sogn og Fjordane	89	88	88	89	89	88	87	85	85	82
Møre og Romsdal	88	88	88	88	87	86	85	84	83	82
Sør-Trøndelag	85	85	84	85	84	83	81	79	77	76
Nord-Trøndelag	91	90	91	91	91	90	90	89	88	86
Nordland	85	84	84	84	84	82	81	79	78	76
Troms	86	86	85	86	85	84	83	80	79	78
Finmark	81	82	83	83	82	82	81	80	77	76

Tabell V8. Oversikt over førerkortandel blant kvinner i aldersgruppen 18-24 år i hvert fylke i perioden 1991-2000. Antall førerkort og befolkningstall fra 31.12 hvert år.

Kvinner	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hele landet	76	75	75	75	74	73	71	69	68	66
Østfold	79	78	78	78	76	74	73	71	70	68
Akershus	74	73	72	72	71	68	66	64	62	60
Oslo	53	52	51	49	50	48	46	43	42	40
Hedmark	82	82	81	82	81	80	79	77	75	74
Oppland	83	83	82	83	82	81	81	80	79	77
Buskerud	77	77	78	78	76	75	74	72	71	69
Vestfold	79	79	78	78	78	75	74	72	71	69
Telemark	76	76	77	77	77	77	76	74	72	71
Aust-Agder	81	80	79	79	79	78	77	76	74	73
Vest-Agder	82	81	80	80	79	77	76	74	71	70
Rogaland	84	83	83	82	80	78	77	75	73	72
Hordaland	70	71	71	72	71	70	70	69	67	66
Sogn og Fjordane	83	83	84	85	83	82	81	79	78	76
Møre og Romsdal	82	82	82	82	80	80	79	77	77	76
Sør-Trøndelag	77	77	76	77	76	74	73	71	69	67
Nord-Trøndelag	87	87	87	88	87	87	86	85	83	82
Nordland	75	75	75	76	75	73	71	70	69	68
Troms	76	76	77	78	77	76	74	72	70	69
Finmark	74	75	75	76	76	76	73	73	70	70

Tabell V9. Rangering av endringer etter andel som bor i by (befolkningsdata fra 31.12.2000/01.01.2001).

	Kvinner	Menn	Totalt	% i by
Sogn og Fjordane	8	8	8	11
Hedmark	10	9	10	24
Finnmark	5	6	6	24
Nordland	10	10	10	25
Nord-Trøndelag	6	5	6	26
Oppland	8	6	7	28
Møre og Romsdal	8	8	8	33
Buskerud	11	10	10	44
Hele landet	12	10	11	48
Hordaland	6	8	7	53
Troms	10	10	10	55
Rogaland	15	10	12	55
Sør-Trøndelag	13	11	12	57
Telemark	6	7	7	57
Aust-Agder	9	8	9	63
Vest-Agder	15	12	14	67
Østfold	14	8	11	68
Vestfold	13	10	11	69
Oslo	24	17	20	100

Tabell V10. Rangering av endringer etter innbygger pr. km² landareal (befolkningstall fra 31.12.2000/01.01.2001).

	Kvinner	Menn	Totalt	Innb. Pr. km2 landareal
Finnmark	5	6	6	2
Sogn og Fjordane	8	8	8	6
Troms	10	10	10	6
Nord-Trøndelag	6	5	6	6
Nordland	10	10	10	7
Hedmark	10	9	10	7
Oppland	8	6	7	8
Telemark	6	7	7	12
Aust-Agder	9	8	9	12
Sør-Trøndelag	13	11	12	15
Hele landet	12	10	11	15
Møre og Romsdal	8	8	8	17
Buskerud	11	10	10	17
Vest-Agder	15	12	14	23
Hordaland	6	8	7	29
Rogaland	15	10	12	44
Østfold	14	8	11	65
Vestfold	13	10	11	100
Akershus	18	13	15	103
Oslo	24	17	20	1191

Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet.
Tegn på endringer i ungdoms reisevaner?

Tabell VI1. Oversikt over gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned, standardavvik og antall respondenter i hvert fylke i henholdsvis 1994 og i 1998/99.
Populasjon: Personer som var mellom 18 og 20 år da de tok førerkort.

	1994			1998/99		
	Mean	St. avvik	Antall	Mean	St.avvik	Antall
Østfold	681,62	1282,51	665	877,72	1293,75	511
Akershus	642,46	965,70	982	800,92	1176,92	799
Oslo	517,98	993,64	550	567,72	905,06	390
Hedmark	644,14	863,09	470	822,17	1176,39	419
Oppland	737,17	1093,38	437	853,31	1188,80	452
Buskerud	610,55	944,59	517	890,88	1225,61	432
Telemark	699,63	993,33	374	864,50	1219,25	312
Vestfold	665,95	1093,42	496	842,74	1145,81	401
Aust-Agder	799,05	1153,84	285	987,34	1444,50	259
Vest-Agder	566,42	915,47	423	826,24	1193,97	365
Rogaland	645,55	1012,13	905	747,23	1096,21	905
Hordaland	565,73	830,15	973	695,18	1057,44	874
Sogn og Fjordane	694,14	1051,08	317	695,18	798,47	277
Møre og Romsdal	669,73	1103,44	630	798,25	1194,93	629
Sør-Trøndelag	535,24	889,85	636	622,50	913,76	553
Nord-Trøndelag	505,53	651,74	368	752,97	1104,15	333
Nordland	673,17	1084,57	627	756,38	1117,67	540
Troms	765,78	1205,07	415	759,50	1139,00	287
Finnmark	991,34	1374,16	147	961,39	1293,72	128

Tabell VI2. Oversikt over registrerte nye mopeder i henholdsvis 1995 og 2000 i ulike fylker og i landet som helhet. Endring i perioden angitt i prosent. Fylkene er rangert etter urbaniseringsgrad.

	31.12.1995	31.12.2000	%vis endring	Andel i tettsted med
				minst 2000 innbyggere
Sogn og Fjordane	73	170	133	30
Oppland	177	244	38	31
Nord-Trøndelag	86	138	60	35
Hedmark	126	193	53	38
Møre og Romsdal	100	429	329	49
Nordland	151	258	71	50
Troms	85	107	26	51
Finnmark	68	85	25	52
Aust-Agder	96	352	267	57
Hordaland	321	818	155	64
Telemark	147	299	103	65
Hele landet	3328	7697	131	66
Vest-Agder	215	501	133	66
Sør-Trøndelag	83	372	348	66
Buskerud	172	376	119	67
Vestfold	156	472	203	70
Østfold	337	534	58	70
Rogaland	510	1088	113	79
Akershus	281	561	100	79
Oslo	144	700	386	100

Vedlegg II

Figur VI. Gjennomsnittlig kjørelengde en gitt måned etter bosted i henholdsvis 1994 (1), 1995/96 (2), og i 1998/99 (3).

