



RAPPORT



UNGDOM OG DERES ATFERD I TRAFIKKEN

RESULTATER FRA EN UNDERSØKELSE

Publisert: desember | 2004

Data fra prosjekt TS-UNG23

FORORD

Denne rapporten presenterer en kartlegging blant ungdommer om deres atferd i trafikken og meninger om trafiksikkerhet. Undersøkelsen er en del av prosjekt Gen Z som Trygg Trafikk har i samarbeid med Gjensidige. Magnus Jordheim fra Trygg Trafikk har ledet prosjektet.

Spørreskjemaet som ble brukt, er inspirert av en undersøkelse blant ungdommer som [Rådet for Sikker Trafik](#) har gjennomført i Danmark. Kontaktperson fra Rådet for Sikker Trafik er utviklings- og kvalitetssjef Lise Heiner Schmidt. I Trygg Trafikk har flere bidratt for å tilpasse skjemaet til norske forhold.

Opinion har samlet inn data og fremstilt resultater med figurer. Renata Steinbakk fra Trygg Trafikk har skrevet arbeidsdokumentet. Her har også Magnus Jordheim og Ann-Helen Hansen bidratt.

Prosjektet Gen Z er finansiert av flere av aktører. Undersøkelsen er utført med midler fra Gjensidige samt noen fylkeskommuner. Cecilie Bryner har vært kontaktperson, og jeg har kvalitetssikret.

Oslo, desember 2024

Tanja Loftsgarden
fagdirektør Trygg Trafikk

INNHold

Forord.....	2
Innhold	3
Oppsummering.....	5
1 Innledning.....	7
1.1 Formål	7
1.2 Oppbygging av rapporten.....	7
2 Bakgrunn	8
2.1 Førerprøve og førerrett.....	8
2.2 Ulykkesstatistikk blant ungdommer	10
2.3 Ulykkesutvikling.....	11
2.4 Risiko i trafikken	13
2.5 Kjennetegn ved ungdomsulykker	14
2.6 Bøteleggelser og forelegg.....	14
2.6.1 Fartsovertredelser	14
2.6.2 Mobilbruk	15
2.6.3 Ruskjøring.....	15
2.7 Noen betraktninger om tilgjengelig statistikk	16
3 Resultater fra spørreundersøkelsen.....	17
3.1 Formål	17
3.2 Metode og utvalg	17
3.2.1 Spørreskjema.....	17
3.2.2 Datainnsamling.....	17
3.2.3 Utvalget	17
3.2.4 Dataanalyse	19
3.3 Resultater fra spørreundersøkelsen	19
3.3.1 Førerkort for ulike kjøretøykategorier	19
3.3.2 Kjennskap til noen som kjører uten gyldig førerkort.....	20
3.3.3 Trafikkuhell	21
3.4 Transportvaner.....	22
3.4.1 Transportmiddelbruk.....	22
3.4.2 Kjørt alene og med passasjer.....	24
3.5 Lovbrudd i trafikken	25
3.5.1 Fartsovertredelser som bilfører	25
3.5.2 Fartsovertredelser som fører av andre kjøretøy	26

3.5.3 Situasjoner der ungdommer kjører over fartsgrensen	27
3.5.4 Bilbeltebruk som bilfører og -passasjer	28
3.5.5 Flere i bilen enn bilbelter.....	29
3.5.6 Mobilbruk	30
3.5.7 Ruskjøring.....	32
3.5.8 Bilpassasjer som opplever lovbrudd.....	35
3.5.9 Å si ifra	37
3.6 Lovbrudd med mopedbil, motorsykkkel og ATV/UTV	41
3.6.1 Trimming	41
3.6.2 Andre lovbrudd.....	42
3.6.3 Kunnskap om regler for elsparkesykkel.....	43
3.7 Meninger om lovbrudd og trafiksikkerhet.....	44
3.8 Hva påvirker egen atferd?	46
3.9 Avtaler mot lovbrudd	47
4 Diskusjon og konklusjon	49
4.1 Fart	49
4.2 Uoppmerksomhet (ulovlig mobilbruk)	50
4.3 Ruskjøring.....	50
4.4 Bruk av sikkerhetsutstyr (bilbelte og hjelm).....	51
4.5 Tohjulinger	51
4.6 Meninger om lovbrudd og trafiksikkerhet.....	52
4.7 Konklusjon	52
Referanser	53

OPPSUMMERING

Formålet med dokumentet har vært å fremstille resultater fra en kartlegging av Generasjon Zs atferd i trafikken. Undersøkelsen ble gjennomført for å få økt kunnskap om ungdommenes trafikksikkerhet og deres meninger om det. Vi ønsket å samle tallmaterialet for den aldersgruppen og belyse noen mulige trender.

En spørreundersøkelse ble gjennomført av Opinion i desember 2023 blant 2002 ungdommer (15–24 år). Hovedfunnene kan oppsummeres under fire risikofaktorer: fart, uoppmerksomhet (mobilbruk), ruskjøring og bruk av sikkerhetsutstyr (hjelm og bilbelte).

Fart

- 20–30 prosent oppgir å overskride fartsgrensen med bil en gang iblant eller oftere. Det er flere som oppgir å ha kjørt 10 km/t over fartsgrensen i 30-soner, enn i andre fartsgrenser. Det er flere menn som oppgir å ha kjørt for fort.
- Fartsgrensen brytes også med andre motoriserte kjøretøy hvorav 37 prosent oppgir å ha kjørt over fartsgrensen med lett MC. Også for MC (34 %), ATV/UTV (20 %) og mopedbil (23 %).
- Nesten halvparten oppgir at de har sittet på i en bil der sjåføren har kjørt i 100 km/t eller mer ved fartsgrense 80 km/t (47 %).
- De fleste har kjørt over fartsgrensen når det er gode kjøreforhold (50 %) eller for å følge trafikken (50 %). Det er forskjell mellom kjønn i noen situasjoner. Kvinner oppgir oftere situasjoner som «har det travelt», «glemmer å ta hensyn til speedometer», «sitter i mine egne tanker», «følger trafikkflyten». Mens menn oppgir oftere: «ikke er noen andre på veien» og «vil ha et adrenalinkick og litt spenning». Over halvparten oppgir at situasjonen de oftest bryter fartsgrensen i, er når de kjører alene (58 %).
- 72 prosent syns ikke det er greit å kjøre i 100 km/t eller mer med bil hvis fartsgrensen er 80 km/t.
- 64 prosent syns ikke det er greit å trimme et kjøretøy til å gå fortere enn tillatt.
- Halvparten har diskutert eller gjort avtaler med foresatte om å ikke kjøre trimmet moped og/eller MC (50 %).

Uoppmerksomhet

- Mobilbruk viser seg å være utbredt blant de unge mens de kjører. Den atferden som er mest vanlig, er å se på mobilen når meldinger/varsler kommer (54 %). Litt over halvparten sier de skriver eller søker på mobilen (51 %). 42 prosent oppgir å snakke i mobilen uten handsfree/ørepropper og 29 prosent tar bilder/filmer med mobilen. Begge kjønn oppgir å bruke mobil for å sjekke meldinger, men det er flere menn som oppgir å snakke uten handsfree/ørepropper og ta bilder/filme.
- Over halvparten oppgir å ha vært passasjer i en bil der sjåføren har brukt mobilen uten handsfree/ørepropper (55 %).
- Situasjoner de fleste bruker mobil, er når de bytter musikk, radiokanal eller podkast, når det er kø, når venner, familie eller kjæreste sender melding eller ringer.
- 82 prosent syns ikke det er greit å bruke mobil uten handsfree når man kjører.
- Under halvparten har diskutert / gjort avtaler med foresatte om å ikke bruke mobil uten handsfree/ørepropper mens de kjører (47 %).

Ruskjøring

- Ca. 10 prosent oppgir at de har kjørt i rus eller var usikre på om de kjørte i rus etter inntak av alkohol og/eller narkotika. Det er flere menn som oppgir å ha kjørt i rus. De fleste benyttet bil (45 %) eller elsparkesykkel (21 %) etter inntak av alkohol og/eller narkotika.
- 11 prosent oppgir at de minst én gang har opplevd en situasjon hvor noen ønsket å kjøre og de visste eller mistenkte at sjåføren hadde drukket for mye alkohol. 6 prosent har vært i en slik situasjon når det gjelder narkotika. De vanligste årsakene for å sitte på med en ruspåvirket sjåfør er «visste ikke at føreren var påvirket da jeg satte meg inn i bilen» (30 %) og «hadde ingen annen måte å komme meg hjem eller komme meg videre på» (26 %).
- Situasjoner de fleste sier de kjører i rus, er når de er usikre på om promillen er over 0,2, når det er den eneste måten å komme seg hjem på, eller når de tenker at sjansen for å havne i en ulykke er liten.
- 90 prosent synes det ikke er greit å kjøre med promille, og 89 prosent synes det er ugreit å kjøre i narkorus.
- Under halvparten har diskutert / gjort avtaler med foresatte om å unngå fyllekjøring (41 %).

Bruk av sikkerhetsutstyr (hjelm og bilbelte)

- 91 prosent oppgir at de bruker belte ved bilkjøring. Telling fra Statens vegvesen viser at 98 prosent av befolkningen bruker bilbelte. Det er færre som oppgir å alltid bruke bilbelte som passasjer, 89 prosent i forsetet og 86 i baksetet. Det er flere menn som ikke alltid bruker bilbelte, både som sjåfør og som passasjer.
- 8 prosent oppgir å ha kjørt lett MC, moped, eller ATV/UTV uten hjelm. Det er flest menn som oppgir å ikke ha kjørt med hjelm.
- De fleste har verken kjørt eller vært passasjer i bil hvor det var flere personer i bilen enn det var bilbelter til (71 %).
- Under halvparten har diskutert / gjort avtaler med foresatte om å bruke bilbelte (41 %), og 53 prosent om å bruke hjelm på moped og/eller MC.
- De fleste oppgir risiko for å skade andre eller seg selv som viktige årsaker for å følge trafikkregler (hhv. 81 % og 74 %). De fleste ønsker å bidra til at andre ikke blir hardt skadd eller drept i trafikken (87 %).
- Større vektlegging på trafiksikkerhet i skolen (52 %) og risiko for å bli tatt av politiet (49 %) er oppgitt som alternativer ungdommer tror vil ha størst effekt for å få ned antall trafikkulykker blant unge.

Vi kan konkludere med at de fleste ungdommer er lovlidige. Likevel er det en betydelig andel som oppgir å ha hatt ulike typer risikoatferder minst én gang. Selv om de fleste mener at det er ugreit å ha ulike risikoatferder i trafikken, er det en vei å gå for å omsette tanker til handlinger. Siden ungdommer er mer usatt i trafikken, og at risikoen ikke har gått ned de siste årene, vil denne aldersgruppen fortsatt være en viktig målgruppe for trafiksikkerhetstiltak. Resultatene våre gjenspeiler også statistikken når den viser at særlig menn oppgir en mer risikabel atferd i trafikken.

Denne undersøkelsen blir en del av kunnskapsgrunnlaget i en folkeopplysningskampanje vi retter mot ungdommer. Dataene skal også brukes i undervisningsmaterieell for å nå denne aldersgruppen.

1 INNLEDNING

1.1 Formål

Denne rapporten har vært avgrenset til å gjelde 15–25-åringer (Generasjon Z). Gen Z omhandler alle som er født mellom 1997 og 2012. I 2022 utgjorde 15–25-åringer 13 prosent av befolkningen i Norge (725 456 personer)¹.

Formålet med denne rapporten har vært å kartlegge Gen Zs atferd i trafikken for å få økt kunnskap om ungdommenes trafikksikkerhet og deres meninger om det. Vi ønsket å samle tallmaterialet og belyse noen mulige trender.

Noen av problemstillingene vi prøver å kartlegge:

- Hvordan er ulykkessituasjonen for Gen Z, og hvordan har den utviklingen vært?
- Hva er de vanligste risikofaktorene, og hva kjennetegner denne gruppens atferd i trafikken?
- Hvordan er utbredelsen av lovbrudd blant ungdommer i trafikken?
- Hva er ungdommenes transportvaner?
- Hva gjør passasjerer i møte med sjåfører som begår lovbrudd?
- Hva tenker ungdommer om lovbrudd og trafikksikkerhet?

1.2 Oppbygging av rapporten

I første kapittel gjengis statistikk om førerrett, ulykker og bøteleggelser blant ungdommer. Vi har valgt å bare gjengi statistikken fra 2022. Grunnen til det er at mye informasjon fra 2023 ennå ikke var endelig da rapporten ble skrevet, som for eksempel om dødsulykker. Statistikk over førerrett indikerer hvor mange som har førerkort, for ulike aldre og for de ulike kjøretøyklassene. Data er fra Statens vegvesen. For å betrakte ulykkessituasjon og -utvikling ble det referert data fra Statistisk sentralbyrå (SSB) og Statens vegvesen for 2022. Det er også omtalt studier i risiko og kjennetegn ved ungdomsulykker for å få mer kunnskap om ulykkesrisiko for denne gruppen. Data fra utrykningspolitiet (UP) er gjengitt for å danne oss et bilde av hvor utbredt risikoatferd i trafikken er blant ungdommer.

I andre kapittel beskrives resultatene fra spørreundersøkelsen blant ungdommene om deres atferd i trafikken og meninger om trafikksikkerhet.

I det avsluttende kapittelet er resultatene sammenstilt og drøftet. Forslag til videre forskning er også gitt i dette kapittelet.

¹ [Slik ser befolkningen i Norge ut – SSB](#)

2 BAKGRUNN

2.1 Førerprøve og førerrett

For å få oversikt over hvor mange ungdommer som tar førerprøve for de ulike kjøretøyklassene, er det hentet statistikk fra Statens vegvesen.

Ungdom må først ha fullført trafikal grunnkurs for å øvelseskjøre. Ifølge dagens regelverk er det krav om at elevene må minst være 15 år for å ta det kurset på en trafikkskole². Siden 2020 kan trafikal grunnkurs også tilbys som integrert del av valgfaget trafikk og gjennomføres på 9. eller 10. alderstrinn.

For moped (klasse AM begrenset med kode 146 og kode 147) og snøscooter er teoriprøven avsluttende. Det vil si at det ikke er obligatorisk med en praktisk prøve for å få førerkort. Likevel må kandidaten ha gjennomført all obligatorisk opplæring og bestått teoriprøve. Rundt 70 prosent av de som tar førerkort for moped, består teoriprøven.

I tabell 2.1 vises aldersgrenser for å kunne ta teoriprøven i de ulike førerkortklassene, samt totalt antall av alle som gjennomførte praktisk prøve, og andel som besto praktisk prøve i 2022.

I 2022 ble det totalt gjennomført 193 608 teoriprøver og 157 997 praktiske prøver hos Statens vegvesen³. Klasse B har størst antall avviklede teoriprøver (128 086), samtidig som den har laveste andel bestått (59 %). Samme tendens ser vi for den praktiske prøven (107 158 gjennomførte prøver, hvor 76 % har bestått).

Tabell 2.1 Aldersgrenser for å ta teoriprøve i de ulike førerkortklassene⁴, samt totalt antall av alle som gjennomførte praktisk prøve, og andel som besto praktisk prøve i 2022. Kilde: Statens vegvesen

Klasse	Kjøretøy	Aldersgrenser teoriprøve	Totalt antall gjennomført praktisk prøve i 2022 (alle aldre)	Andel som besto praktisk prøve i 2022 (alle aldre)
AM146	Moped to hjul	16	9 810*	69 %*
AM147	Moped med tre eller fire hjul	16	1 651*	71 %*
S	Snøscooter	16	3 357*	87 %*
T	Traktor	15,5	3 096	84 %
A1	Lett motorsykkel to eller tre hjul	15,5	6 522	79 %
A2	Mellomtung motorsykkel	17,5	1 252	85 %
A	Tung motorsykkel	23,5	5 318	84 %
B	Personbil og varebil	17,5	107 158	76 %

*Kun teoretisk prøve

² [Personbil – B | Statens vegvesen](#)

³ [Statistikk teoriprøve og oppkjøring | Statens vegvesen](#)

⁴ [Aldersgrenser for å ta teoriprøven | Statens vegvesen](#)

I tabell 2.2 vises antall beståtte teoriprøver i 2022 fordelt på kjøretøyklasse og alder mellom 15 og 20 år. For klasse A1, AM146 S og T var det flere 16-åringer som besto teoriprøven, enn andre aldre. For klasse B var det flere 17-åringer, noe som utgjorde 52 prosent av alle som hadde bestått teoriprøven for denne klassen i 2022.

Tabell 2.2 Antall bestått teoriprøve i 2022 for ulike førerkortklasser fordelt på alder. Kilde: Statens vegvesen

Klasse	Alder					
	15	16	17	18	19	20
A1	2 669	2 667	160	5	4	1
AM146	-	6 373	291	16	6	2
B	-	-	30 957	13 449	4 017	2 536
S	-	936	214	153	139	142
T	1 382	986	130	21	12	5

Tabell 2.3 viser antall bestått praktisk prøve for de ulike klassene fordelt på alder mellom 16 og 20 år. For klasse A1 og T var det flere 16-åringer som tok førerkort for disse kategoriene, enn de andre aldersgruppene. For klasse B var det flere 18-åringer, noe som utgjorde 53 prosent av alle som tok førerkort for denne klassen i 2022.

Tabell 2.3 Antall bestått praktisk prøve i 2022 for ulike førerkortklasser fordelt på alder. Kilde: Statens vegvesen

Klasse	Alder				
	16	17	18	19	20
A1	4 460	637	23	1	2
B	-	2	42 892	5 944	3 687
T	2 252	263	25	9	6

Bortsett fra pandemiåret 2020 hvor trafikkskolene måtte holde stengt i en periode, har det vært en økning i antall bestått praktisk prøve for førerkort for personbil blant 18-åringer (figur 2.1). Det er gjennomsnittlig 39 201,80 personer som besto praktisk prøve som 18-åringer siden 2019 (S.A. = 2 958,89). Forskjellen er statistisk signifikant.



Figur 2.1 Antall bestått praktisk prøve for 18-åring 2019–2023. Kilde: Statens vegvesen

2.2 Ulykkesstatistikk blant ungdommer

Ulykkesstatistikken fra Statens vegvesen⁵ viste at i 2022 var det 116 drepte og 578 hardt skadde i trafikken. Oversikt over drepte og hardt skadde for ulike trafikantgrupper gis i tabell 2.4. Det var flest bilførere som ble drept eller hardt skadd, i 2022.

Tabell 2.4 Antall drepte og hardt skadde i 2022 for ulike trafikantgrupper. Kilde: Statens vegvesen

2022	Drepte	Hardt skadde
Bilførere	45	204
Motorsyklister	21	129
Bilpassasjer	19	94
Gående, syklende og akende	18	121
Elsparkesykkel	5	-
Moped	0	12

Tall fra SSB for trafikkulykker med personskade viser at i aldersgruppen 16–24 år var det 17 drepte, hvorav menn utgjorde 70,6 prosent⁶. Oversikt over drepte og hardt skadde for ulike aldersgrupper gis i tabell 2.5. Det var flest drepte i aldersgruppen 20–24 år. For hardt skadde var det flere 16-17-åring.

Tabell 2.5 Antall drepte og hardt skadde i 2022 for ulike aldersgrupper. Kilde: SSB

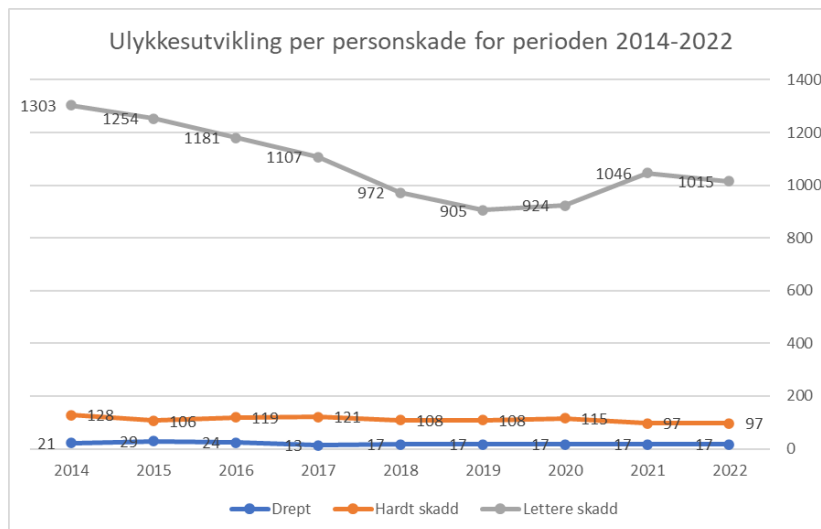
2022	Drepte	Hardt skadde
16–17 år	1	35
18–19 år	6	30
20–24 år	10	34

⁵ [Trafikksikkerhetsutviklingen 2022](#)

⁶ [Trafikkulykke med personskade – SSB](#)

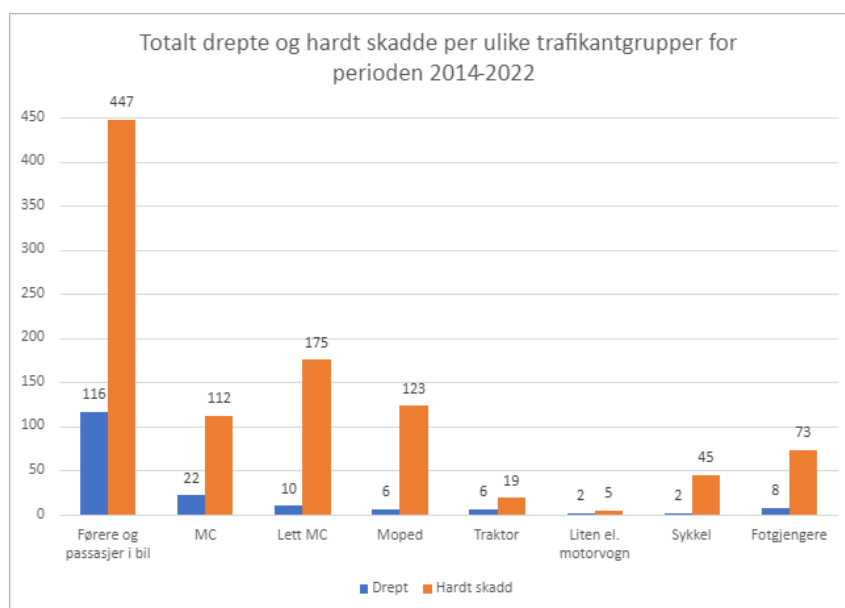
2.3 Ulykkesutvikling

Figur 2.2 viser ulykkesutvikling basert på data fra Statens vegvesen om veitrafikkulykker (TRULS) for aldersgruppen 16–25 år i perioden 2014–2022. Antall drepte og hardt skadde har vært stabilt de siste årene, hvor 2015 var toppåret med 29 drepte og 2014 med 128 hardt skadde. Siden 2014 har det vært en nedgang i antall ulykker med lettere skadde.



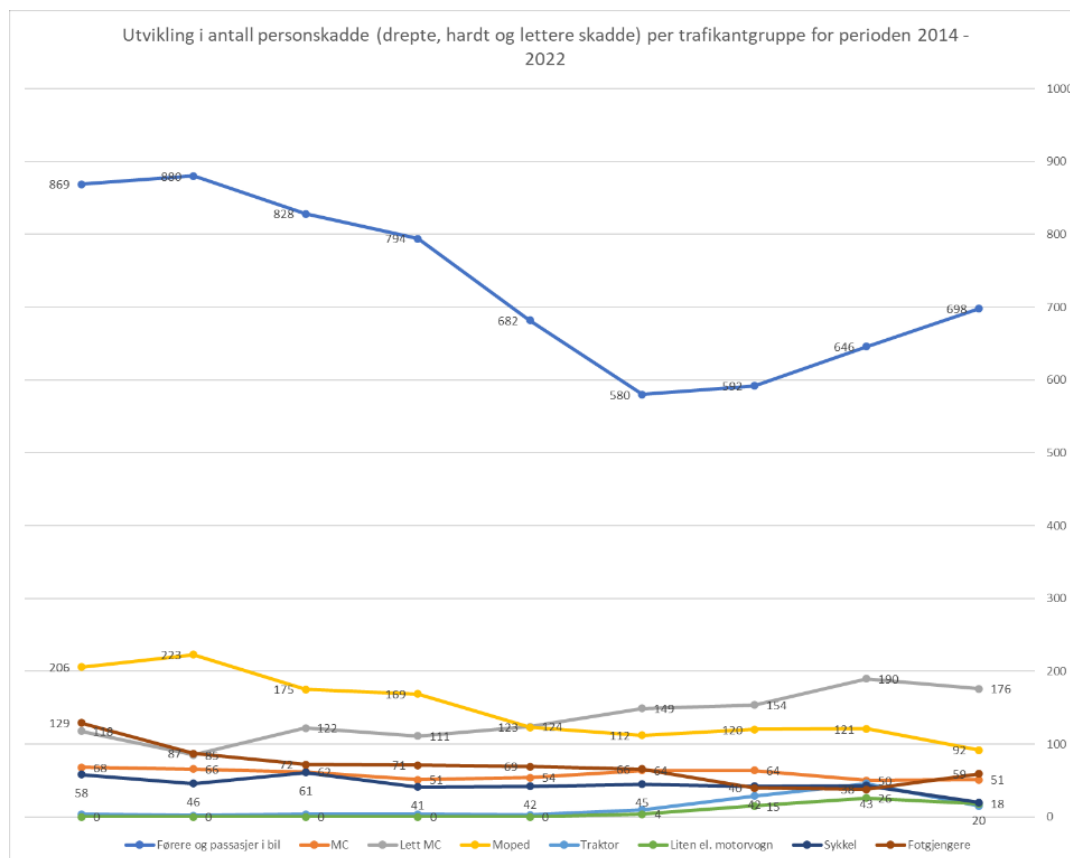
Figur 2.2 Utvikling i antall personskade (drepte, hardt og lettere skadde) for perioden 2014–2022 for aldersgruppe 16–25 år. Kilde: Statens vegvesen (TRULS)

For aldersgruppen 16–25 år, var de fleste drepte og hardt skadde i kategorien førere og passasjerer i bil (figur 2.3). Trafikantgruppen MC var den med nest flest drepte etterfulgt av lett MC. Kategoriene med flest hardt skadde var lett MC, moped og MC.



Figur 2.3 Totalt drepte og hardt skadde per trafikantgruppe for perioden 2014–2022 for aldersgruppe 16–25 år. Kilde: Statens vegvesen (TRULS)

Etter 2015 har det vært en nedgang i antall drepte, hardt og lettere skadde for bilførere og passasjerer i bil (figur 2.4). Den nedgangen snudde i 2020, med en økende tendens frem til 2022. Det har vært en synkende tendens for ulykker med moped, sykkel og fotgjengere, men med en liten økning i 2022. En økende tendens kan ses for lett MC og traktor, men med en nedgang i 2022. For MC har tallene vært ganske stabile.



Figur 2.4 Utvikling i antall personskade (drepte, hardt og lettere skadde) per trafikantgruppe for perioden 2014–2022. Kilde: Statens vegvesen (TRULS)

En kjøretøykategori som er særlig interessant for den aldersgruppen, er ATV (*all-terrain vehicle*) da det er lavere aldersgrense for å ta førerkort for den enn personbil. ATV er et kjøretøy som kan bli klassifisert som moped 4-hjul, MC 4-hjul og traktor. Dermed kan ulykkene ha vært kategorisert på ulike typer kjøretøy.

I 2022 var det registrert 10 drepte og hardt skadde på ATV, men dette tallet er begrenset til veitrafikkulykker, og siden kjøretøyet også kan brukes utenfor offentlig vei, havner ikke alle ulykker i den offisielle ulykkesstatistikken. Tall fra Statens vegvesen (TRULS) viste at i perioden 2016–2022 var det 7 drepte på ATV, 32 hardt skadde og 151 lettere skadde blant 15–25-åringer.

Ulykestallene kan variere fra år til år og mellom ulike trafikantgrupper og tar ikke høyde for eksponering, dvs. hvor mye man kjører, sykler eller går. Av den grunn vil det være begrenset hvor mye vi kan tolke ut fra disse dataene. For å kunne se på hvilken trafikantgruppe som er mest utsatt for trafikkulykker, må vi derfor se på risikoberegninger.

2.4 Risiko i trafikken

For å si noe om hvor utsatt ulike trafikantgrupper er for å bli skadd eller drept i en trafikkulykke, beregnes risiko. Den viser «sannsynligheten for en ulykke, skade eller død ved en gitt reiseaktivitet eller eksponering» (kjøretøy- eller personkilometer)⁷.

Risikoberegninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) for veitrafikken med tall fra 2017–2018 viser at risikoen blant de yngste bilførerne har vært kraftig redusert siden 1998⁷. Likevel hadde unge høyere risiko sammenlignet med bilførere over 25 år. Dette gjaldt særlig for unge mannlige bilførere, hvor det ble vist at de hadde større risiko for å bli drept eller hardt skadd enn kvinnelige førere. Risikoberegninger fra 2021–2022 viser imidlertid at risikoen for 18–24-åringene har vært uendret siden 2017/2018⁸.

En annen rapport peker mot at risikoen for å bli drept eller hardt skadd per million kjørte kilometer for bilførere på 18–19 år har hatt en 25 prosent reduksjon sammenlignet med risikoen i perioden 2018–2019⁹. Rapporten fra TØI⁷ peker også på at risikoen blant unge bilførere har vært redusert over tid (fra 1998 til 2017–2018). Den henviste til forskning som viser at ungdommer hadde blitt mer lovlidige, mer sikkerhetsorienterte og med bedre holdninger til trafiksikkerhet. Den henviste imidlertid også til forskning som viser at den trenden kan ha blitt brutt. Siden risikoen har stått uendret de siste årene (fra 2017–2018 til 2021–2022), bør vi se på mulige forklaringer på hvorfor risikoen ikke har gått ytterligere ned for denne aldersgruppen.

Risikoen for å omkomme i trafikkulykker som fotgjenger i 2017–2018 i aldersgruppen 16–24 år var null, da ingen omkom⁷. Ser man derimot på skaderisikoen (risikoen for å bli drept eller skadd), var det særlig barn (13–17 år) og eldre (75 + år) som hadde størst risiko⁸. Den risikoen har vært kraftig redusert siden 1998 for alle aldersgrupper, men er fortsatt mye høyere enn for personbilførere i alle aldre.

For syklister var det barn (13–17 år) og eldre menn som hadde høyere risiko for å omkomme i trafikken⁷ i 2017–2018. Den trenden er nærmest uendret for 2021–2022⁸. Risikoen for å bli drept eller skadd i 2021–2022 kan ha gått ned for 18–24-åringene, men kraftig opp for 75 + år⁸.

For syklister og elsparkesyklister har tall fra Statens vegvesen basert på skader behandlet på Oslo skadelegevakt i 2019, vist at ulykkesrisiko i aldersgruppen 18–24 år var større for lettere skadde enn for moderat og alvorlig skadde¹⁰. I 2019 ble det registrert 2 021 sykkelulykker i Oslo, hvorav 7,3 prosent pasienter var 18–24 år. I denne aldersgruppen ble de fleste lettere skadd (7,5 %), 0,9 prosent moderat skadd og 0,5 alvorlig skadd. Det var registrert totalt 1 594 skadde med elsparkesykkel. 18–24-åringene var den aldersgruppen med nest største andel skadde (25,8 %), hvorav 17,2 prosent ble lettere skadd, 7,3 prosent moderat skadd og 1,3 alvorlig skadd.

Med risikoberegninger kan vi synliggjøre hvilken trafikant- og aldersgruppe som er mest utsatt i trafikken. Men for å identifisere de vanligste risikofaktorer og atferd for denne gruppen er det behov for å se nærmere på egenskaper ved alle ulykker.

⁷ Bjørnskau, T. (2020). Risiko i veitrafikken 2017/18. Rapport 1782/2000. Transportøkonomisk institutt.

⁸ Bjørnskau, T., Høye, A.K. Ellis, I.O. & Grue, B. (2024). Risiko i veitrafikken 2021/22. TØI rapport 2012/2024. Transportøkonomisk institutt.

⁹ Trafiksikkerhetsutviklingen 2022.

¹⁰ [Statens vegvesen \(2022\). Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020. Rapport nr. 720.](#)

2.5 Kjennetegn ved ungdomsulykker

Elvik¹¹ har analysert alle personskadeulykker for perioden 2016–2022 der minst én innblandet var trafikant i aldersgruppen 15–25 år, såkalt ungdomsulykker. Funnene viser at det er en lavere andel drepte eller hardt skadde enn i andre ulykker (over 25 år). Likevel har antall ungdomsulykker holdt seg relativt stabilt i de siste årene, mens for andre ulykker har det vært en synkende tendens.

Andel drepte eller hardt skadde i ungdomsulykker var ganske likt mellom aldre, med laveste andel for 18- og 19-åringer (14 % hver) og høyest for 21- og 23-åringer (17 % hver).

Angående transportmiddel var det flere ulykker som fører eller passasjer på moped eller motorsykkel (66,9 % av ulykkene for 16–17-åringer) enn som bilfører (49,6 % av ulykkene for 18–25-åringer).

Ungdomsulykker med alle skadegrader skjer oftere på hverdager enn i helgene, på tidspunktet kl. 18.00–23.59, på veistrekning, dagslys og tørr bar vei. Vanligste ulykkestype var utforkjøring etterfulgt av påkjøring bakfra og kryssulykker og oftere på veier med fartsgrense 80 km/t (32,8 %), 50 km/t (23,8 %) og 60 km/t (17,7 %).

Det ble funnet en tettere sammenheng mellom kjønn og alvorlighetsgrad blant ungdom enn andre ulykker (over 25 år). Sammenlignet med andre ulykker, har alle ungdomsulykker en høyere andel menn (62 %) enn for andre ulykker (59 %). Andelen er enda høyere for ulykker med drepte eller hardt skadde hvor 72 prosent var menn, mens for andre ulykker var andelen 64 prosent.

For ulykker med drepte eller hardt skadde ble det funnet en høyere andel for ungdomsulykker for følgende faktorer sammenlignet med andre ulykker: helgene (32 % mot 27 % for andre ulykker), kvelden (30 % mot 19 %), natten (24 % mot 7 %), fartsgrense over 60 km/t (70 % mot 57 %), på veistrekning (72 % mot 63 %), møteulykker (30 % mot 19 %), utforkjøringsulykker (38 % mot 28 %), i tussmørke/mørke (41 % mot 20 %) og på glatt føre (17 % mot 12 %).

Analysen fra politiet om årsak til og skyld i dødsulykker i trafikken i 2022¹² viste at 15 prosent av dødsulykkene var forårsaket av personer i aldersgruppen 18–24 år. Likevel var det personer i aldersgruppen over 75 år som utgjorde den høyeste andelen, med 20 prosent. Vanligste ulykkesårsaker for ungdomsulykker var antatt å være førerfeil (4 ulykker), høy hastighet og risikoatferd (3 ulykker hver) og rus (2 ulykker).

2.6 Bøteleggelser og forelegg

Fartsovertredelser, ruskjøring og bruk av mobil er de vanligste risikoatferdene i trafikken. En måte å ha innsikt over utbredelse av denne typen atferd blant ungdommer på, er å se på antall politianmeldelser, bøter og forelegg.

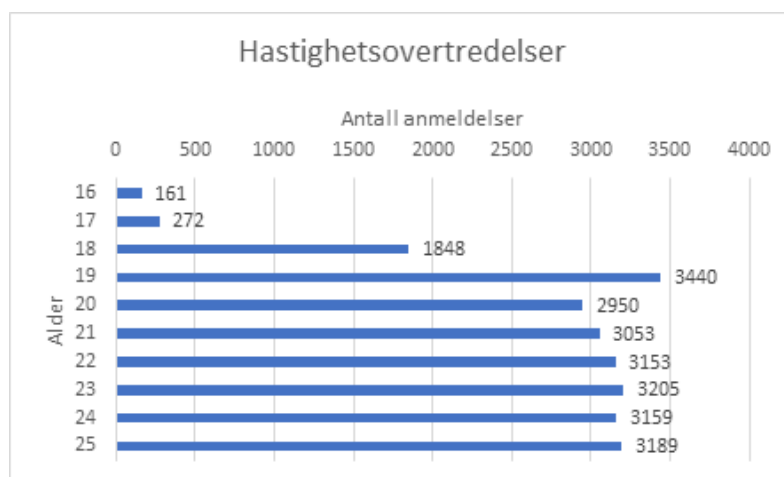
2.6.1 Fartsovertredelser

Når det gjelder fart, var 1 036 hastighetsovertredelser anmeldt i ATK for den aldersgruppen i 2022. For manuell kontroll var det totalt 2 426 anmeldelser.

Det var 24 430 hastighetsovertredelser for den aldersgruppen (inkludert ATK, manuelle kontroller, digitale forenklede forelegg, manuelle kontroller og forenklede forelegg ATK). Størsteparten av anmeldelsene for hastighetsovertredelser var for 19-åringer (14 %) og 22- til 25-åringer (13 % hver) (figur 2.5).

¹¹ Elvik (2023). Ungdomsulykker – hva kjennetegner dem og skiller dem fra andre ulykker. Notat laget av Rune Elvik 2023.

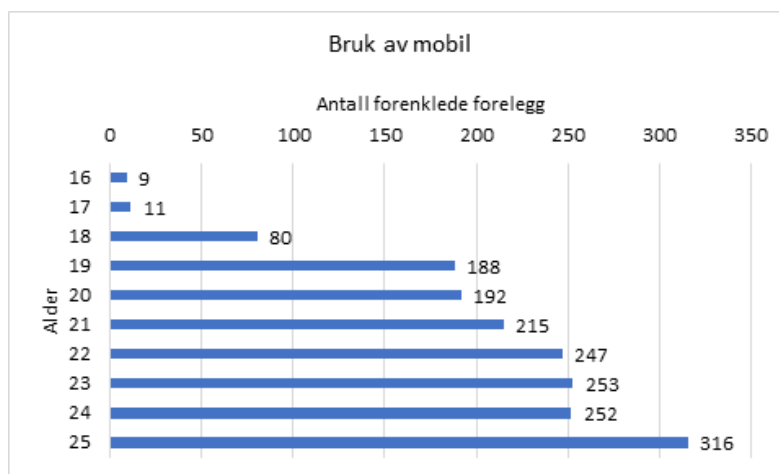
¹² [Politiet \(2023\). Årsaker og skyld - Dødsulykker i trafikken 2022.](#)



Figur 2.5 Hastighetsovertredelser for 2022 fra 16 til 25 år. Kilde: Utrykningspolitiet

2.6.2 Mobilbruk

Tall fra UP for 2022, viser at blant 16–25-åringene ble det utstedt 1 763 forenklede forelegg for ulovlig bruk av mobiltelefon (figur 2.6). Det var flere menn som fikk forenklede forelegg for aldersgruppen 16–25 år.



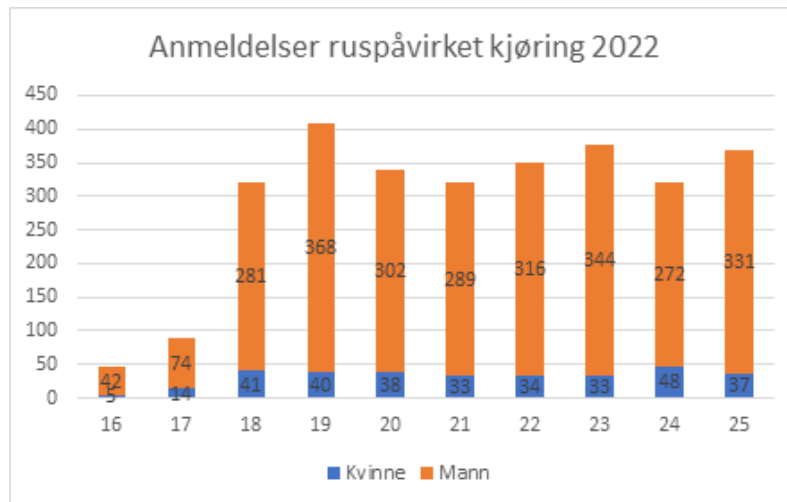
Figur 2.6 Bruk av mobil for 2022 fra 16 til 25 år. Kilde: Utrykningspolitiet

2.6.3 Ruskjøring

Tall fra utrykningspolitiet (UP)¹³ viser at i 2022 var det 2 942 anmeldte på grunn av ruskjøring for aldersgruppen 16–25 år¹⁴ (figur 2.7). Flesteparten av anmeldelsene gjaldt mannlige førere (89 %).

¹³ Utrykningspolitiet (2023). Notat laget av Live Tanum Pasnin, 2022

¹⁴ Ifølge [MA Rusfritrafikk](#) var det i 2022 11 651 anmeldelser for ruspåvirket kjøring, noe som utgjør ca. 25 % av alle anmeldelser.



Figur 2.7 Anmeldelser ruspåvirket kjøring for 2022 fordelt på alder og kjønn. Kilde: utrykningspolitiet

Basert på disse tilgjengelige tallene fra UP, kan vi ikke si om ungdommer er overrepresentert eller oftere begår disse overtredelsene sammenlignet med andre sjåførere. Likevel gir tallene noe innsikt i omfanget av de vanligste lovbruddene som ungdommer begår i trafikken.

2.7 Noen betraktninger om tilgjengelig statistikk

Antall ungdomsulykker har vært stabilt høyt de siste årene. Dette viser at det fortsatt er behov for innsats i trafikksikkerhetsarbeidet mot denne aldersgruppen.

Den trafikantergruppen som hadde flest drepte og hardt skadde, var personbilførere og passasjerer, da særlig blant 20–24-åringene. Samtidig var det mange ulykker med skadde på tohjulinger (MC, lett MC og moped). Risikoen for disse trafikantergruppene er beregnet til å være større enn for personbil.

Risikoatferd i form av fartsovertredelser, mobilbruk og ruskjøring forekommer i alle aldre blant ungdommer. Som ulike studier viser, er disse lovbruddene vesentlige faktorer som fører til trafikkulykker. Det er flere gutter enn jenter som blir drept eller hardt skadd i trafikken. Gutter får også flere bøter og forelegg for ulike lovbrudd enn jenter. Statistikk over ulykker peker mot at unge gutter bør være en prioritert målgruppe i trafikksikkerhetsarbeidet blant ungdommer.

Resultater fra en undersøkelse utført av Opinion med 1 013 respondenter blant 15–25 år¹⁵, viser at over halvparten ser for seg å eie eller å ha tilgang på bil innen fem år (68 %). Denne andelen var større blant ungdom som bor i bygd enn i by (76 % mot 66 %). At mange ungdommer ser for seg å ha egen bil, viser at de fortsatt er en viktig målgruppe for trafikksikkerhetsarbeidet i årene fremover.

I lys av det som ble presentert om ulykker og risiko, var det viktig å få innsikt i ungdommenes atferd i trafikken og deres meninger om trafikksikkerhet.

¹⁵ Vågslund, V., Palm, A., Claussen, R. & Arntzen, K. *Opinions UNG2024*. Rapport 6/2023. Oslo: Vulkan, Opinion.

3 RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSEN

3.1 Formål

Formålet med spørreundersøkelsen var å kartlegge ungdommenes atferd for ulike trafikantgrupper samt avdekke deres meninger og strategier relatert til trafiksikkerhet.

3.2 Metode og utvalg

3.2.1 Spørreskjema

Spørreskjemaet er basert på en dansk ungdomsundersøkelse gjennomført av Rådet for Sikker Trafik. Skjemaet ble tilpasset det norske språket og norske forhold. Endelig skjema besto av 39 spørsmål om følgende:

- transportmiddel og transportvaner
- atferd i trafikken (fartsovertredelser, bilbeltebruk, rus og mobilbruk)
- lovbrudd med mopedbil, motorsykkle og ATV/UTV
- meninger om lovbrudd og trafiksikkerhet
- avtaler for å unngå lovbrudd
- selvrapporterte ulykker

I tillegg ble det stilt sosiodemografiske spørsmål som kjønn, alder, landsdel, bosituasjon, urbanisering og utdanning.

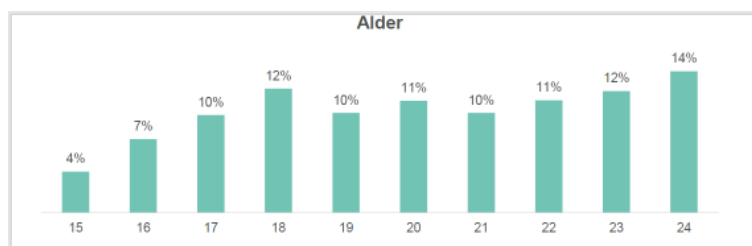
3.2.2 Datainnsamling

Opinion AS har samlet inn data. Undersøkelsen er gjennomført i et nasjonalt representativt utvalg bestående av personer i alderen 15–24 år. Datainnsamlingen ble foretatt i uke 46–50 i 2023.

Undersøkelsen ble besvart på nettet, og respondentene ble invitert til å delta via en respondentunike lenke.

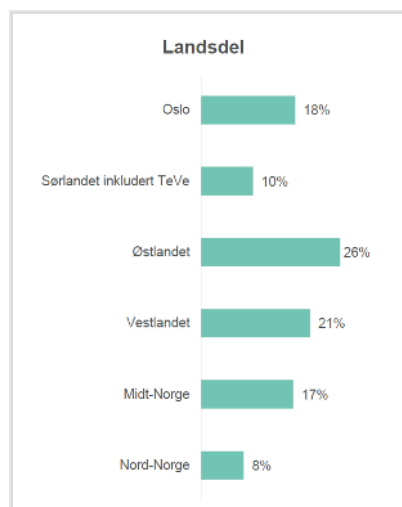
3.2.3 Utvalget

Utvalget i denne undersøkelsen består av totalt 2 022 respondenter hvorav 59 prosent er kvinner ($n = 1\,188$). Gjennomsnittsalder i utvalget er 19,6 år. Aldersgruppen under 20 år består av 49 prosent, mens gruppen 20–24 år består av 51 prosent. Aldersfordelingen er gjengitt i figur 3.1.



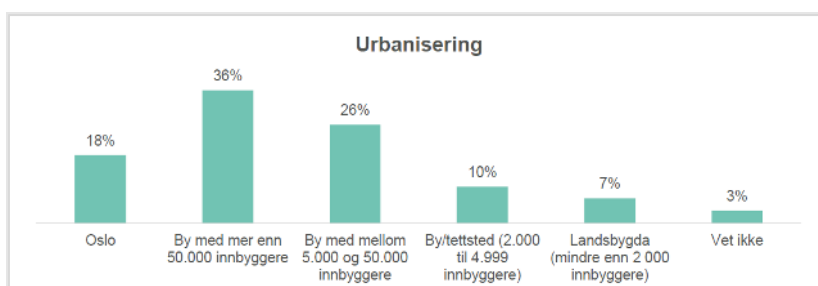
Figur 3.1 Deltakeres alder $n = 2002$. Kilde: Opinion

Som vist i figur 3.2, varierer svarprosenten mellom landsdeler. De fleste som har svart, bor på Østlandet (26 %). I den andre enden er det Sørlandet og Nord-Norge (8 %).



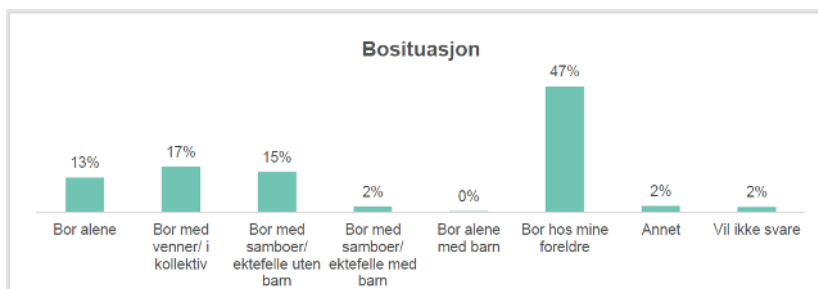
Figur 3.2 Landsdel n = 2002. Kilde: Opinion

Det ble spurt om de bodde i by, by/tettsted eller landsbygd. Figur 3.3 viser at de fleste respondenter bor i en by med mer enn 50 000 innbyggere (36 %), og i by mellom 5 000 og 50 000 innbyggere (26 %). 18 prosent bor i Oslo.



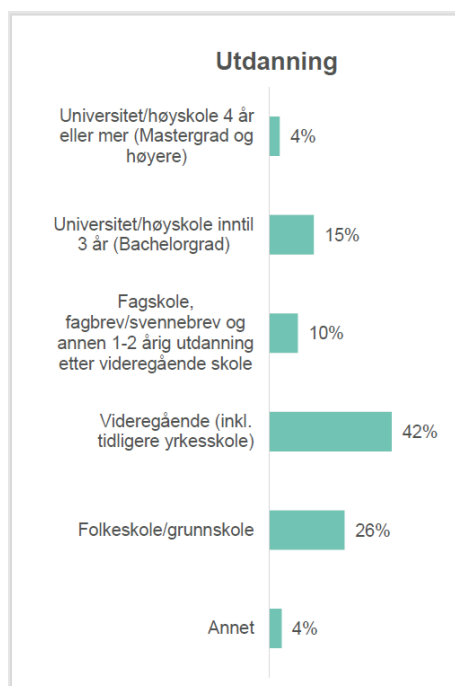
Figur 3.3 Urbanisering n = 2002. Kilde: Opinion

Figur 3.4 viser at de fleste respondenter bor hos foreldrene (47 %), mens bare 2 % bor med samboer/ektefelle med barn. Ingen bor alene med barn.



Figur 3.4 Bosituasjon n = 2002. Kilde: Opinion

Figur 3.5 gir en oversikt over utdanningsnivå i utvalget. 42 prosent har kun videregående skole og 26 prosent folkehøyskole/grunnskole, mens 19 prosent har fullført universitet/høyskole (bachelorgrad, mastergrad eller høyere).



Figur 3.6 Utdanning $n = 2002$. Kilde: Opinion

3.2.4 Dataanalyse

Det er gjennomført deskriptive analyser for besvarelsene i spørreundersøkelsen. Dette er en eksplorativ studie, og fordi det ikke var et mål om å teste spesifikke hypoteser er det ikke gjennomført andre statistiske analyser.

For alle spørsmål er det gjennomført en analyse av gruppeforskjeller mellom kjønn (kvinner og menn) og aldersgrupper (under 20 år og 20–24 år). Det er bare gjengitt resultater som er statistisk signifikant.

For noen av spørsmålene hvor det er relevant, er det også gitt prosentfordeling for de ulike gruppene, som landsdel, urbanisering og bosituasjon.

3.3 Resultater fra spørreundersøkelsen

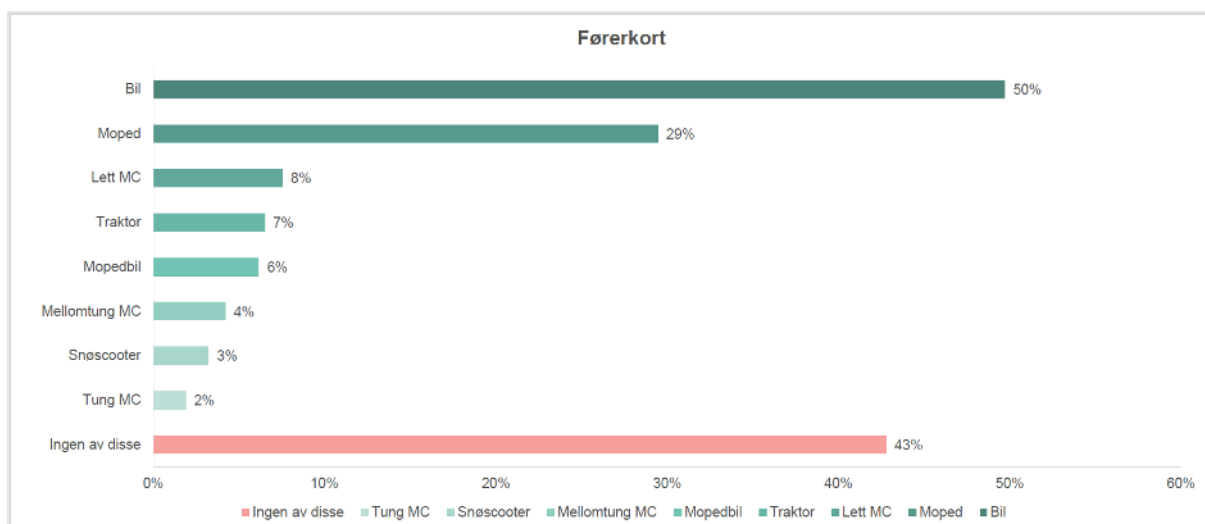
3.3.1 Førerkort for ulike kjøretøykategorier

Figur 3.7 viser andel i utvalget som har førerkort for ulike kjøretøykategorier. Det var mulig å krysse av for flere alternativer.

Andelen som har førerkort for bil, ligger på 50 prosent, mens 43 prosent ikke har førerkort for noen av kjøretøykategoriene. Kun 29 prosent har førerkort for moped og enda færre for de andre kjøretøyene.

Det er flere menn som har førerkort for tohjulinger (moped, lett MC, mellomtung MC og tung MC) og mopedbil (41 mot 29,5 %), traktor (10 mot 3 %) og for snøscooter (4,5 mot 2 %).

Det er flere under 20 år som ikke har noen av de nevnte kjøretøykategoriene (63,5 mot 23 %).



Figur 3.7 Har du førerkort på noen av følgende motoriserte kjøretøy? n = 2002. Kilde: Opinion

I tabell 3.1 er det gjengitt andel av de som har svart å ha førerkort for følgende førerkorttype.

Tabell 3.1 Andel med ulike førerkorttyper per landsdel

Førerkorttype	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Moped	31,5	32	30	26,5	35,5	23,5
Mopedbil	8	8	7	5	7	3,5
Lett MC	11	9	6,5	8,5	7,5	2,5
Mellomtung MC	5	4	4	4,5	5	1,5
Tung MC	1,5	2	1,5	3	2	1
Traktor	6,5	8	6	8	7	2
Snøscooter	10,5	3	3	1,5	4,5	2
Bil	58	53,5	48,5	47,5	52	44
Ingen av disse	37	36	44	44,5	38	53

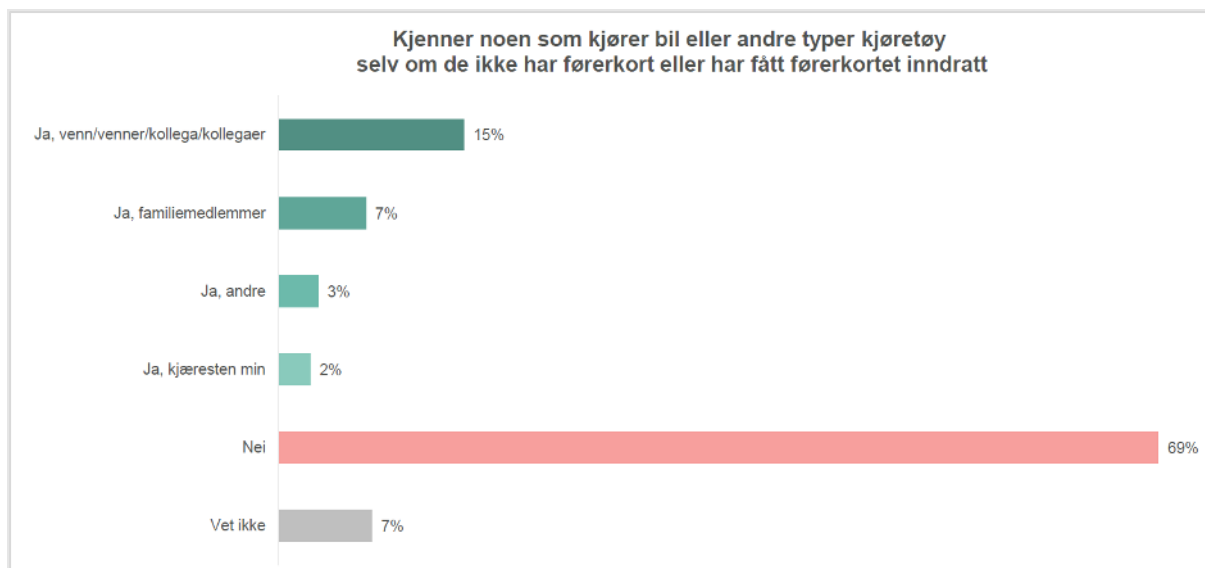
*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

3.3.2 Kjennskap til noen som kjører uten gyldig førerkort

Deltakere ble spurt om de kjenner noen som kjører uten gyldig førerkort. Som vist i figur 3.8, oppgir de færreste at de kjenner noen, men av dem som kjenner noen, er det flere blant venner/kollegaer enn familiemedlemmer/kjæresten. Hele 69 prosent kjenner ikke noen som kjører uten gyldig førerkort.

Flere menn oppgir at de kjenner noen familiemedlemmer (8 mot 5 %) og kjæresten (3,5 mot 1 %) som kjører uten gyldig førerkort.

Det er flere under 20 år som kjenner venner/kollegaer (17,5 mot 12 %) og familiemedlemmer (9 mot 5 %). Imidlertid oppgir også flere under 20 år at de ikke vet (9 mot 6 %).



Figur 3.8 Kjenner du noen som kjører bil eller andre typer kjøretøy, selv om de ikke har førerkort eller har fått førerkortet inndratt? n = 2002. Kilde: Opinion

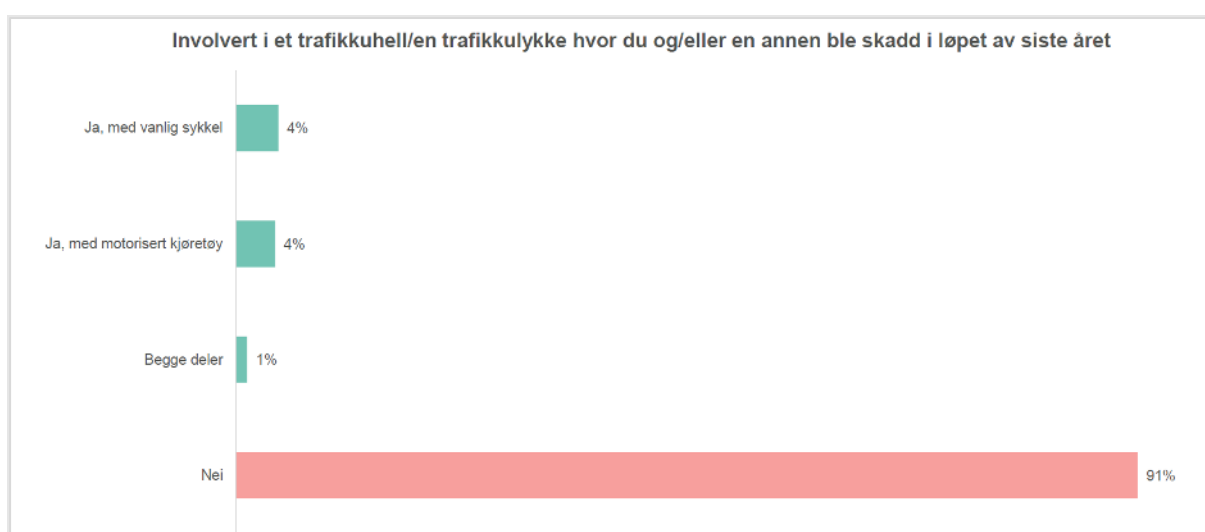
3.3.3 Trafikkuhell

Deltakere ble spurt om de har vært involvert i et trafikkuhell i det siste året med et motorisert kjøretøy eller sykkel hvor de selv eller en annen ble skadd (figur 3.9). 9 prosent svarte at de har vært involvert i en trafikkulykke i løpet av det siste året.

Det er flere menn som svarer å ha vært involvert i ulykke med et motorisert kjøretøy (5 mot 2,5 %) og vanlig sykkel (6 mot 2 %).

Det er flere under 20 år som svarer å ha vært involvert i et uhell med vanlig sykkel (6 mot 2,5 %).

Det er viktig å påpeke at spørsmålet ikke skilte mellom passive og aktive ulykker, dvs. om personen hadde skylden eller om hen ble påkjørt av et annet kjøretøy.

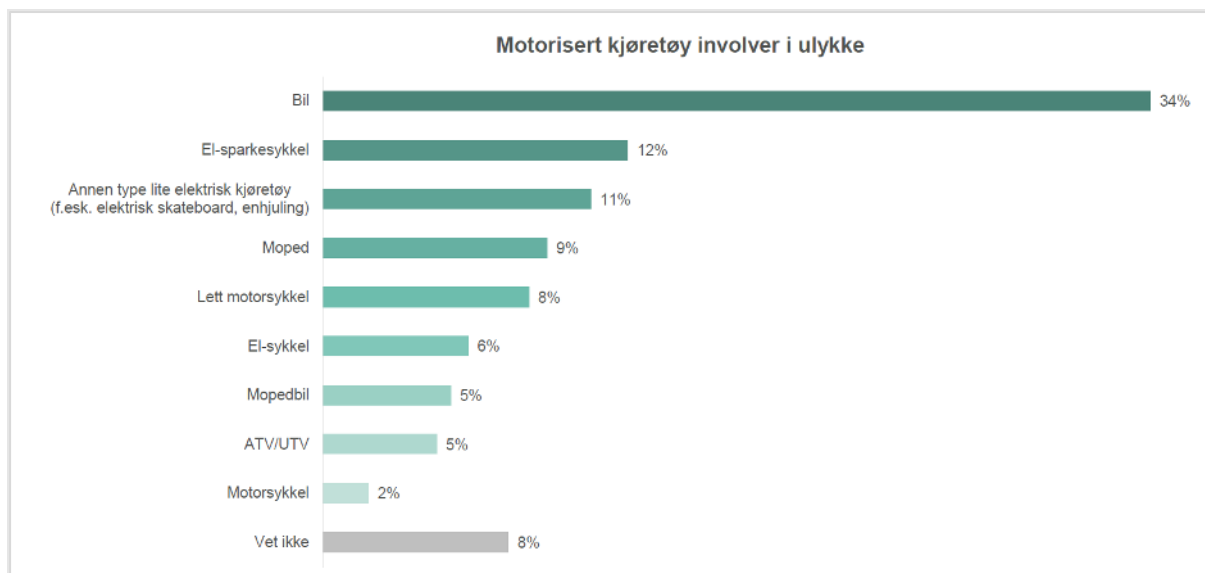


Figur 3.9 Har du i løpet av det siste året vært involvert i et trafikkuhell/en trafikkulykke med motorisert kjøretøy eller sykkel hvor du og/eller en annen ble skadd? Hvis du har vært involvert i flere trafikkuhell/trafikkulykker, tenk på den siste du var involvert i. n = 2002. Kilde: Opinion

Blant dem som svarte å ha vært i et trafikkuhell med motorisert kjøretøy, ble det spurt hvilken type kjøretøy det var (figur 3.10). De fleste oppgir bil (34 %).

Det er flere kvinner som oppgir bil (49 mot 27 %).

Bil er også kjøretøyet som 20–24-åringer oppgir oftest (47,5 mot 24 %). Det er også flere 20–24-åringer som oppgir mopedbil (10,5 mot 1,5 %).



Figur 3.10 Hvilken type motorisert kjøretøy var det du var involvert i en trafikkulykke med? Hvis du har vært involvert i flere trafikkuhell/trafikkulykker, tenk på den siste du var involvert i. n = 91. Kilde: Opinion

3.4 Transportvaner

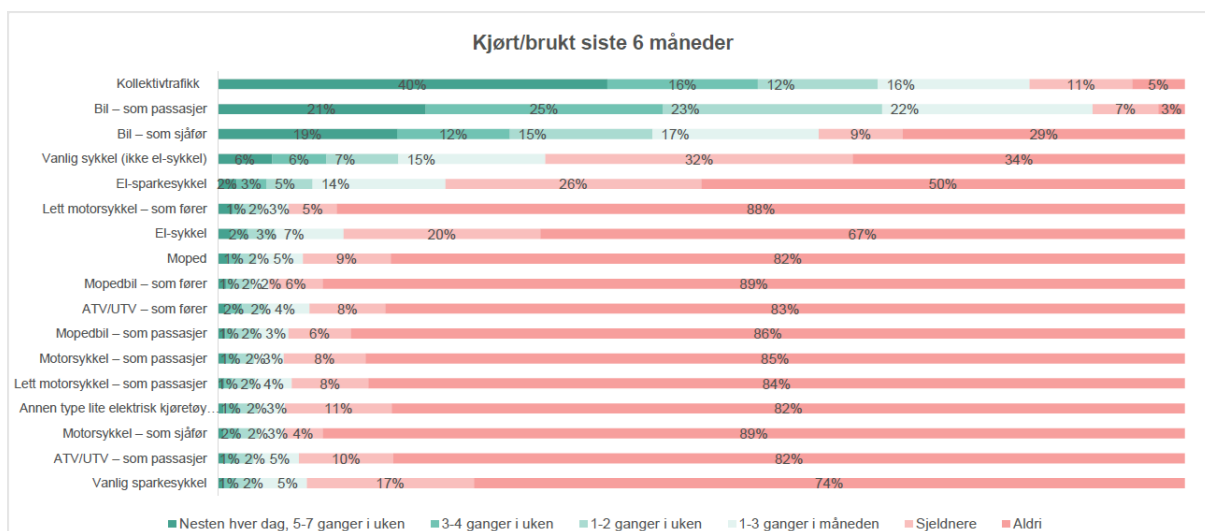
3.4.1 Transportmiddelbruk

Respondentene ble spurt hvor ofte i løpet av de siste 6 månedene de brukte ulike transportmidler både som sjåfør og som passasjer. Fordelingen vises i figur 3.11.

De fleste ungdommer reiser med kollektive transportmidler, hvor 40 prosent oppgir å ta det nesten hver dag.

Nesten halvparten kjører bil én eller flere ganger i uken (46 %) og 69 prosent oppgir å være ukentlig passasjer i bil.

Vanlig sykkel blir benyttet ukentlig av nærmere 34 prosent, mens elsparkesykkel av 24 prosent.



Figur 3.11 Hvor ofte har du kjørt/brukt følgende de siste 6 månedene? n = 2002. Kilde: Opinion

I tabell 3.2 er det gjengitt andel av de som har svart å bruke ulike transportmidler *minst én gang i uken* i de siste 6 månedene.

Tabell 3.2 Andel som bruker ulike transportmidler minst én gang i uken per landsdel

Transportmiddel	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Vanlig sykkel	20	19	16	22	19	13
Elsykkel	6	5	6	7	7,5	3
Elsparkesykkel	8	8	10	10,5	7	14
Annet lite elkjøretøy	3,5	2,5	4,5	3	8	4
Vanlig sparkesykkel	3	2	4	4,5	6	3
Moped	2	4,5	4,5	4	5	3
Mopedbil som fører	2	3,5	4	3	5,5	2
Mopedbil som passasjer	4	4	3,5	5	5,5	1,5
ATV/UTV som fører	6,5	3,5	5	6	5	2
ATV/UTV som passasjer	4	2	3	4,5	4,5	2,5
Lett motorsykkel som fører	5	3	5,5	4,5	4	3
Lett motorsykkel som passasjer	2,5	2	6	5	4	1,5
Motorsykkel som fører	5,5	4	4,5	4	5	2
Motorsykkel som passasjer	3,5	2	4	4	5,5	2,5
Bil som fører	47	40,5	41,5	49	56	33
Bil som passasjer	65	62	68	75,5	74,5	57
Kollektivtrafikk	63	68	70,5	62	60,5	91

*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

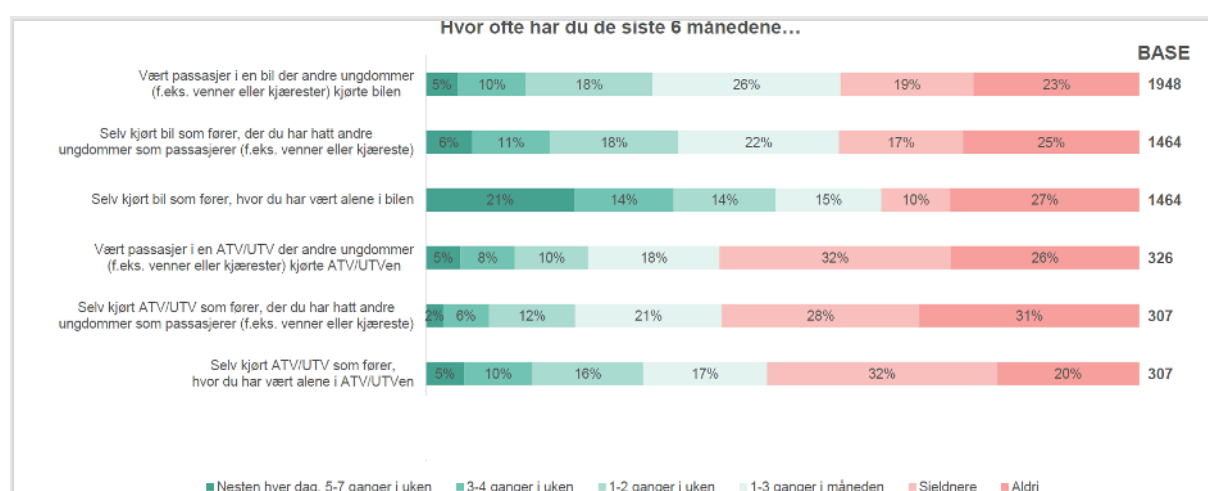
3.4.2 Kjørt alene og med passasjer

Respondentene som oppga å kjøre bil minst *én gang i måneden eller sjeldnere*, ble spurt hvor ofte de har kjørt alene samt med andre ungdommer som passasjerer i de siste 6 månedene (figur 3.12 og 3.13).

Rundt 20 prosent oppgir å kjøre bil alene *hver eneste dag* og nesten halvparten kjører alene *minst én gang i uken* (49 %). 35 prosent oppgir at de kjørte som passasjer *minst én gang i uken* med andre ungdommer.

Som passasjer i bil der andre ungdommer kjører, oppgir 33 prosent at det skjer *minst én gang i uken*.

Av dem som kjører ATV/UTV *minst én gang i uken*, oppgir 31 prosent at de kjører alene, og 20 prosent med andre ungdommer som passasjer. Av de som oppgir å være passasjer på ATV/UTV, sier 23 prosent at de var passasjer *minst én gang i uken* når andre ungdommer kjørte.

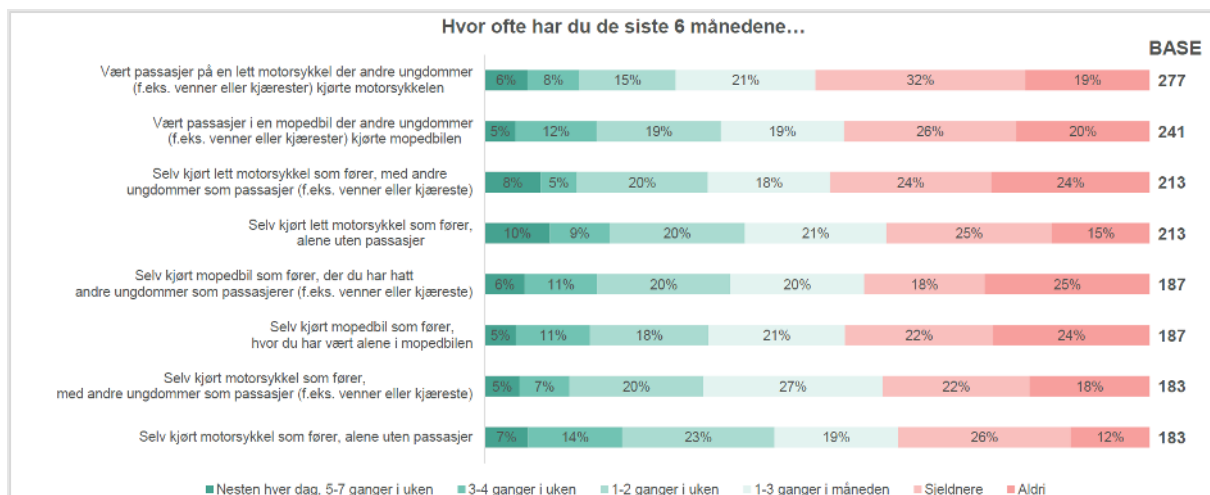


Figur 3.12 Hvor ofte har du de siste 6 månedene <...> n = 277-1948. Kilde: Opinion

For lett motorsykkel oppgir 29 prosent at de kjører alene *minst én gang i uken*. 33 prosent oppgir at de kjører som passasjer *minst én gang i uken* med andre ungdommer. Som passasjer der andre ungdommer kjører lett motorsykkel, oppgir 29 prosent at det skjer *minst én gang i uken*.

Blant dem som kjører mopedbil, oppgir 34 prosent at de *minst én gang i uken* kjører alene, mens 37 prosent sier at de har hatt andre ungdommer som passasjer. Av dem som ha vært passasjer i en mopedbil der andre ungdommer kjørte mopedbilen, oppgir 36 prosent at det skjer *minst én gang i uken*.

Nesten halvparten (44 %) oppgir at de har kjørt som fører *minst én gang i uken* motorsykkel uten passasjer. 32 prosent oppgir å ha kjørt som passasjer *minst én gang i uken* med andre ungdommer.



Figur 3.13 Hvor ofte har du de siste 6 månedene <...> n = 183-277. Kilde: Opinion

3.5 Lovbrudd i trafikken

3.5.1 Fartsovertredelser som bilfører

Respondenter som har oppgitt å ha kjørt bil de siste 6 månedene, ble spurt om hvor ofte de kjører fortere enn fartsgrensen i ulike fartssoner (figur 3.14).

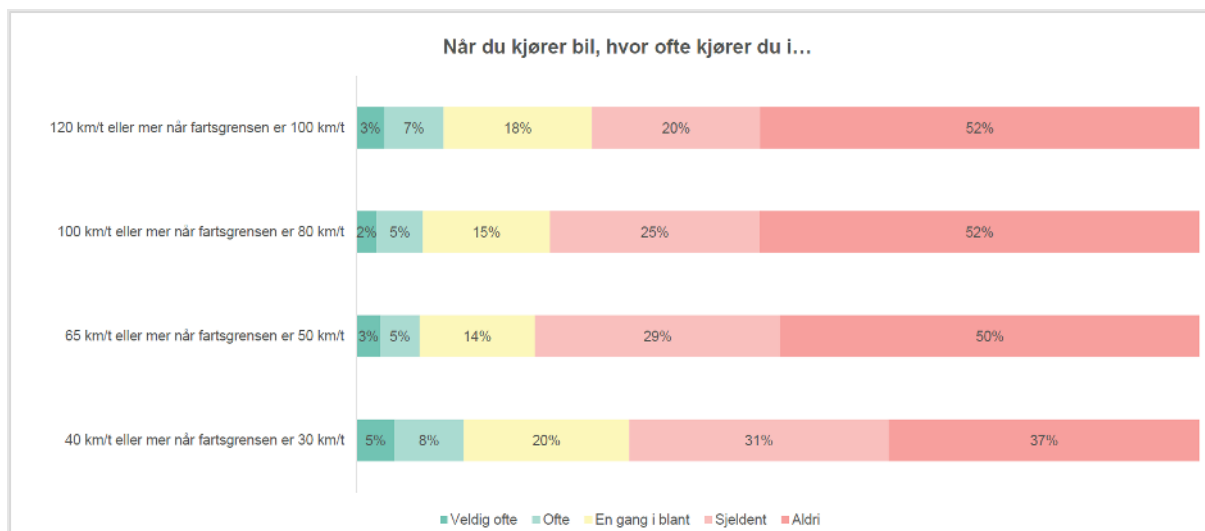
De fleste oppgir at de *aldri eller sjelden* overskrider fartsgrensene. De fartsgrensene som ungdommer oppgir å respektere oftest, er 50 km/t (79 %) og 80 km/t (77 %), etterfulgt av 100 km/t (72 %) og 30 km/t (68 %).

22 prosent oppgir at de *en gang iblant eller oftere* overskrider 50-fartsgrense med 15 km/t, mens 33 prosent oppgir at de *en gang iblant eller oftere* overskrider 30-fartsgrense med 10 km/t. Denne type overtredelse kan føre til forelegg. Når fartsgrensen er 60 km/t eller lavere, kan fartsoverskridelsen over 5 km/t føre til et forenklet forelegg. Størrelsen på forelegget varierer med farten som er overskredet.

28 prosent oppgir at de *en gang iblant eller oftere* overskrider 100-fartsgrense med 20 km/t og 22 prosent ved 80-fartsgrense. Å overskride fartsgrensen med 20 km/t i 80- eller 100-sone gir, i tillegg til et forenklet forelegg, to prikker i førerkortet. I prøveperioden (to år etter ervervet førerkort) gis det dobbelt antall prikker ved overtredelser. Dersom fører får åtte prikker i løpet av tre år, mister hen førerkortet i seks måneder.

Det er forskjell mellom kjønn når det gjelder fartsovertredelser for alle fartsgrenser, hvor menn oppgir å overskride fartsgrensene oftere enn kvinner. Andelen menn som har svart at de *minst en gang iblant eller oftere* overskrider 30-sone er 37,5 prosent (mot 27 %). For 50-sone er andelen 25 prosent (mot 17 %), for 80-sone 25 prosent (mot 20,5 %) og for 100-sone 33,5 prosent (mot 21,5 %).

Blant ulike aldre er det bare forskjell for overtredelser i 80- og 100-soner, hvor de mellom 20–24 år oppgir å overskride fartsgrensen oftere enn dem under 20 år (hhv. 20 mot 25 % og 23 mot 32 %).



Figur 3.14 Når du kjører bil, hvor ofte kjører du i <...> n = 1464. Kilde: Opinion

I tabell 3.3 er det gjengitt andel av dem som har svart å ha kjørt over fartsgrensen minst en gang iblant per landsdel.

Tabell 3.3 Andel som begår fartsovertredelser per landsdel

Fartsovertredelse	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
120 i 100 km/t	14,5	17,5	20	37	42,5	25,5
100 i 80 km/t	24	17,5	24,5	23	24	23,5
65 i 50 km/t	19	18	19	24,5	24	18,5
40 i 30 km/t	35	25	32,5	33,5	35	32

*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

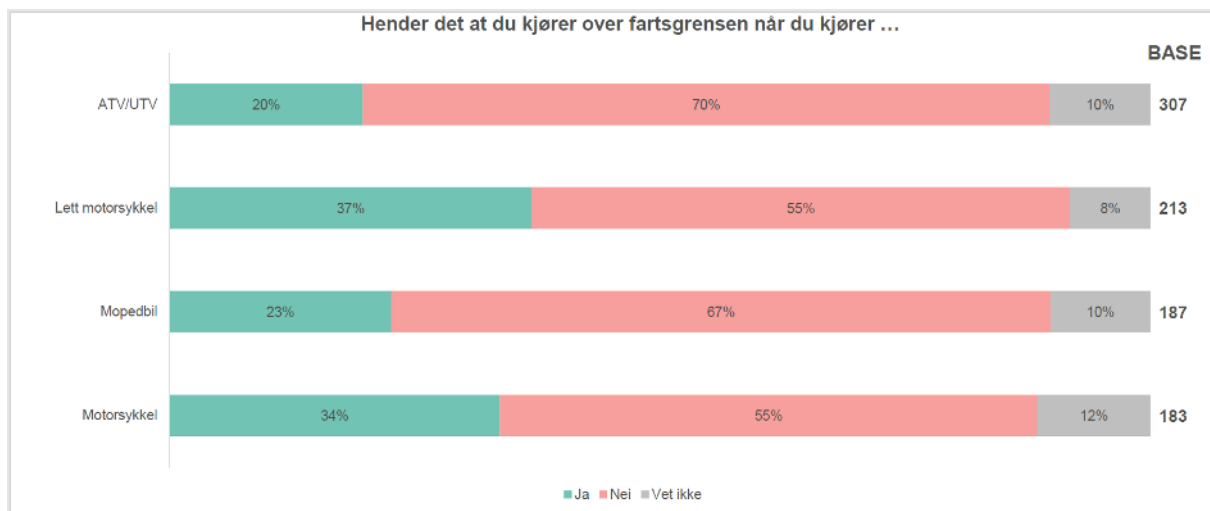
3.5.2 Fartsovertredelser som fører av andre kjøretøy

Blant respondentene som oppga å kjøre andre transportmidler i de siste månedene, ble det spurt om det hender at de har kjørt over fartsgrensen (figur 3.15).

De transportmidlene som har den største andelen der fartsgrensen brytes, er lett motorsykkel (37 %) og motorsykkel (34 %).

For ATV/UTV er det forskjell mellom kjønn, flere menn svarte at de har kjørt over fartsgrensen (23,5 mot 12 %).

Det er flere under 20 år som svarte at de har kjørt over fartsgrensen når de kjører mopedbil (28 mot 15 %) og ATV/UTV (24,5 mot 13 %).



Figur 3.15 Hender det at du kjører over fartsgrensen når du kjører <...> n = 183-307. Kilde: Opinion

I tabell 3.4 er det gjengitt andel som har svart å ha kjørt over fartsgrensen med ulike kjøretøy per landsdel.

Tabell 3.4 Andel som begår fartsovertredelser med andre kjøretøy enn bil per landsdel

Kjøretøy	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Mopedbil	15,3	20	24	21	31	22,5
ATV/UTV	12	9	23	22	25,5	14,5
Lett MC	25,5	52	31	44	33	24
Motorsykkel	38	46,5	42	24	36	32

*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

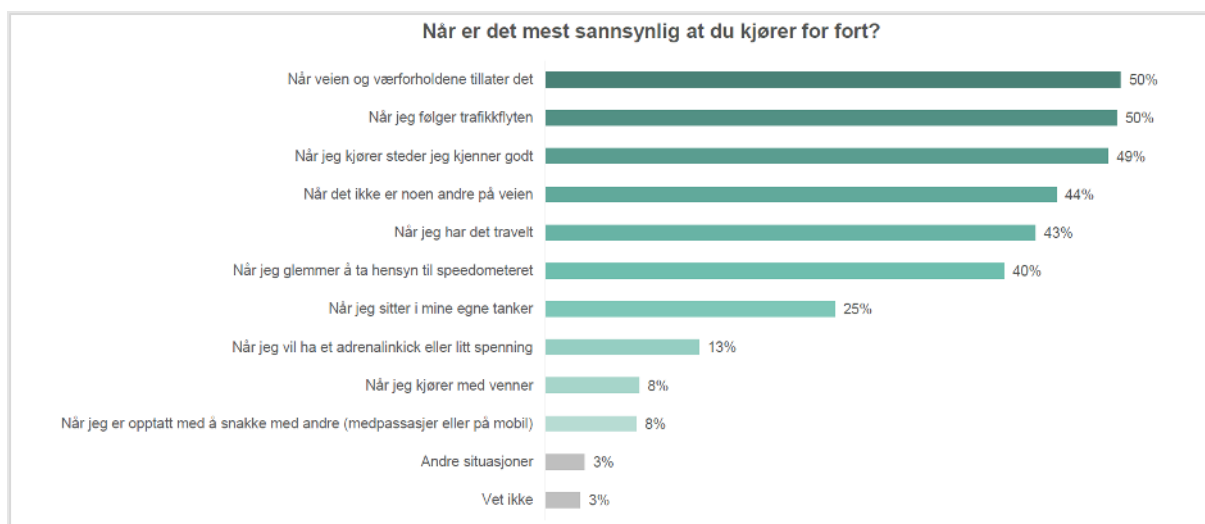
3.5.3 Situasjoner der ungdommer kjører over fartsgrensen

Blant dem som oppga å ha kjørt over fartsgrensen, ble spurt om i hvilke situasjoner det var mest sannsynlig at de kjørte for fort (det var mulig å krysse av for flere alternativer).

De situasjonene som ble hyppigst valgt, var gode kjøreforhold, følge trafikkflyten og kjennskap til stedet (figur 3.16).

Det er forskjell mellom kjønn i noen situasjoner. Kvinner oppgir oftere «har det travelt», «glemmer å ta hensyn til speedometer», «sitter i mine egne tanker», «følger trafikkflyten». Mens menn oppgir oftere: «ikke er noen andre på veien» og «vil ha et adrenalinkick og litt spenning».

Mellom aldersgrupper er det flere under 20 år som svarte at de kjørte for fort i slike situasjoner: «når det ikke er noen andre på veien», «kjører med venner», «opptatt med å snakke med andre (medpassasjerer eller i mobil) og «vil ha et adrenalinkick eller litt spenning». De fleste 20–24-åringene svarte: «kjører steder jeg kjenner godt» og «veien og værforholdene tillater det».



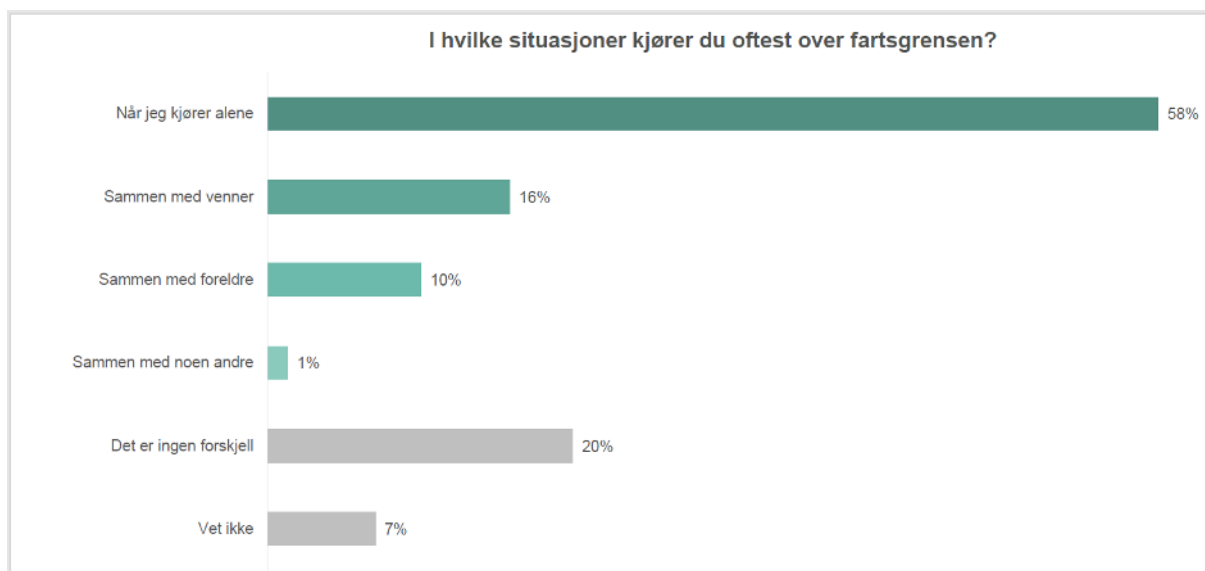
Figur 3.16 Når er det mest sannsynlig at du kjører for fort? $n = 1103$. Kilde: Opinion

Respondenter som oppga at de kjørte over fartsgrensen, ble spurt om i hvilke situasjoner det var mest sannsynlig at de kjørte for fort (det var mulig å krysse av for flere alternativer).

Over halvparten oppgir at situasjonen de oftest bryter fartsgrensen i, er når de kjører alene (figur 3.17).

Det er flere menn som oppgir situasjon «sammen med foreldre» (13 mot 6 %).

Blant dem under 20 år er det flere som oppgir situasjoner «sammen med venner» (23 mot 11 %), «sammen med foreldre» (16,5 mot 5,5 %), mens det var flere mellom 20–24 år som svarte, «når jeg kjører alene» (68,5 mot 42 %).



Figur 3.17 I hvilke situasjoner kjører du oftest over fartsgrensen? $n = 1103$. Kilde: Opinion

3.5.4 Bilbeltebruk som bilfører og -passasjer

Nesten alle oppgir at de *alltid* bruker bilbeltet, både som passasjer og som sjåfør (figur 3.18).

Det er flere kvinner som oppgir å *alltid* bruke bilbelte som sjåfør (94 %) enn menn (88 %).

Blant de ulike aldersgruppene, oppgir flere 20–24-åringar at de *alltid* bruker belte som sjåfør (94,5 %) enn de under 20 år (86,5 %).

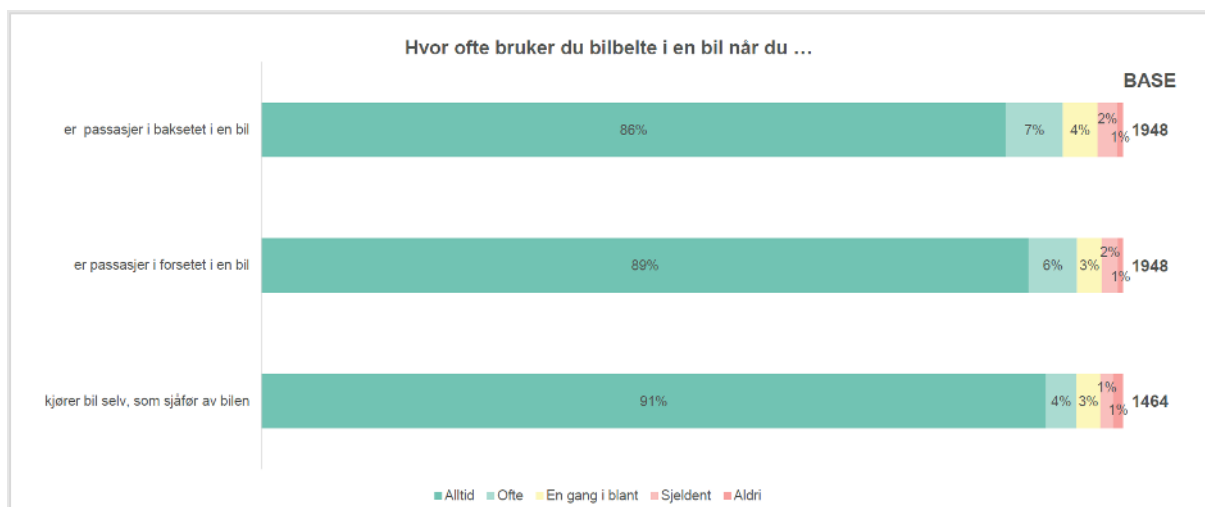
Som passasjer oppgir nesten alle at de *alltid* bruker bilbelte som passasjer, men litt flere når de er passasjer i forsetet (89 %) enn i baksetet (86%).

Som forsetepassasjer oppgir flere kvinner at de *alltid* bruker beltet (93 %) enn menn (85 %).

Det er forskjell mellom aldersgrupper, hvor det er flere 20–24-åringer som oppgir å *alltid* bruke belte som passasjer i forsetet (92 %) enn de under 20 år (86 %).

Samme tendens ser vi for beltebruk som passasjer i baksetet, hvor det er flere kvinner (90 %) enn menn (83 %) som oppgir å *alltid* bruke beltet.

Det er også forskjell mellom aldersgrupper, hvor det er flere på 20–24 år som oppgir å *alltid* bruke belte som passasjer i baksetet (89 %) enn de under 20 år (83 %).



Figur 3.18 Hvor ofte bruker du bilbelte i en bil? Når du <...> n = 1464-1948. Kilde: Opinion

I tabell 3.5 er det gjengitt andel av dem som har svart å *alltid* bruke bilbelte i bil per landsdel.

Tabell 3.5 Andel som bruker bilbelte for ulike trafikantholder per landsdel

Bruk av bilbelte	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Som fører	93	91,5	92	88	90	95,5
Som passasjer i forsetet	91	88	90,5	86	86,5	95
Som passasjer i baksetet	85,5	87,5	90	81,5	85,5	91

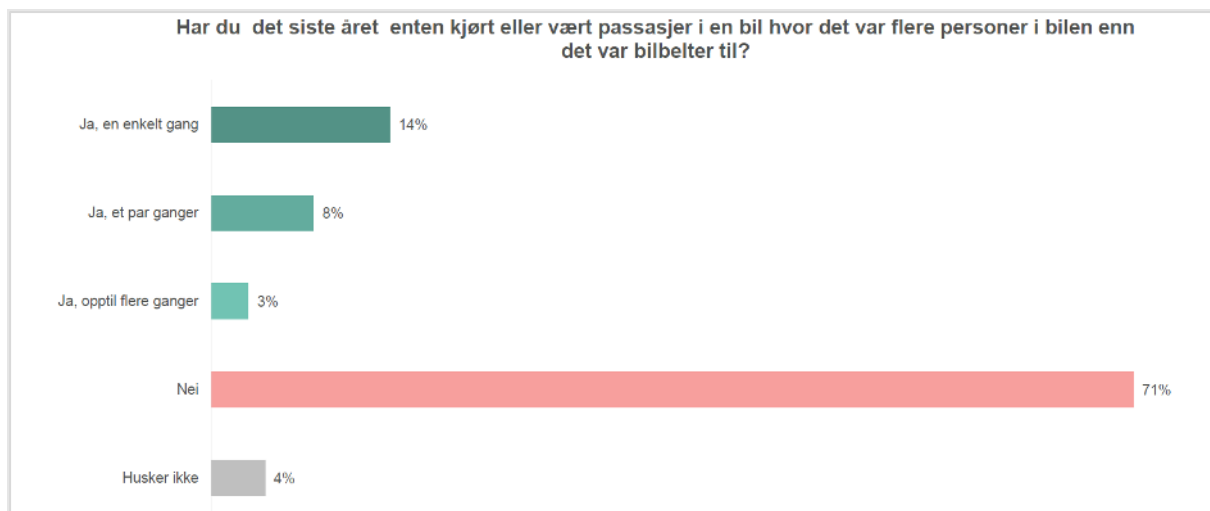
*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

3.5.5 Flere i bilen enn bilbelter

De fleste har verken kjørt eller vært passasjer i bil hvor det var flere personer i bilen enn det var bilbelter til (71 %) (figur 3.19).

Likevel oppgir flere menn enn kvinner å ha opplevd det minst én gang (27 mot 22 %).

Flere under 20 år oppgir å ha opplevd det minst én gang (30 mot 19 %).



Figur 3.19 Har du det siste året enten kjørt eller vært passasjer i en bil hvor det var flere personer i bilen enn det var bilbelter til? $n = 1961$. Kilde: Opinion

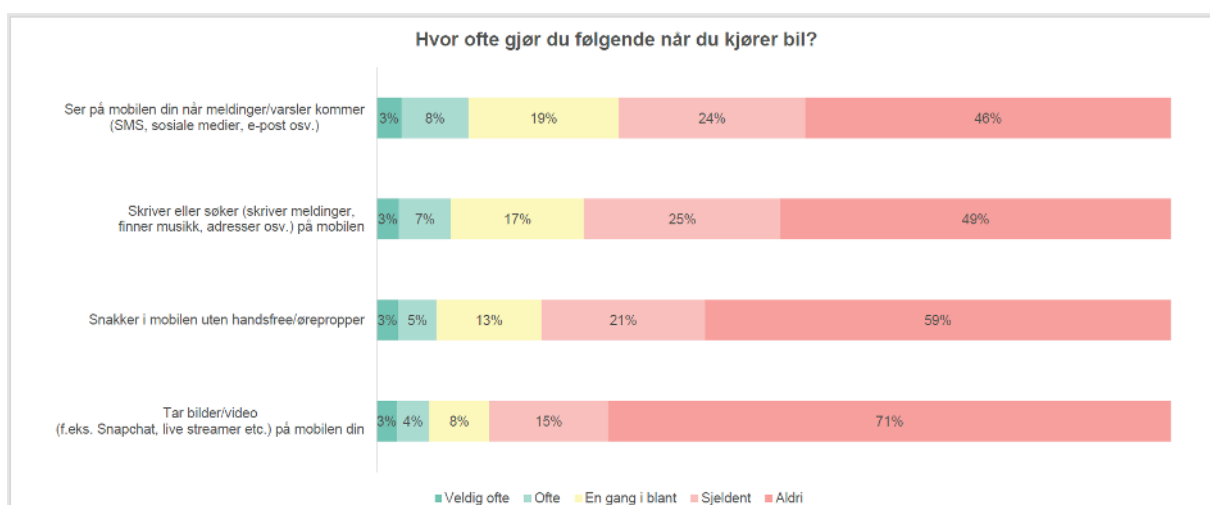
3.5.6 Mobilbruk

Blant respondenter som oppga å kjøre bil, ble det spurt hvor ofte de bruker mobil til ulike aktiviteter når de kjører (figur 3.20).

Den vanligste atferden når det gjelder mobilbruk blant dem som kjører bil, er å se på mobilen når det kommer meldinger/varslinger. Over halvparten oppgir å gjøre dette *sjeldent til veldig ofte* (54 %). 51 prosent oppgir å skrive eller søke på mobilen, 42 prosent å snakke i mobilen uten handsfree/ørepropper og 29 prosent å ta bilder/videoer.

Det er kjønnsforskjell for atferd «snakke uten handsfree/ørepropper» og «ta bilder/videoer». Det er flere menn (hhv. 46 mot 36 % og 34 mot 23,5 %) som oppgir å gjøre dette *sjeldent til ofte*.

Når det gjelder alder, er det flere mellom 20–24 år som rapporterer *sjeldent til ofte* å «skrive/søke på mobilen» (61 mot 38 %), «se på mobilen når meldinger/varsling kommer» (62 mot 43 %) og «snakke uten handsfree/ørepropper» (45 mot 37 %).



Figur 3.20 Hvor ofte gjør du følgende når du kjører bil? $n = 1464$. Kilde: Opinion

I tabell 3.6 er det gjengitt andel av dem som har svart å bruke mobil *sjeldent til ofte* per landsdel.

Tabell 3.6 Andel som bruker mobil med ulike formål per landsdel

Bruk av mobil	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Snakke uten handsfree/ørepropper	48,5	38	37	42	45,5	40
Skrive eller søke	60	46,5	48,5	51,5	56	45
Ta bilder/videoer	31,5	23,5	25,5	34	32	26
Se på mobilen når melding/varsler kommer	56,5	55,5	49	54	59	53

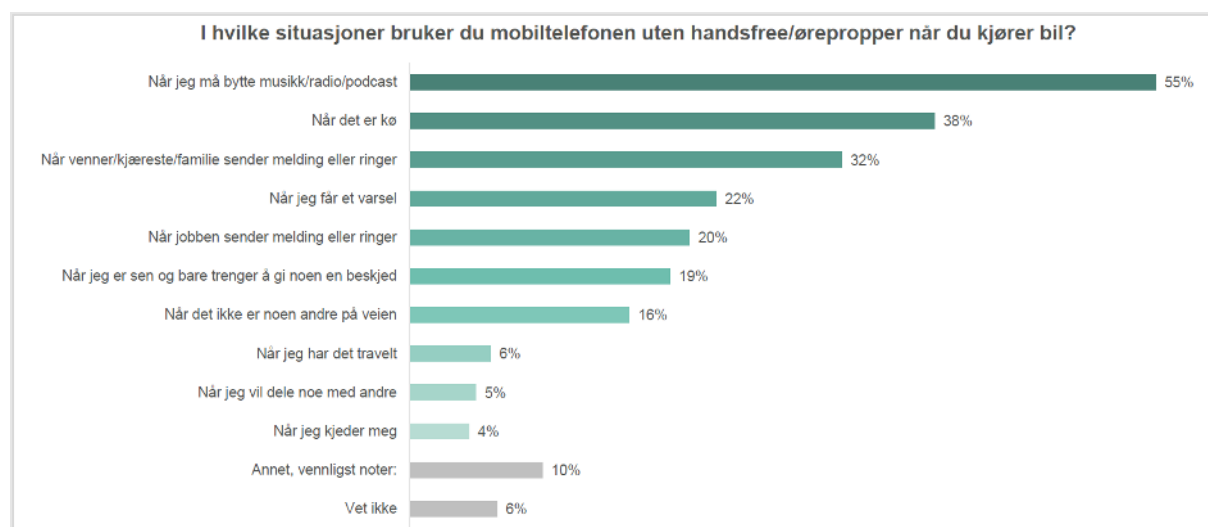
*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

Blant respondenter som har oppgitt å *av og til* bruke mobil uten handsfree/ørepropper mens de kjørte, ble det spurt i hvilke situasjoner det foregikk. Flere alternativer var mulig å krysse av. Resultatene vises i figur 3.21.

De vanligste årsakene for å bruke mobil under kjøring er «bytte musikk/radio/podcast» (55 %), «når det er kø» (38 %) og når «venner/kjæreste/familie sender melding eller ringer» (32 %).

Det er flere menn som oppgir å bruke mobil under kjøring «når jobben sender melding eller ringer» (24 mot 16,5 %), mens det er flere kvinner som oppgir «når jeg må bytte musikk/radio /podcast» (63,5 mot 47 %).

Respondenter mellom 20–24 år velger oftere «når jobben sender melding eller ringer» (23 mot 16 %), «når venner/kjæreste/familie sender melding eller ringer» (34 mot 27,5 %) og «når det er kø» (41 mot 34 %) som årsaker til å bruke mobil under kjøring.



Figur 3.21 Du svarte tidligere at du *av og til* bruker mobiltelefonen uten handsfree/ørepropper mens du kjører. I hvilke situasjoner bruker du mobiltelefonen uten handsfree/ørepropper når du kjører bil? n = 994. Kilde: Opinion

3.5.7 Ruskjøring

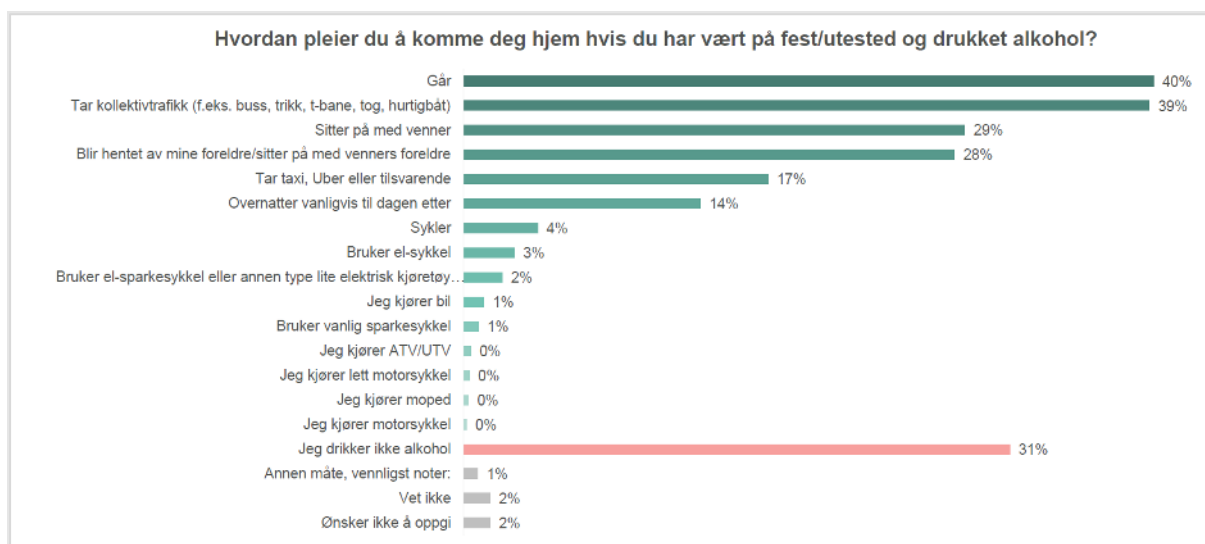
Det ble spurt om hvordan respondenter pleier å komme seg hjem fra fest/utested når de har drukket. Det var mulig å krysse av for flere alternativer. Figur 3.22 viser de ulike alternativene.

31 prosent svarte at de ikke drikker alkohol. Blant dem som drikker, er dette de vanligste måtene å komme seg hjem på når de har drukket: å gå (40 %) eller ta kollektivtransport (39 %).

Det er flere kvinner som oppgir å ta kollektivtransport (44 mot 34,5 %), bli hentet av foreldre/sitte på med venners foreldre (34 mot 23 %), sitte på med venner (31 mot 26,5 %) og overnatte til dagen etter (15 mot 12 %). Det er flere menn som oppgir å gå (42 mot 36,5 %), sykle (6 mot 2 %), bruke elsykkel (4,5 mot 1 %), bruke elsparkesykkel e.l. (3 mot 1 %) og vanlig sparkesykkel (1 mot 0 %).

Dersom alle kategorier som handler om å kjøre et motorisert kjøretøy (moped, elsparkesykkel, ATV/UTV, lett motorsykkel, motorsykkel eller bil) slås sammen, er det flere menn som oppgir å kjøre (5 % mot 2 %), mens flere kvinner oppgir å være passasjer (taxi, bli hentet av foreldre og sitte på med venner, 49 mot 40 %).

Det er flere mellom 20–24 år som oppgir å gå (53,5 mot 25 %), ta kollektivt (53 mot 25 %), sitte på med venner (38 mot 21 %), ta taxi/Uber e.l. (26 mot 8 %) og overnatte til dagen etter (15,5 mot 11,5 %).

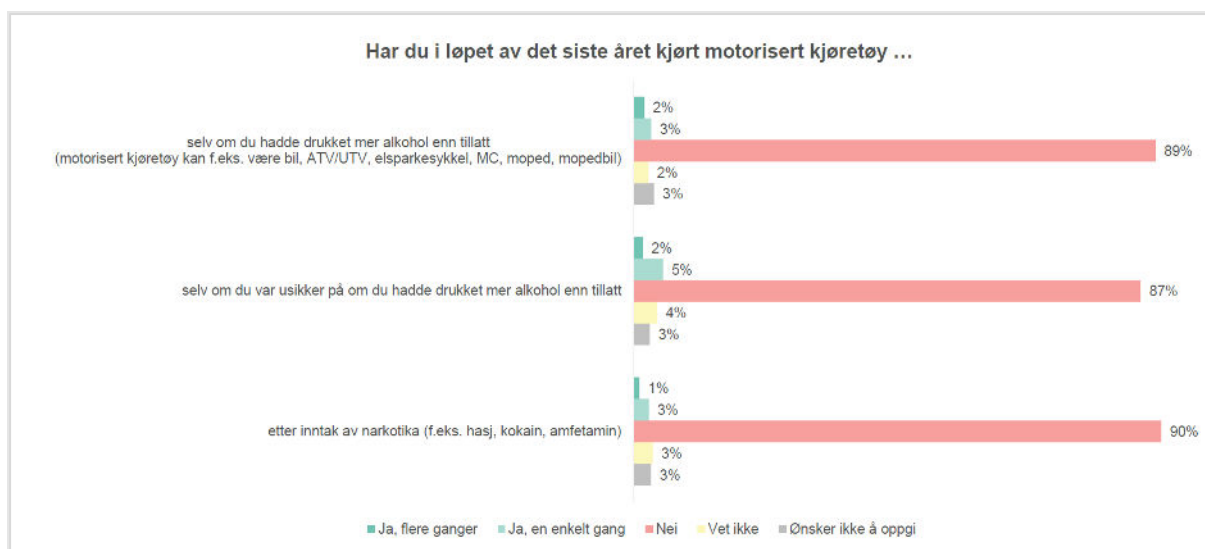


Figur 3.22 Hvordan pleier du å komme deg hjem hvis du har vært på fest/utested og drukket alkohol? n = 2002. Kilde: Opinion

Som vist i figur 3.23, oppgir rundt 5 prosent å ha kjørt motorisert kjøretøy det siste året selv om de hadde drukket mer alkohol enn tillatt. Det er flere menn som oppgir å ha gjort det minst én gang (7 mot 2 %). Her inngår alle motoriserte kjøretøy og ikke bare personbil.

7 prosent oppgir å ha kjørt minst én gang selv om de var *usikre* på om de hadde drukket mer alkohol enn tillatt. Det er også flere menn som oppgir dette (9 mot 4 %).

Bare 4 prosent oppgir å ha kjørt motorisert kjøretøy etter inntak av narkotika. Det er også flere menn som oppgir det (5,5 mot 1 %).



Figur 3.23 Har du i løpet av det siste året kjørt motorisert kjøretøy <...> n = 2002. Kilde: Opinion

Blant respondentene som oppgir å ha kjørt *minst én gang* etter inntak av alkohol og/eller narkotika, kjørte de fleste bil (45 %), etterfulgt av elsparkesykkel (21 %) (figur 3.24).

Det er flere kvinner som oppgir bil som benyttet kjøretøy (60 mot 40 %), mens det er flere menn som oppgir lett MC (14 mot 3 %) og ATV/UTV (10 mot 2 %).

Det er flere 20–24-åringer som oppgir bil (56,5 mot 34 %), mens det er flere under 20 som oppgir MC (16 mot 7 %), lett MC (13 mot 5,5 %) og mopedbil (12 mot 2,5 %).



Figur 3.24 Hvilken type kjøretøy var det du kjørte da du hadde eller var usikker på om du hadde drukket for mye eller var påvirket av narkotika? n = 189. Kilde: Opinion

I tabell 3.7 er det gjengitt andel av dem som har svart på hvilke kjøretøy de har kjørt i ruspåvirket tilstand per landsdel.

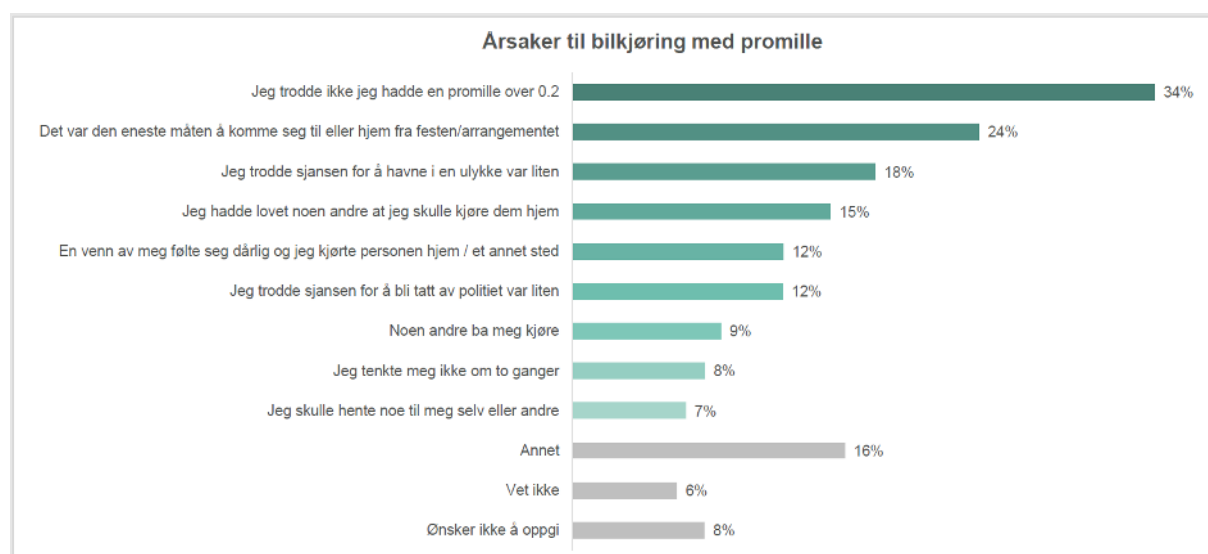
Tabell 3.7 Andel som ha kjørt motorisert kjøretøy i ruspåvirket tilstand per landsdel (n = 189)

Kjøretøy	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Bil	64,5	37	30	54,5	48	47,5
MC	-	6	11,5	15,5	10	19
Lett MC	-	16,5	6	17	3,5	8,5
Moped	-	6	21	8	19,5	14
Mopedbil	-	11	-	9	10,5	12
Elsparkesykkel	16	10,5	37,5	19	10	27,5
ATV/UTV	-	12,5	3	10	7,5	7,3

*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

Respondentene som svarte å ha kjørt bil etter å ha drukket mer alkohol enn tillatt, ble bedt om å oppgi årsaken til dette (figur 3.25). Det var mulig å krysse av for flere alternativer.

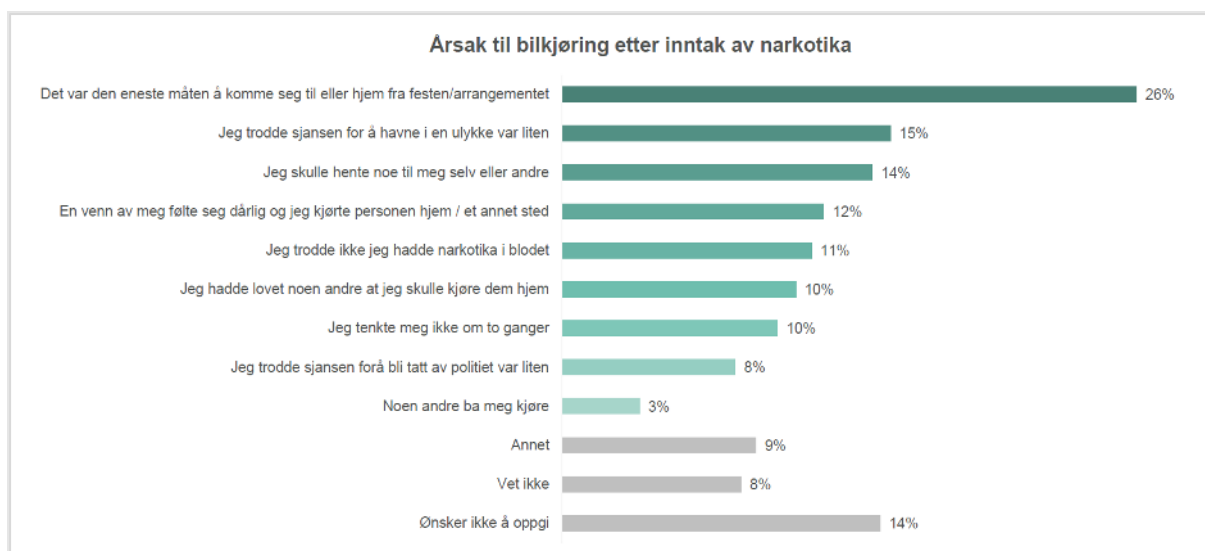
Den vanligste årsaken er at de trodde at de ikke hadde promille over 0,2 (34 %). Det er flere kvinner som oppgir det (47,5 mot 28 %). Den nest vanligste årsaken er «det var den eneste måten å komme seg til eller hjem fra festen/arrangementet på» med 24 prosent som oppga dette.



Figur 3.25 Du svarte tidligere at du selv har kjørt bil, i tilfeller hvor du kan ha drukket mer alkohol enn tillatt. Vi vil gjerne vite litt mer om hvorfor du gjorde det? n = 161. Kilde: Opinion

De 59 respondentene som svarte å ha kjørt bil etter inntak av narkotika, ble bedt om å oppgi årsaken til dette (figur 3.26). Det var mulig å krysse av for flere alternativer.

Den vanligste årsaken er «det var den eneste måten å komme seg til eller hjem fra festen/arrangementet på» med 26 prosent som oppgir dette. Den nest vanligste årsaken er «trodde sjansen for å havne i en ulykke var liten» (15 %) og «skulle hente noe til meg selv eller andre» (14 %).



Figur 3.26 Du svarte tidligere i spørreskjemaet at du selv hadde kjørt bil etter inntak av narkotika. Vi vil gjerne vite litt mer om hvorfor du gjorde det? n = 59. Kilde: Opinion

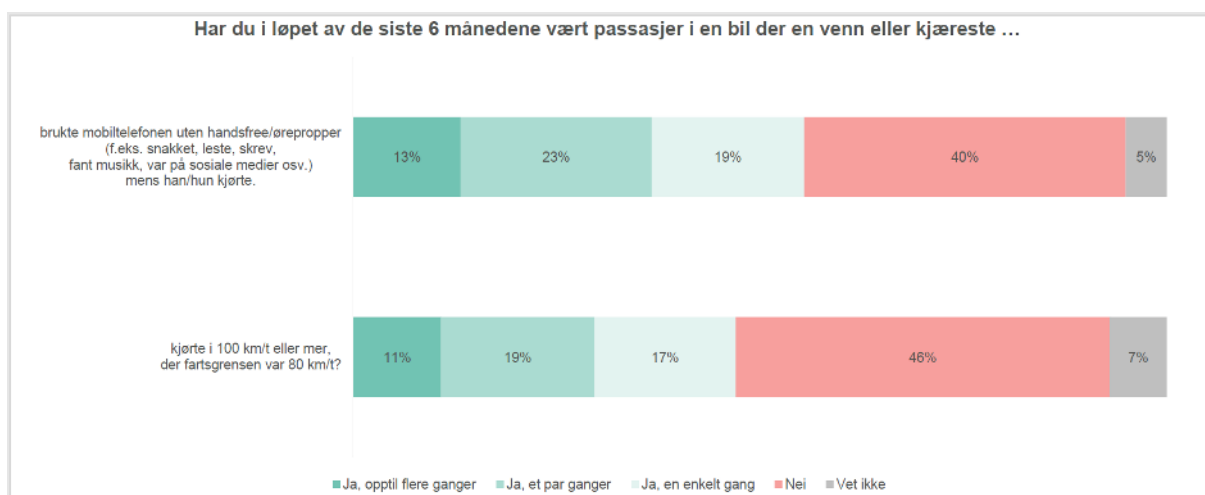
3.5.8 Bilpassasjer som opplever lovbrudd

Respondenter som hadde vært passasjer i bil kjørt av andre ungdommer, ble bedt om å svare på sjåførens mobilbruk og fart (figur 3.27).

Over halvparten oppgir å ha opplevd at sjåføren har brukt mobilen uten handsfree/ørepropper (55 %). 47 prosent oppgir at sjåføren kjørte i 100 km/t eller mer der fartsgrensen var 80 km/t.

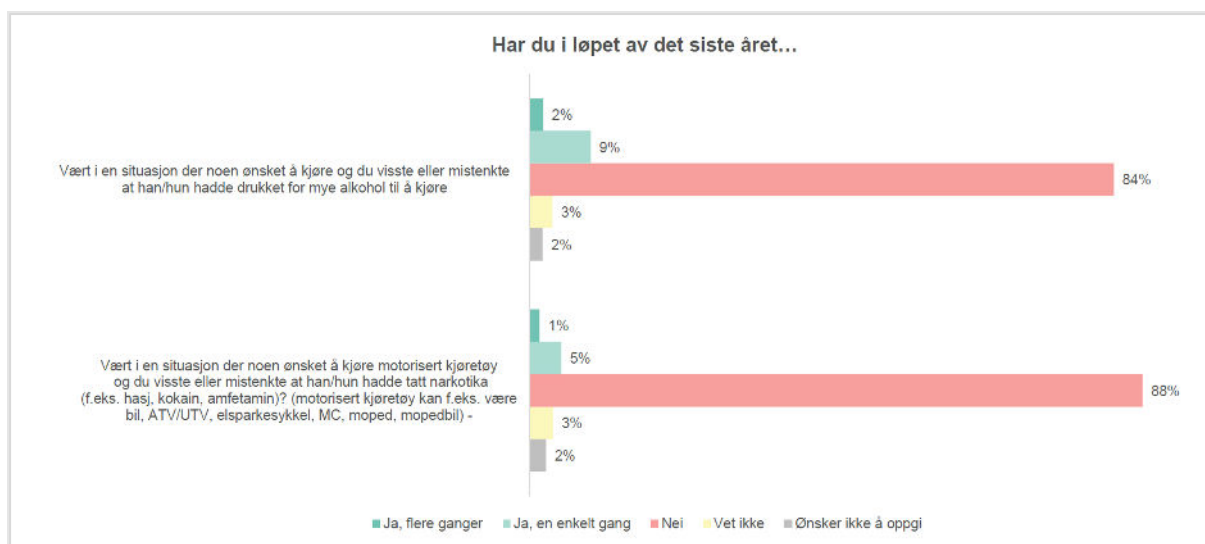
Det er flere menn som har opplevd fører som kjørte over fartsgrensen i 80-sone (53 mot 41,5 %).

Angående førerens bruk av mobil uten handsfree/ ørepropper, oppgir flere 20–24-åringer å ha vært vitne til det (59 mot 51 %).



Figur 3.27 Har du i løpet av de siste 6 månedene vært passasjer i en bil der en venn eller kjæreste <...>? n = 1560. Kilde: Opinion

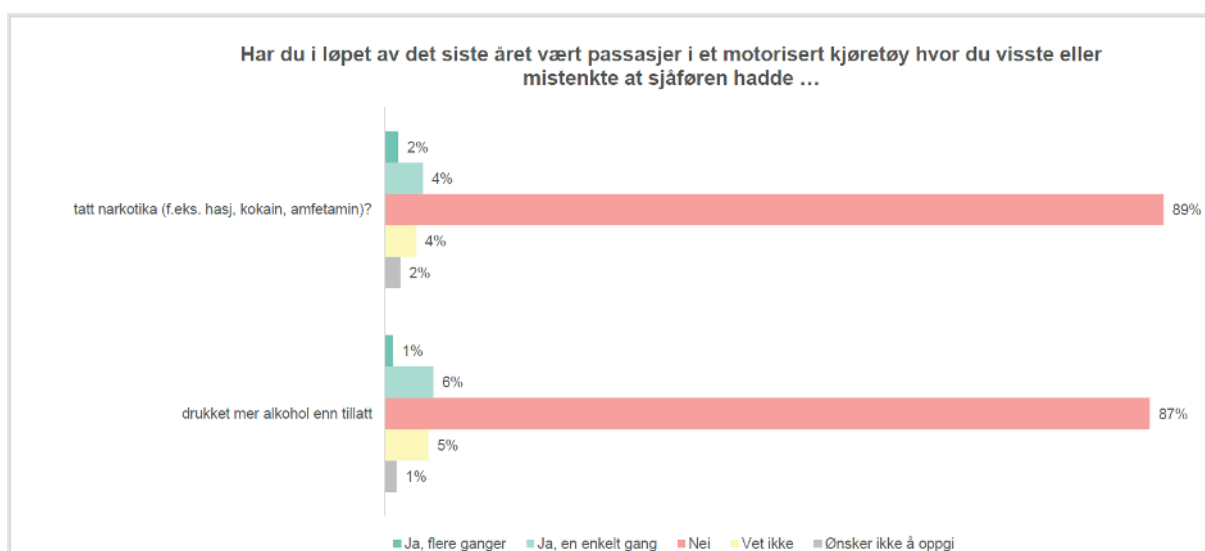
De fleste har ikke vært i en situasjon der noen ønsket å kjøre og de visste eller mistenkte at sjåføren hadde drukket for mye alkohol til å kjøre (84 %), eller tatt narkotika (88 %) (figur 3.28). Likevel oppgir 11 prosent at de har opplevd dette minst én gang for alkohol og 6 prosent for narkotika.



Figur 3.28 Har du i løpet av det siste året? n = 2002. Kilde: Opinion

De fleste oppgir å ikke ha vært passasjer i et motorisert kjøretøy hvor de visste eller mistenkte at sjåføren hadde tatt narkotika (89 %), eller drukket mer alkohol enn tillatt (87 %) (figur 3.29).

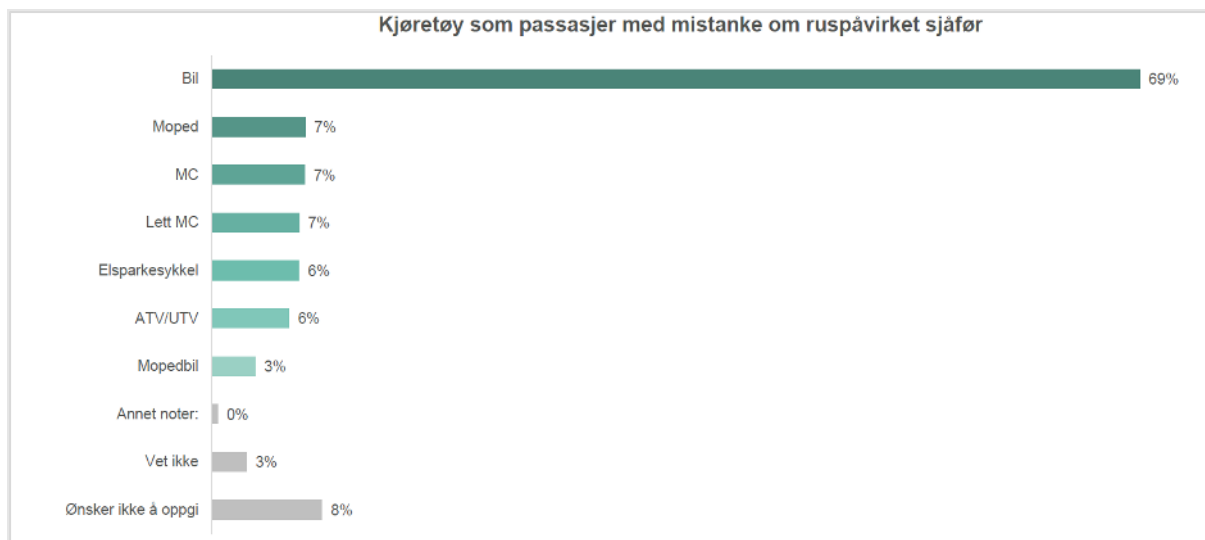
Det er flere menn som oppgir å ha vært passasjer i en sånn situasjon (7,5 mot 5,5 %).



Figur 3.29 Har du i løpet av det siste året vært passasjer i et motorisert kjøretøy hvor du visste eller mistenkte at sjåføren hadde <...>? n = 2022. Kilde: Opinion

Figur 3.30 viser at bil er det kjøretøyet de fleste har vært passasjer i, hvor de mistenkte at sjåføren var ruspåvirket (69 %). Her er det flere kvinner som oppgir bil (84,5 mot 59 %). Det er flere menn som oppgir MC som kjøretøyet med mistenkt ruspåvirket sjåfør (10 mot 2 %).

Det er flere mellom 20–24 år som oppgir bil (80 mot 61 %). Flere under 20 år oppgir elsparkesykkel (11 mot 1 %).

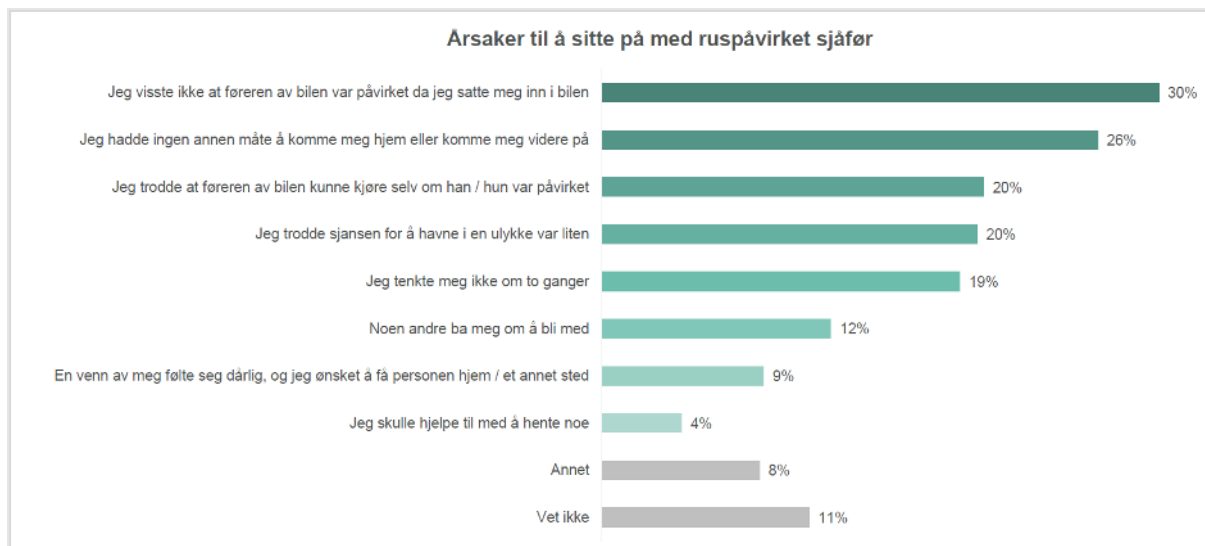


Figur 3.30 Hvilken type kjøretøy var det du satt på i, da du visste eller mistenkte at sjåføren hadde drukket mer alkohol enn tillatt og/eller tatt narkotika? n = 194. Kilde: Opinion

Respondentene som oppgir å ha vært passasjer i bil med mistanke om ruspåvirket sjåfør, ble spurt om årsaker til å sitte på (figur 3.31).

De vanligste årsakene er «jeg visste ikke at føreren av bilen var påvirket da jeg satte meg inn i bilen» (30 %), og «jeg hadde ingen annen måte å komme meg hjem eller komme meg videre på» (26 %).

Det er flere menn som oppgir «en venn av meg følte seg dårlig, og jeg ønsket å få personen hjem / et annet sted» (12,5 mot 2 %).



Figur 3.31 Du svarte tidligere at du hadde vært passasjer i en bil der du visste eller mistenkte at føreren av bilen hadde drukket mer alkohol enn tillatt eller tatt narkotika. Hvorfor ble du med som passasjer? n = 194. Kilde: Opinion

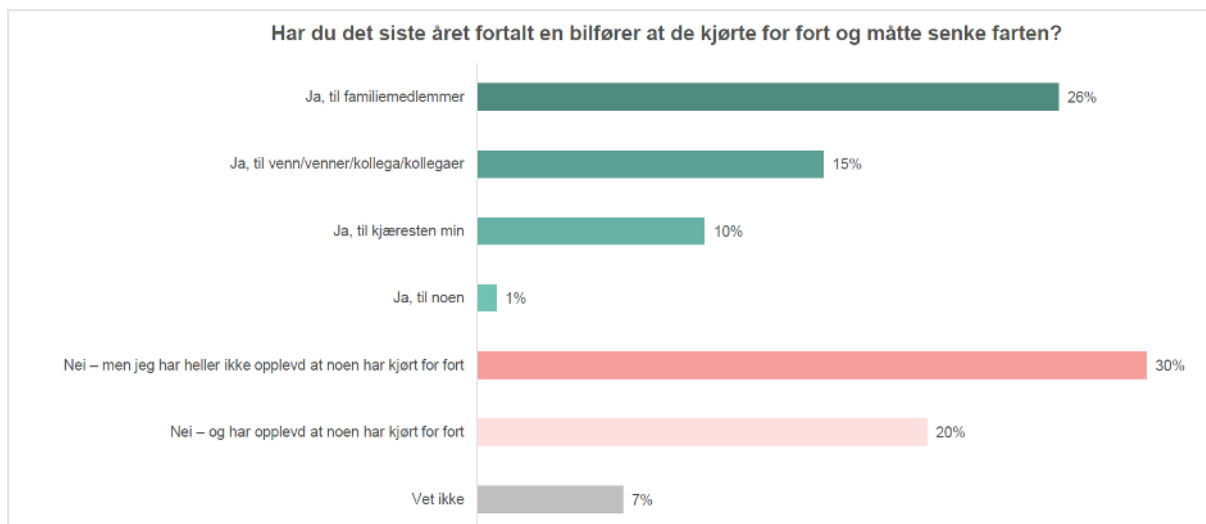
3.5.9 Å si ifra

De som oppga å ha vært passasjer i bil, ble spurt om de i det siste året har fortalt en bilfører at hen kjørte for fort og måtte senke farten. Det var mulig å velge flere alternativer. Resultater vises i figur 3.32.

Litt over halvparten (52 %) har oppfordret en bilfører om å senke farten. De fleste sa ifra til familiemedlemmer (26 %) eller venner (15 %).

Det er flere kvinner som sa ifra til et familiemedlem (32 mot 20 %) og kjæreste (13 mot 7,5 %).

Flere blant 20–24-åringene sa ifra til venner/kollegaer (18 mot 12,5 %) og kjæreste (12,5 mot 7,5 %), mens det var flere under 20 år som sa ifra til et familiemedlem (31 mot 21 %).

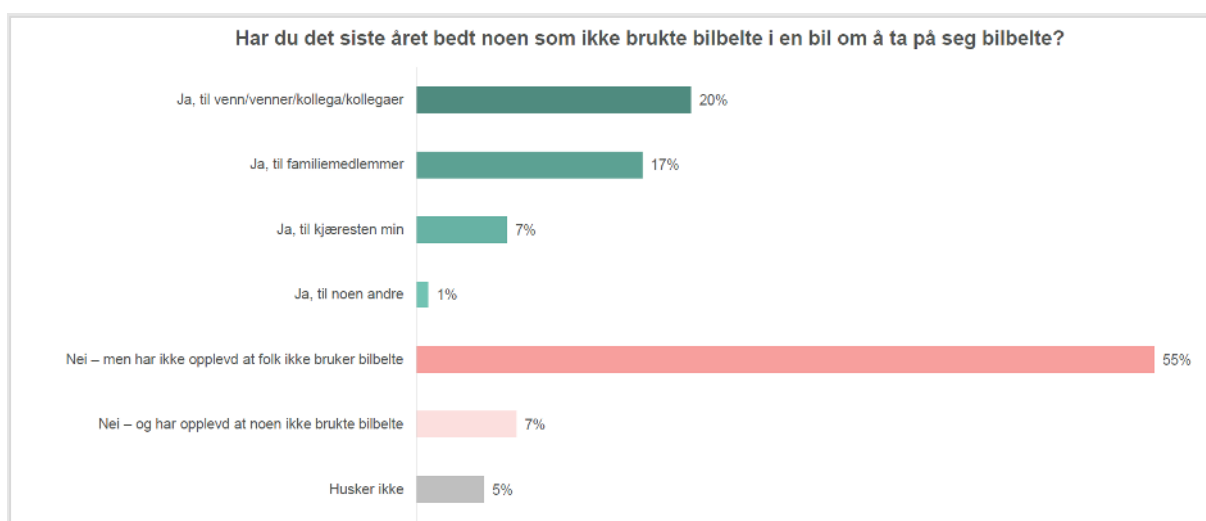


Figur 3.33 Har du det siste året fortalt bilførere at de kjørte for fort og måtte senke farten? $n = 1948$. Kilde: Opinion

Respondenter ble spurt om de har bedt noen som ikke brukte beltet i bil, om å ta det på seg (figur 3.34). Det var mulig å krysse av for flere alternativer.

Flertallet har ikke opplevd at folk ikke bruker bilbeltet (55 %). 45 prosent oppgir at de har bedt andre om å ta på seg bilbelte, hvorav de fleste var til venner/kollegaer (20 %) og familiemedlemmer (17 %).

Det er forskjell mellom kjønn for alternativet «kjæreste», hvorav flere menn oppgir å ha oppfordret til beltebruk (8 mot 5 %). For aldersgrupper er det forskjell for alternativet «familiemedlemmer», hvor flere under 20 år har oppfordret dem til beltebruk (20 mot 13,5 %).



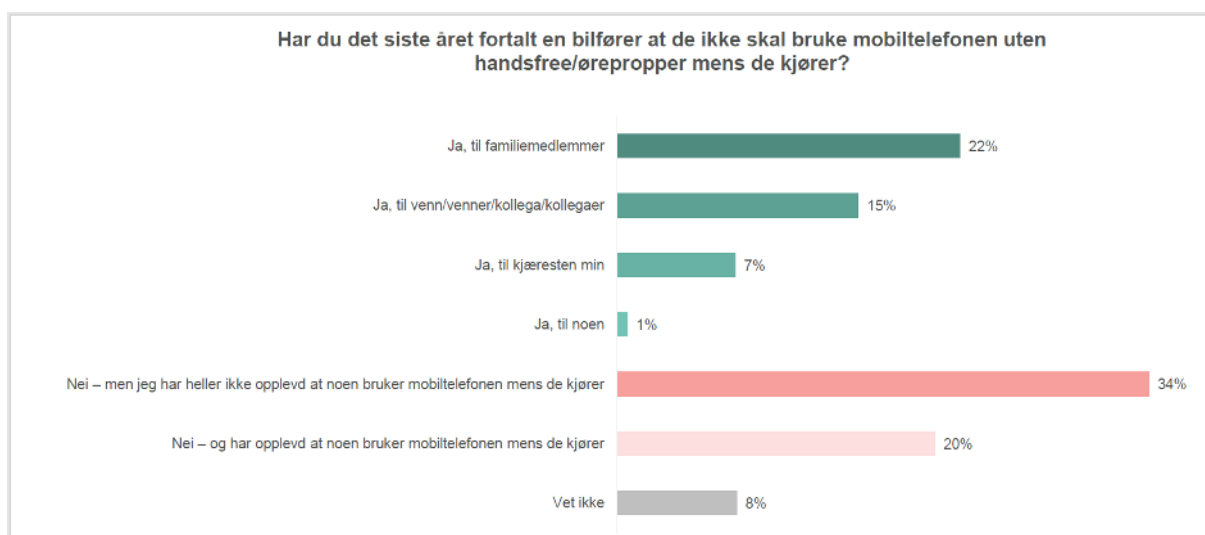
Figur 3.34 Har du det siste året bedt noen som ikke brukte bilbelte i en bil, om å ta på seg bilbeltet? $n = 1961$. Kilde: Opinion

Respondentene ble også spurt om de har fortalt bilførere at de ikke skal bruke mobil mens de kjører (figur 3.35). Det var mulig å velge flere alternativer.

45 prosent oppgir at de hadde sagt ifra om føreres mobilbruk. De fleste sa ifra til et familiemedlem (22 %), eller til venner/kollegaer (15 %).

Det er flere kvinner som sa ifra til familiemedlemmer (26 mot 17 %) og kjæreste (10 mot 5 %).

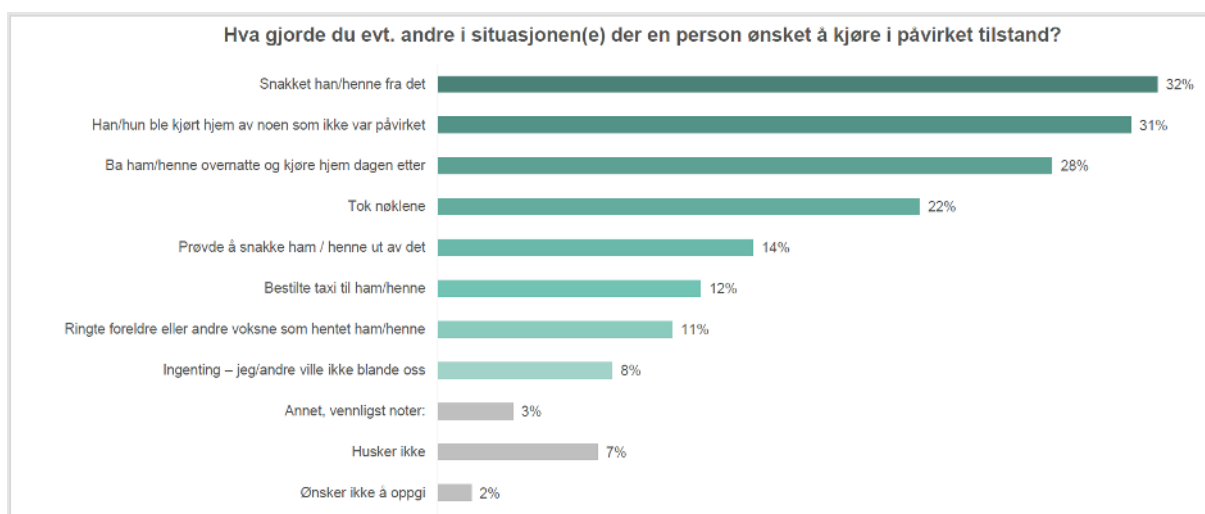
Flere blant 20–24-åringer sa ifra til venner/kollegaer (18 mot 12,5 %) og kjæreste (10 mot 5 %), mens det er flere under 20 år som sa ifra til et familiemedlem (25 mot 19 %).



Figur 3.35 Har du det siste året fortalt bilførere at de ikke skal bruke mobiltelefonen uten handsfree/ørepropper mens de kjører? n = 1948. Kilde: Opinion

Blant dem som har svart at de har vært i en situasjon der noen ønsket å kjøre ruspåvirket, svarer de fleste at de «snakket hen fra det» (32 %), «hen ble kjørt hjem av noen som ikke var påvirket» (31 %), og at «ba hen overnatte og kjøre hjem dagen etter» (28 %). Figur 3.36 viser alle alternativer (det var mulig å svare flere alternativer).

Det er flere 20–24-åringer som oppgir situasjonene «ba hen overnatte og kjøre hjem dagen etter» (33 mot 22,5 %) og «tok nøklene» (27,5 mot 16,5 %).

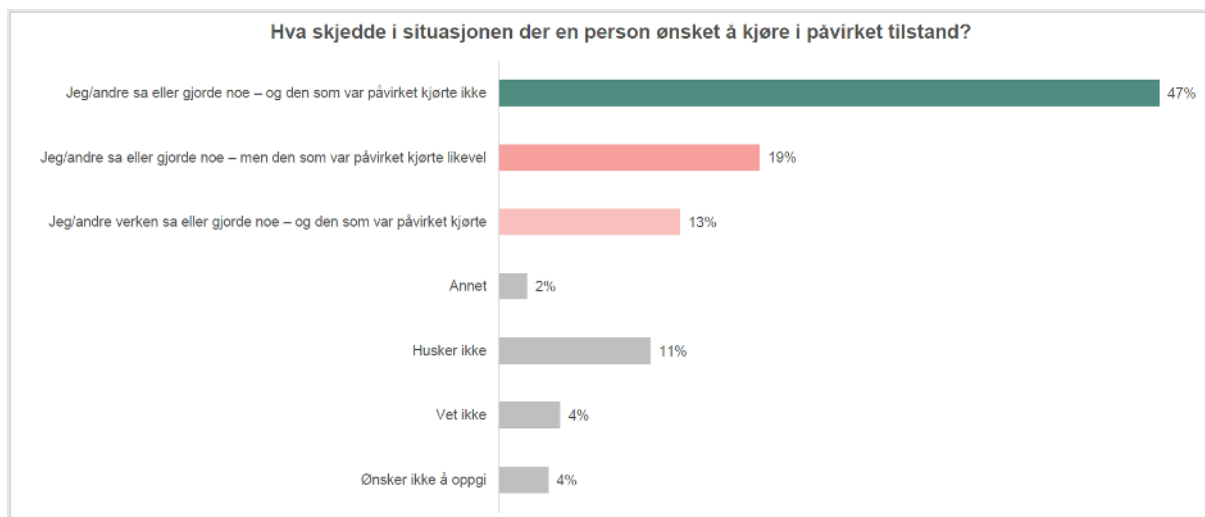


Figur 3.37 Hva gjorde du ev. i andre situasjon(er) der en person ønsket å kjøre i påvirket tilstand? n = 262. Kilde: Opinion

Respondentene som har svart at de har vært i en situasjon der noen ønsket å kjøre ruspåvirket, ble spurt om hva som skjedde (figur 3.38).

Nesten halvparten oppgir at de/andre sa/gjorde noe som gjorde at den som var påvirket, ikke kjørte. Her er det flere kvinner som oppgir dette (56 mot 41 %).

Rundt 20 prosent oppgir at, selv om de/andre sa/gjorde noe, kjørte den som var påvirket likevel. Her er det flere menn som oppgir dette (17 mot 7,5 %) og flere under 20 år (17 mot 9 %).

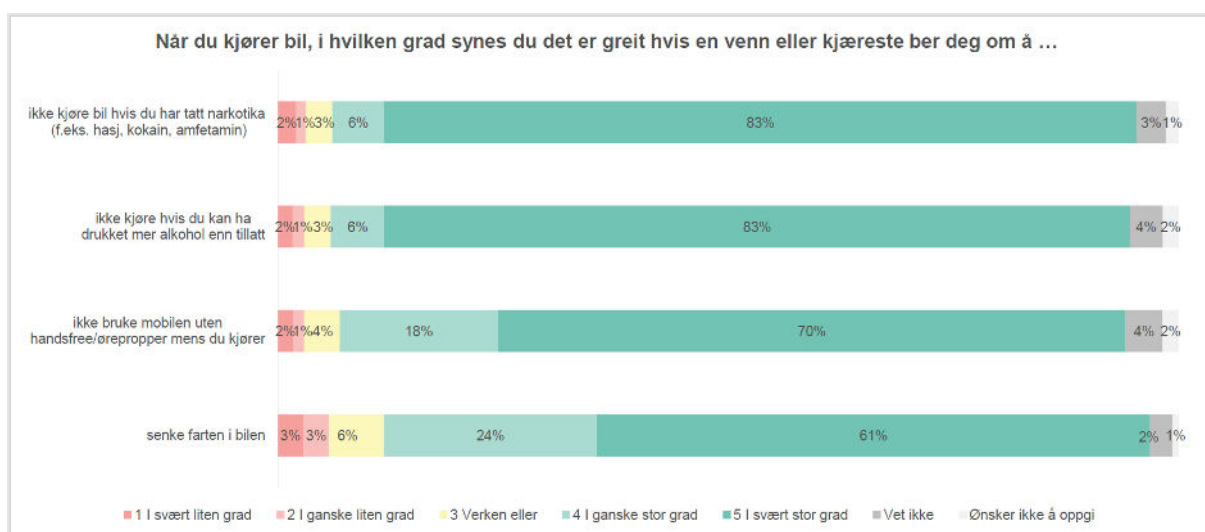


Figur 3.38 Hva skjedde i situasjonen der en person ønsket å kjøre i påvirket tilstand? n = 262. Kilde: Opinion

De fleste synes det er greit (stor eller ganske stor grad) hvis en venn eller kjæreste ber dem om å ikke kjøre bil hvis: hen har drukket mer alkohol enn tillatt eller har tatt narkotika (89 %), bruker mobilen uten handsfree/ørepropper (88 %) og å senke farten (85 %) (figur 3.39).

Det er flere kvinner som synes det er greit hvis en venn eller kjæreste ber dem om å ikke kjøre bil for alle alternativer.

Det er flere mellom 20–24 år som synes det er greit for alle alternativer.



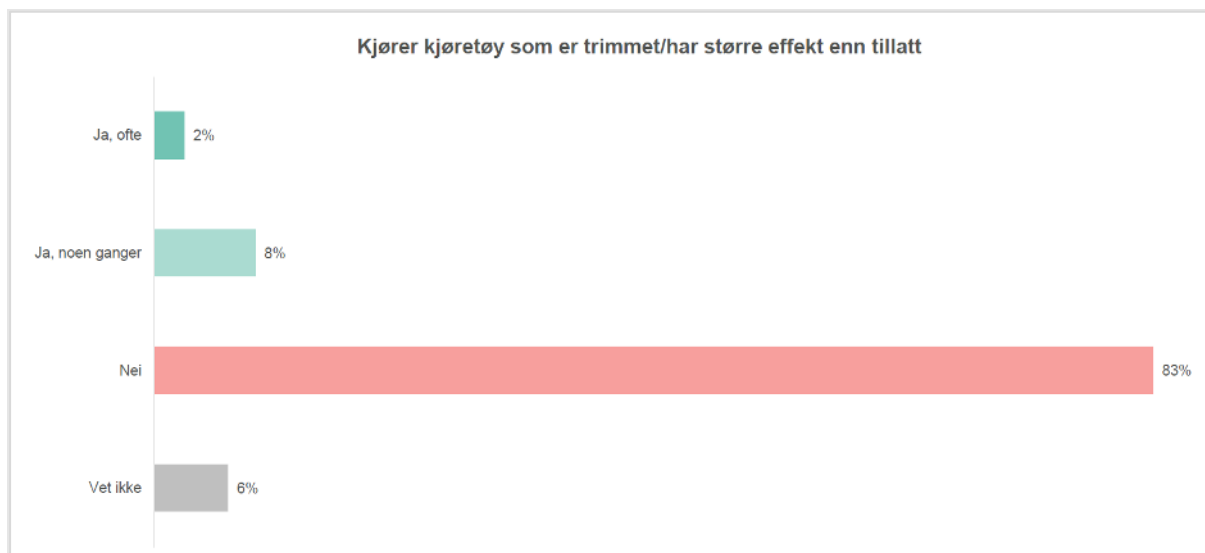
Figur 3.40 Når du kjører bil, i hvilken grad synes du det er greit hvis en venn eller kjæreste ber deg om å <...>? n = 1464. Kilde: Opinion

3.6 Lovbrudd med mopedbil, motorsykel og ATV/UTV

3.6.1 Trimming

Respondentene ble bedt om å svare om de noen gang har kjørt et kjøretøy som var trimmet, eller hadde større effekt enn tillatt. 10 prosent sier at de har gjort det minst noen ganger (figur 3.41).

Blant dem er det flere menn (15 mot 7 %) og flere under 20 år (12,5 mot 9 %).



Figur 3.41 Kjører du noen ganger et kjøretøy som er trimmet / har større effekt enn tillatt? n = 2002.
Kilde: Opinion

I tabell 3.8 er det gjengitt andel som har svart å ha kjørt trimmet kjøretøy per landsdel.

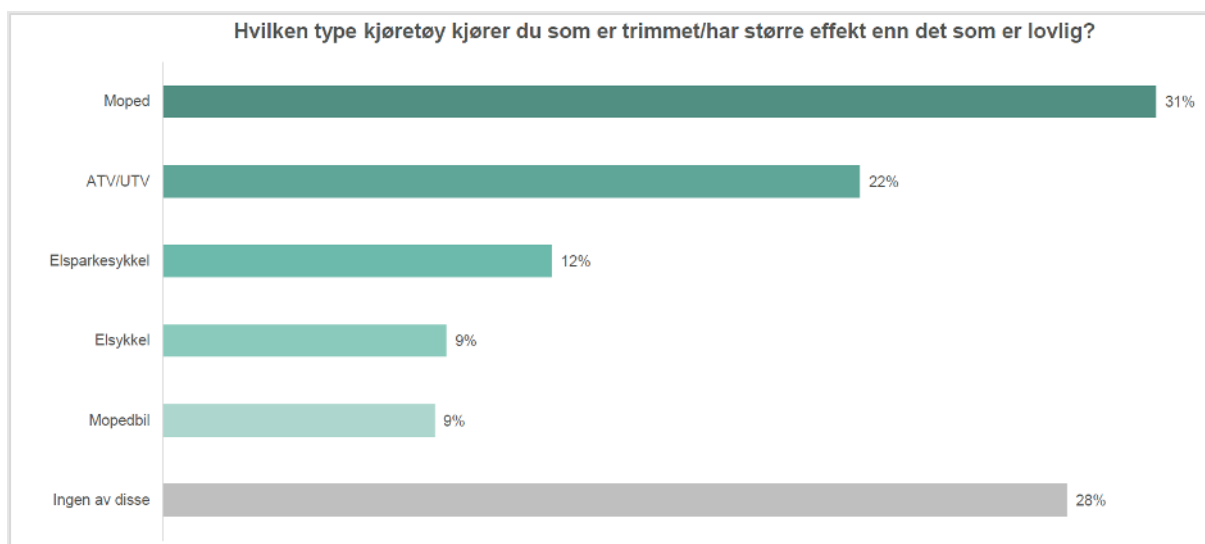
Tabell 3.8 Andel som ha kjørt trimmet kjøretøy per landsdel

Kjørt trimmet kjøretøy	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Ja, ofte	2,5	0,5	2	3,5	4	1
Ja, noen ganger	10	10	7,5	9	9	4

*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

Respondentene som har svart å ha kjørt kjøretøy med trimmet / med større effekt enten *ofte eller noen ganger*, svarer at det vanligste kjøretøyet var moped (31 %), etterfulgt av ATV/UTV (22 %) (figur 3.42).

For elsparkesykkel var det flere under 20 år som oppgir å ha kjørt kjøretøy med større effekt enn tillatt (17 mot 6 %).



Figur 3.42 Hvilken type kjøretøy kjører du som er trimmet / har større effekt enn det som er lovlig? n = 194. Kilde: Opinion

I tabell 3.9 er det gjengitt andel av dem som har svart hvilket kjøretøy som er kjørt trimmet per landsdel.

Tabell 3.9 Andel som ha kjørt trimmet kjøretøy per landsdel

Kjøretøy	Nord-Norge	Midt-Norge	Vestlandet	Østlandet	Sørlandet inkl. TeVe	Oslo
Moped	28,5	24	29,5	33	34,5	38,5
Mopedbil	12	13,5	8,5	4	10	12,5
ATV/UTV	38	19,5	12	20,5	28	21,5
Elsykkel	12	12,5	15,5	3	10	6
Elsparkesykkel	18,5	8	11,5	9	16	22
Ingen av disse	38,5	29	28	32	14,5	26,5

*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

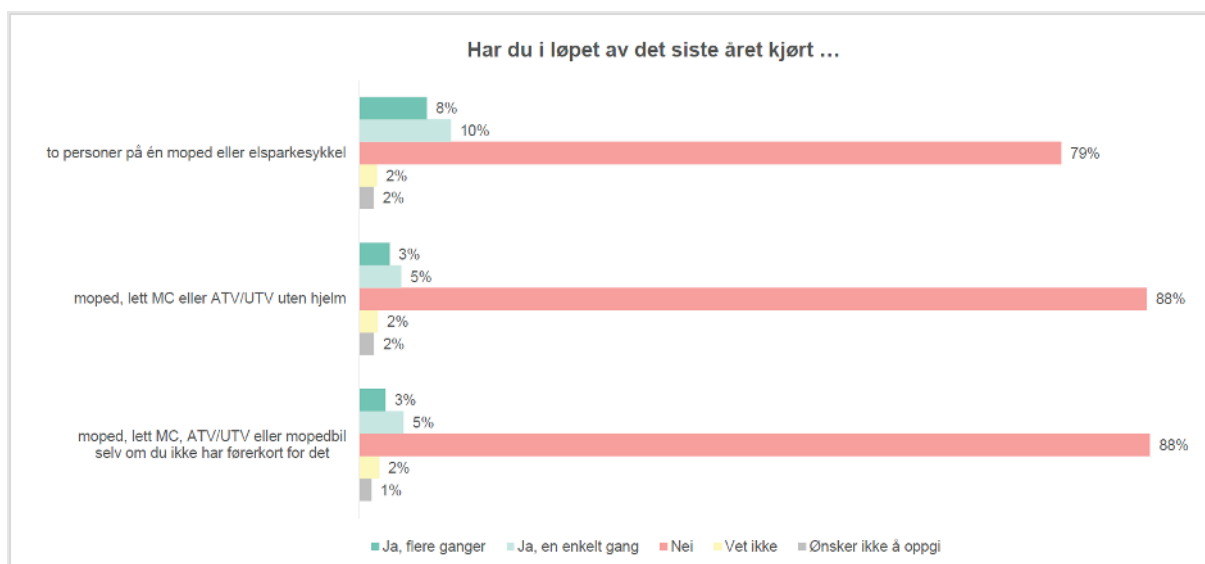
3.6.2 Andre lovbrudd

Det ble stilt en rekke spørsmål om andre lovbrudd som å kjøre to personer på én moped/elsparkesykkel, kjøre uten hjelm og kjøre uten førerrett (figur 3.43).

Rundt 18 prosent oppgir å ha kjørt med flere personer på moped/elsparkesykkel. Det er flest under 20 år som oppgir å ha gjort det minst én gang (24,5 mot 11,5 %).

Det er flere menn som oppgir å ha kjørt uten hjelm (10 mot 6 %) og uten førerrett (10 mot 5,5 %) minst én gang i det siste året.

Det er flere under 20 år som oppgir å ha kjørt uten hjelm (10 mot 6,5 %) og uten førerrett (11 mot 4,5 %) minst én gang.

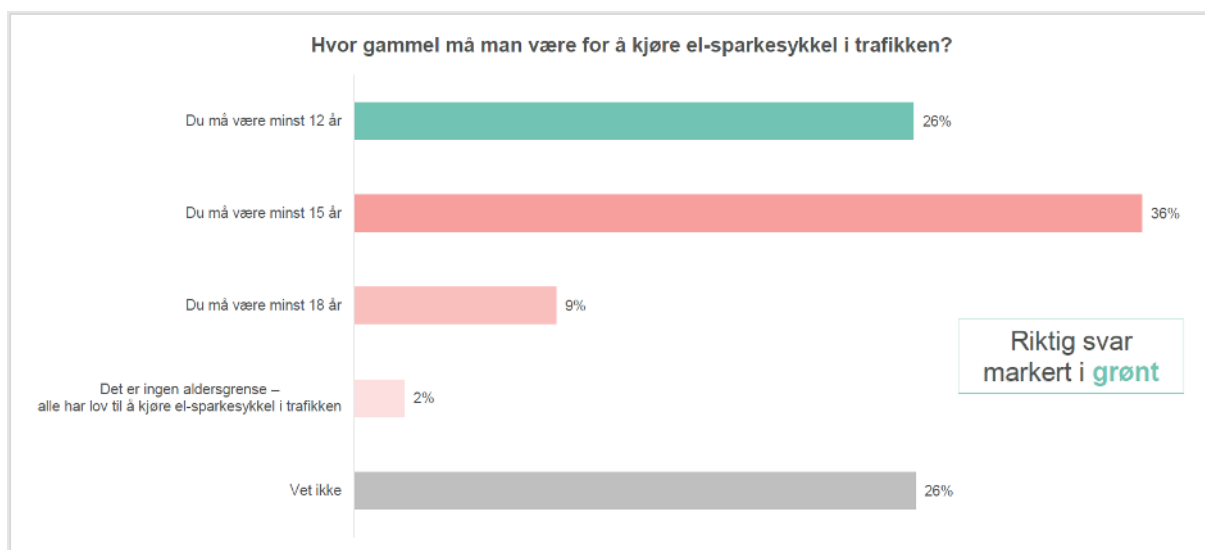


Figur 3.43 Har du i løpet av det siste året kjørt <...>? n = 2002. Kilde: Opinion

3.6.3 Kunnskap om regler for elsparkesykkel

De fleste tror at man må være minst 15 år for å kjøre elsparkesykkel (36 %), selv om loven sier at man må være minst 12 år. 26 prosent vet ikke aldersgrensen for å bruke elsparkesykkel (figur 3.44).

Det er flere kvinner (39,5 mot 34 %) og respondenter under 20 år som oppgir riktig svar (31,5 mot 20,5 %).

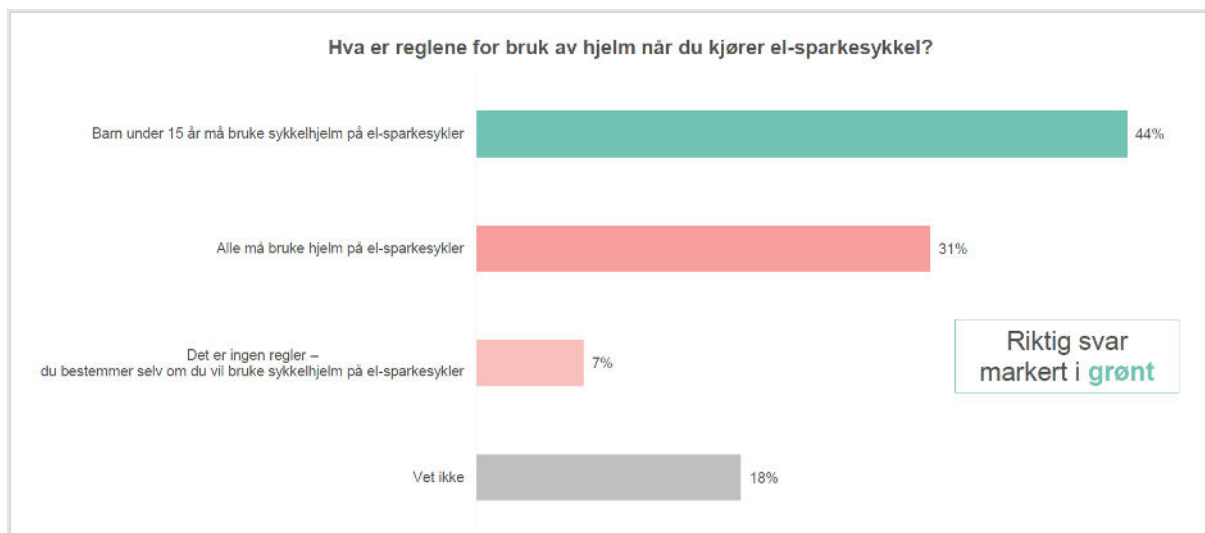


Figur 3.44 Hvor gammel må man være for å kjøre elsparkesykkel i trafikken n = 2002. Kilde: Opinion

Figur 3.45 viser at de fleste vet at det er pålagt for barn under 15 år å bruke hjelm på elsparkesykkel (44 %). Likevel tror 31 prosent at det hjelmpåbud for alle.

Det er flere kvinner (35,5 mot 26 %) og 20–24-åringer som tror at alle må bruke hjelm (33 mot 28 %).

Det er flere under 20 år som vet at barn under 15 år, er pålagt å bruke hjelm (50 mot 38,5 %).



Figur 3.45 Hva er reglene for bruk av hjelm når du kjører elsparkesykkel? n = 2002. Kilde: Opinion

3.7 Meninger om lovbrudd og trafiksikkerhet

Respondentene ble spurt om de synes det er greit med ulike lovbrudd i trafikken og ble bedt om å oppgi hvor enige de var i det (figur 3.46).

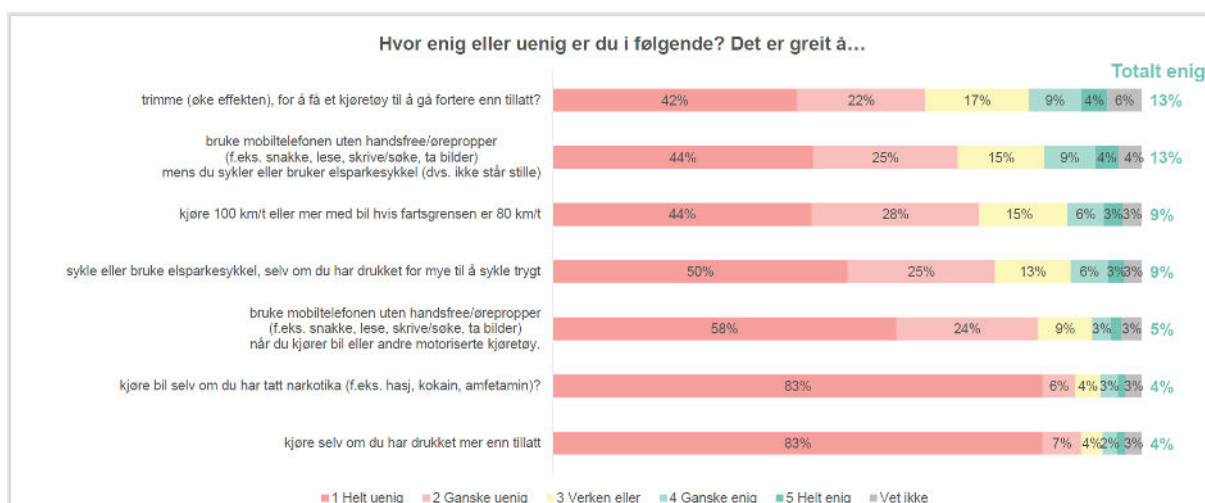
Lovbruddene de fleste er mest uenige om, gjelder ruskjøring. Nesten alle respondenter oppgir at de er *helt eller ganske uenig* i at det er greit å kjøre selv om man har drukket mer enn tillatt (90 %) og har tatt narkotika (89 %).

82 prosent var ikke enig i at det er greit å bruke mobil uten handsfree/ørepropper når man kjører bil. 72 prosent var *helt eller ganske uenig* i at det er greit å kjøre 100 km/t eller mer med bil hvis fartsgrensen er 80 km/t.

Når det gjelder ruskjøring med elsparkesykkel, oppgir 75 prosent å være *helt eller ganske uenig* i at dette er greit. 69 prosent er *helt eller ganske uenig* i at det er greit å bruke mobil uten handsfree/ørepropper når man sykler eller bruker elsparkesykkel.

64 prosent er *helt eller ganske uenig* i at det er greit å trimme et kjøretøy.

Det er flere kvinner og 20–24-åringer som er mer uenig i at det er greit å begå nevnte lovbrudd.



Figur 3.46 Hvor enig eller uenig er du i følgende? Det er greit å <...> n = 2002. Kilde: Opinion

I tabell 3.10 er det gjengitt andel av dem som er mer uenige (*helt uenig eller ganske uenig*) om at det er greit med ulike lovbrudd per urbaniseringsgrad.

Tabell 3.10 Andel som er mer uenig om at det er greit med ulike lovbrudd per urbaniseringsgrad

Lovbrudd	Oslo	By med mer enn 50 000 innbyggere	By med mellom 5 000 enn 50 000 innbyggere	By/tettsted (2 000–4 999 innbyggere)	Landsbygda (mindre enn 2 000 innbyggere)	Vet ikke
Bruke mobil uten handsfree mens man sykler/bruker elsparkesykkel	77	70	67	73,5	57,5	50,5
Sykle / bruke elsparkesykkel selv om man har drukket for mye for å sykle trygt	82	76,5	72,5	82,5	69,5	49,5
Bruke mobil uten handsfree mens man kjører	84,5	85	81	86	73	68
Kjøre 100 km/ med fartsgrense 80 km/t	74	77	71	68	66	57
Kjøre selv om man har drukket mer enn tillatt	91	91,5	88,5	93	84	80
Kjøre selv om man har tatt narkotika	90	91,5	86,5	93,5	82	76,5
Trimme kjøretøy for å gå fortere enn tillatt	69,5	69	62	58,5	47,5	44,5

*Den høyeste andelen er farget sterk oransje og den laveste med svak oransje

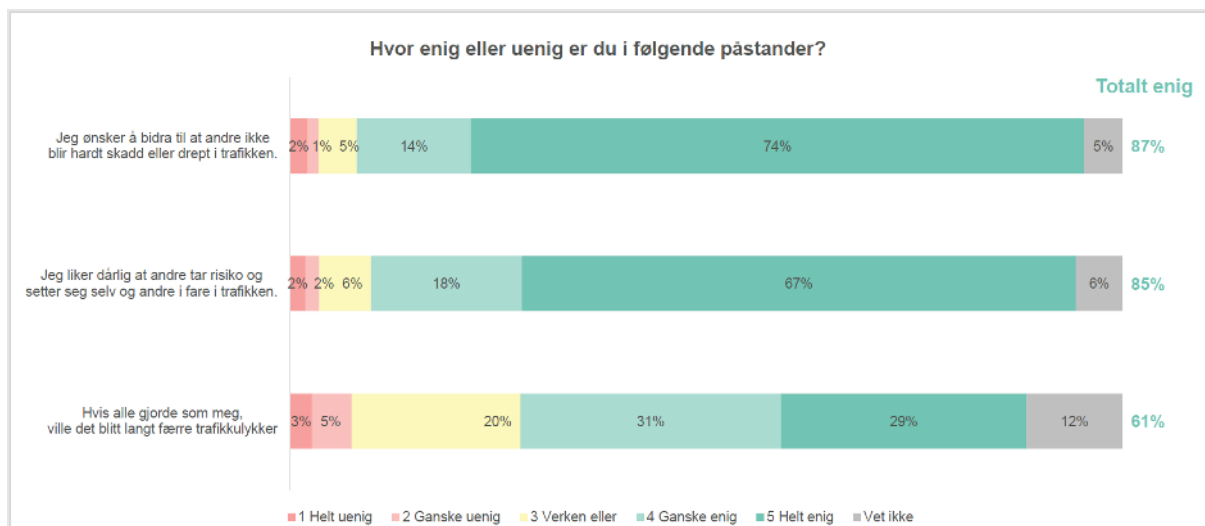
En rekke påstander om trafiksikkerhet ble presentert, og respondentene ble bedt om å si hvor enig de var i dem (figur 3.47).

De fleste er *enig eller ganske enig* i påstandene (hhv. 88 %, 85 % og 60 %).

For påstanden «jeg ønsker å bidra til at andre ikke blir hardt skadd eller drept i trafikken» er det flere kvinner som er *helt enig eller ganske enig* (92,5 mot 82 %). Det er flere 20–24-åringene som er *helt enig eller ganske enig* i påstanden (91 mot 83,5 %).

For «jeg liker dårlig at andre tar risiko og setter seg selv og andre i fare i trafikken», er det flere kvinner (92,5 mot 77 %) som er *helt enig eller ganske enig* i den. Det er flere på 20–24 år som *helt enig eller ganske enig* i påstanden (89 mot 80 %).

Det samme gjelder for påstanden «hvis alle gjorde som meg, ville det blitt langt færre trafikkulykker», hvor det er flere kvinner som er *helt enig eller ganske enig* i den (65,5 mot 56 %).

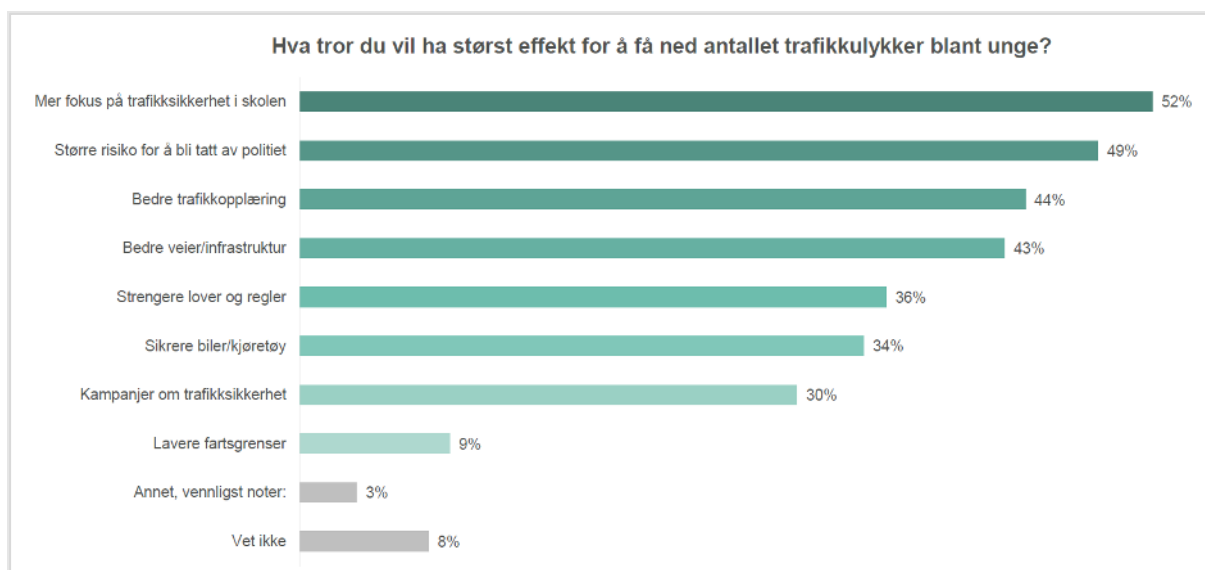


Figur 3.47 Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? n = 2002. Kilde: Opinion

Respondentene ble bedt om å krysse av for alternativene de mente ville ha størst effekt for å få ned antall trafikkuulykker blant unge. Det var mulig å krysse av for flere alternativer (figur 3.48).

De hyppigste alternativene er «mer fokus på trafikksikkerhet i skolen» og «større risiko for å bli tatt av politiet» (hhv. 52 % og 49 %).

For alle alternativer er det flere kvinner enn menn som valgte dem. For 20–24-åringer er det flere som valgte følgende: «kampanjer om trafikksikkerhet», «bedre trafikkopplæring» og «bedre veier / infrastruktur».



Figur 3.48 Hva tror du vil ha størst effekt for å få ned antallet trafikkuulykker blant unge? n = 2002. Kilde: Opinion

3.8 Hva påvirker egen atferd?

Respondentene ble spurt om hva som får dem til å følge trafikreglene (det var mulig å krysse av for flere alternativer). Resultatene vises i figur 3.49.

De vanligste grunnene til å følge reglene i trafikken er «risiko for å skade andre» (81 %) og «risiko for å bli skadet selv» (74 %).

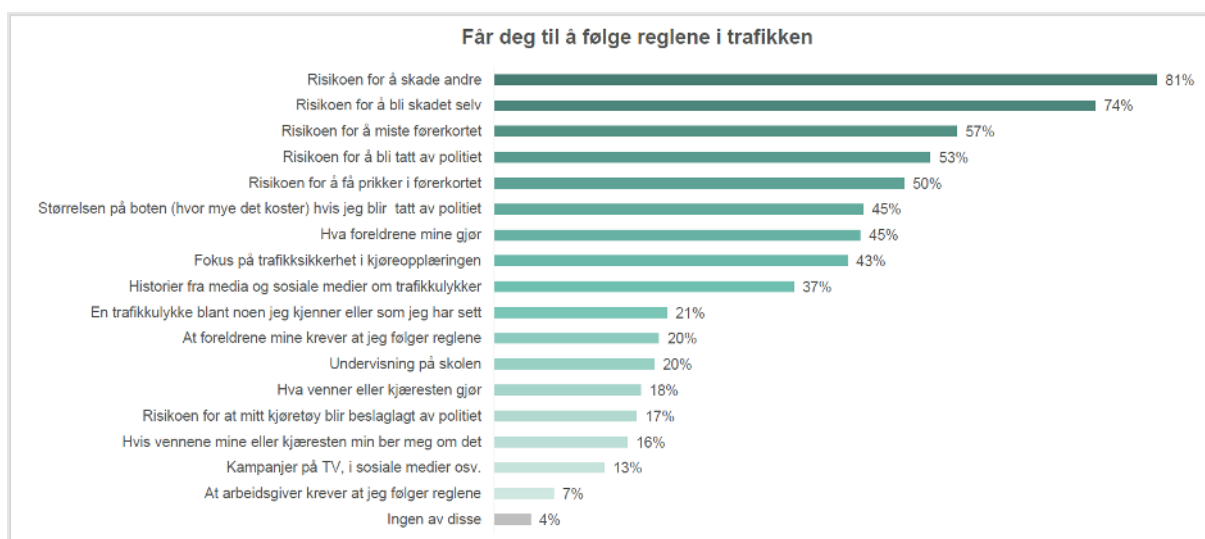
Flere kvinner valgte disse som grunn (hhv. 88,5 mot 74 prosent og 80,5 mot 67 %). Og flere på 20–24 år gjorde det samme (hhv. 87 mot 74,5 prosent og 78 mot 69 %).

Over halvparten oppgir «risikoen for å miste førerkortet» (57 %) og «risikoen for å bli tatt av politiet» (53 %) som grunn til å følge reglene.

Det er flere kvinner som valgte disse som grunn (hhv. 62 mot 51,5 prosent og 57 mot 50 %). Det samme gjorde 20–24-åringene (hhv. 61 mot 51,5 prosent og 56 mot 50 %).

Grunner som var valgt minst, er «arbeidsgiver krever at jeg følger reglene» (7 %), «kampanjer på TV og i sosiale medier osv.» (13 %). Det er flere kvinner som valgte «kampanjer på TV og i sosiale medier osv.» (16,5 mot 10,5 %) og flere 20–24-åringene (15,5 mot 11 %).

Bare 20 prosent valgte undervisning på skolen som grunn til å følge trafikkreglene, og det er flere kvinner som valgte dette (22 mot 17 %).



Figur 3.49 Hvilke av disse tingene får deg til å følge reglene i trafikken? n = 2002. Kilde: Opinion

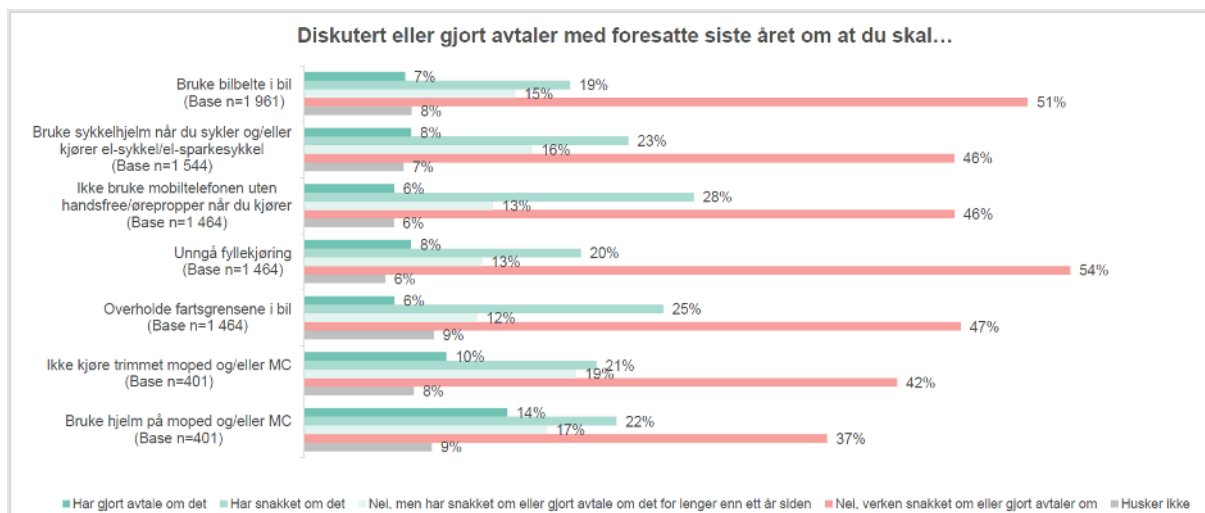
3.9 Avtaler mot lovbrudd

Respondenter som oppgir å ha kjørt eller sittet på et gitt kjøretøy, ble spurt om de har diskutert / gjort avtaler med foresatte det siste året om ulike temaer (figur 3.50).

Litt over halvparten har verken diskutert / gjort avtaler om å bruke bilbelte i bil (51 %) eller unngå fyllekjøring (54 %).

Det eneste temaet hvor det er funnet kjønnsforskjell, er å overholde fartsgrensen. Flere menn oppgir å ha snakket eller gjort avtale om det (34,5 mot 29 %).

Det er flere under 20 år som har snakket eller gjort avtale om å overholde fartsgrensen (47 mot 20,5 %), unngå fyllekjøring (37,5 mot 19,5 %), bruke bilbelte (33 mot 19 %), bruke mobil under kjøring (44 mot 26,5 %), bruke hjelm på moped og eller/MC (43 mot 28,5 %), ikke kjøre trimmet moped og/eller MC (35,5 mot 25 %) og bruke sykkelhjelm (41,5 mot 19 %).



Figur 3.50 Har du i løpet av det siste året diskutert med foreldre/foresatte, eller har du gjort avtaler om at du skal? n = 401-1961. Kilde: Opinion

Av dem som oppgir å bo med foreldre, har 39 prosent enten gjort en avtale eller snakket om å overholde fartsgrensen i bil, unngå fyllekjøring (33 %), bruke bilbelte i bil (30 %), ikke bruke mobiltelefon (40 %), bruke hjelm på moped og/eller MC (42 %), ikke kjøre trimmet moped og/eller MC (35,5 %) og bruke sykkelhjelme (39 %).

Å verken ha snakket eller gjort avtale med foresatte om å overholde fartsgrensen i bil, oppgir 22 prosent av 17-åringene dette, 28 prosent av 18-åringene og 30,5 prosent av 16-åringene. Fra 19–24 år har over halvparten oppgitt å verken ha gjort en avtale eller snakket med foresatte i løpet av det siste året.

Blant 17-åringene oppgir 46 prosent å verken ha snakket eller gjort avtale med foresatte om å unngå fyllekjøring. Blant 18- og 19-åringene har henholdsvis 42 og 50 prosent heller ikke gjort det. Fra 20–24 år oppgir over halvparten å ikke ha gjort det.

Å bruke bilbelte i bil har 34 prosent av 17-åringene verken snakket eller gjort avtale med foresatte, det har heller ikke 41 prosent av 18- og 16-åringene og 42 prosent av 15-åringene gjort. Fra 19–24 år oppgir halvparten å ikke ha gjort det.

Å bruke hjelm på moped og/eller MC har 19,5 prosent av 17-åringene verken snakket eller gjort avtale om med foresatte. 21 prosent av 16-åringene, 25 prosent av 15-åringene og 30 prosent av 18-åringene har heller ikke gjort det. Å ikke kjøre trimmet moped og/eller MC har 23 prosent av 16- og 17-åringene ikke snakket eller gjort avtale om med foresatte. Tallet er 45 prosent av 18-åringene.

Å bruke hjelm på sykkel eller elsparkesykkel har 31 prosent av 17-åringene, 24 prosent av 16-åringene, 25,5 prosent av 15-åringene og 42 prosent av 18-åringene verken snakket eller gjort avtale om med foresatte. Fra 19–24 år oppgir halvparten å ikke ha gjort det.

4 DISKUSJON OG KONKLUSJON

Det er ingenting som tilsier at kjøring med personbil kommer til å avta blant ungdommer i årene fremover. Ungdommer fortsetter å ta førerkort ved fylt 18 år og ser for seg å ha tilgang til bil i fremtiden. Dessverre har antall drepte i den aldersgruppen vært uten tegn til nedgang i de siste årene.

Ulykkesstatistikk viser at det er flest drepte blant 20–24-åringene, mens antall hardt skadde og lettere skadde er større blant de yngste aldersgruppene. Bilførere og -passasjerer er den trafikantgruppen med høyest antall drepte og hardt skadde.

Som bilfører har yngre sjåfører høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjørte kilometer i forhold til eldre bilførere¹⁶. Risikoen blant ungdommer gikk ned fra 2001 til 2017–2018. Fra 2017 til 2022 har risikoen imidlertid ikke gått ned¹⁷.

Gutter/menn er en risikogruppe i trafikken, både med tanke på høyere andel som ble drept eller hardt skadd, men også høyere forekomst av risikoatferd og antall anmeldelser og bøter.

Med denne rapporten ønsker vi å øke kunnskapen om ungdommenes atferd i trafikken ved å kartlegge deres atferd og meninger om lovbrudd og trafiksikkerhet. Vi har kartlagt ulike risikofaktorer med formål om å trekke ut noen trender. I de neste delkapitlene diskuterer vi derfor hovedtrender innenfor fart, uoppmerksomhet (mobilbruk), ruskjøring og bruk av sikkerhetsutstyr. Faktorer som er kjent som de største risikofaktorene i trafikken.

4.1 Fart

Når man betrakter kjennetegnene ved ungdomsulykker (helg, kveld, veistrekning, dagslys og tørr bar vei), er det mye som tyder på at disse kan være relatert til fart. Statistikk fra UP viser at fartsovertredelser forekommer i alle aldre blant unge førere.

Flest ungdommer oppgir å ikke overskride fartsgrensen, men rundt 20–30 prosent oppgir å begå en overtredelse som kan føre til forelegg og prikker i førerkortet. Gode kjøreforhold, ønske om å følge trafikkflyten og kjennskap til stedet er grunnene ungdom hyppigst oppgir for å kjøre for fort. Over halvparten sier at de kjører over fartsgrensen når de kjører alene.

Menn oppgir å oftere overskride fartsgrensen enn kvinner. Situasjoner de gjør det i, er imidlertid ulike. Det er flere menn som oppgir å kjøre over fartsgrensen fordi det ikke er noen andre på veien, og at de ønsker et adrenalinkick og litt spenning, mens kvinner oppgir oftest at de har det travelt, sitter i egne tanker eller følger trafikkflyten.

Situasjon og motivasjon for å bryte fartsgrensen er ulikt mellom førere. Som passasjer opplevde nesten halvparten å ha sittet på i en bil der en venn eller kjæreste kjørte i 100 km/t eller mer i 80-sone. Dette er en overtredelse som kan gi et forelegg og 2 prikker i førerkortet (dobbeltprikker i prøveperioden). Litt over halvparten har oppfordret bilførere til å senke farten da de kjørte for fort. Nesten halvparten opplevde at sjåføren endret atferd når passasjeren sa ifra om å senke farten. Flertallet blant førere synes det er greit hvis en venn eller kjæreste ber dem om å senke farten.

Fart er en viktig faktor for både sannsynlighet for å bli utsatt for en ulykke og økt skadeomfang, særlig i ulykker med myke trafikanter. En mulig fremtidig studie kan være å undersøke kunnskap ungdom har om fart og ulykker, også for de lavere fartsgrensene.

¹⁶ Bjørnskau, T. (2020) Risiko i veitrafikken 2017/18. Rapport 1782/2000. Transportøkonomisk institutt.

¹⁷ Bjørnskau, T., Høye, A.K. Ellis, I.O. & Grue, B. (2024). Risiko i veitrafikken 2021/22. TØI rapport 1212/2024. Transportøkonomisk institutt.

4.2 Uoppmerksomhet (ulovlig mobilbruk)

I denne undersøkelsen har vi kun spurt om forhold til mobilbruk, men det finnes mange andre kilder til distraksjon og uoppmerksomhet i trafikken.

I politiets veikantundersøkelse fra 2022 ble det observert at rundt 3 prosent brukte mobiltelefonen ulovlig¹⁸. Det er funnet en økning i bruk av mobiltelefon hvor flere bruker den til teksting og lesing enn til prating. Sjåførens alder ble ikke registrert. Likevel har tall fra UP vist at det ble utstedt 1 763 forenklede forelegg til ungdommer for ulovlig bruk av mobiltelefon.

Over halvparten av de unge oppgir å bruke mobilen ulovlig (uten håndholdt) når de kjører bil. De bruker telefonen til å lese meldinger eller andre varsler, skrive meldinger eller søke på nettet, finne/bytte musikk samt legge inn adresser. De vanligste situasjonene de oppgir å bruke mobil ulovlig, er når de bytter musikk/radio/podkast, og når det er kø.

Det kan tenkes at de fleste ikke har kunnskap om muligheten for å aktivere bilmodus på mobilen. Kanskje kan dette ses på i fremtidige studier. Det må også kommuniseres bedre at det er ulovlig å bruke mobil når det er kø eller ved rødt lys¹⁹.

4.3 Ruskjøring

Tidligere veikantundersøkelser der forekomsten av førere som kjører med promille ble studert, viser at promillekjøring bare utgjorde en liten andel i trafikken (ca. 0,2 %) ²⁰. Likevel har rus vært en medvirkende faktor i ca. 22 prosent av dødsulykkene²¹.

En befolkningsundersøkelse gjennomført i 2016, viser at 3 prosent av respondentene svarer å ha kjørt eller sittet på med en fører der de visste eller hadde mistanke om promillekjøring²². Tall fra politiet fastslår at nesten 3 000 ungdommer ble anmeldt grunnet ruskjøring i 2022.

Blant dem som oppgir at de drikker, svarer de fleste at de går eller tar kollektivtransport hjem fra fest/utested når de har drukket. Likevel oppgir 5 prosent å ha kjørt et motorisert kjøretøy i løpet av det siste året selv om de hadde drukket mer alkohol enn tillatt. 4 prosent oppgir å ha kjørt etter inntak av narkotika.

De vanligste grunnene for å kjøre med rus er at de ikke trodde de hadde promille over grensen, at det var eneste måten å komme seg hjem på, og at de trodde sjansen for å havne i en ulykke var liten.

Det er flere menn som oppgir å ha kjørt ruset og som syns det er greit å kjøre med rus. UPs tall viser også at det er flere menn som blir anmeldt, grunnet ruskjøring.

Som passasjer oppgir de fleste å ikke ha vært passasjer i et motorisert kjøretøy hvor de visste eller mistenkte at sjåføren hadde tatt narkotika eller drukket mer alkohol enn tillatt. Men blant dem som har svart at de har vært i en slik situasjon, svarer de fleste at de vanligste grunnene er, «visste ikke at føreren av bilen var påvirket da jeg satte meg inn i bilen» og «hadde ingen annen måte å komme meg hjem eller komme meg videre på». Blant dem som har svart at de har vært i en situasjon der noen ønsket å kjøre ruspåvirket, svarer de fleste at de «snakket hen fra det», «hen ble kjørt hjem av noen som ikke var påvirket», og at «ba hen overnatte og kjøre hjem dagen etter». Av respondentene som har svart at de har vært i en situasjon der noen ønsket å kjøre ruspåvirket, oppgir nesten

¹⁸ [Politiet \(2022\). Veikantundersøkelse -mobiltelefon en studie av ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken – 2022.](#)

¹⁹ [I tvil om mobilbruk i bil? - Lovdata](#)

²⁰ [Promillekjøring i veitrafikken i Norge - FHI](#)

²¹ [Statens vegvesen \(2023\). Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022. Statens vegvesen rapporter nr. 936.](#)

²² [Hesjevoll, I.S. & Fyhri, A \(2017\). Trafikksikkerhetstilstanden 2016. Befolkningens kunnskaper, adferd og holdninger. TØI rapport 1573/2017.](#)

halvparten at de eller noen andre sa eller gjorde noe for å hindre at den som var påvirket ikke kjørte. De fleste synes det er greit hvis en venn eller kjæreste ber dem om å ikke kjøre bil hvis hen har drukket mer alkohol enn tillatt eller har tatt narkotika. Nesten alle ungdommer svarte at de ikke synes det er greit å kjøre bil om man har drukket mer enn tillatt.

Et generasjonsproblem?

At det er flere ungdommer som kjører med promille enn den øvrige befolkningen, kan vi ikke konkludere uten videre. I undersøkelsen vår ble det spurt om kjøring som fører med motorisert kjøretøy også inkluderer andre kjøretøy enn bil, som elsparkesykkel. Dette kan ha gitt en høyere andel av promillekjørere enn i andre undersøkelser. Det hadde likevel vært interessant å utforske forskjellen mellom utbredelsen av ruskjøring blant ungdommer versus den øvrige befolkningen for å se om dette kan være et generasjonsproblem.

Det hadde også vært interessant å sjekke om ungdommer er mindre påvirket av såkalte Social Desirability Bias når de svarer om ruskjøring. Den type bias er vanlig ved undersøkelser om lovbrudd i trafikken, særlig for spørsmål om ruskjøring. Det handler om at respondenter svarer benektende selv om de egentlig har gjort noe som kan være karakterisert som sosial uakseptabel atferd. Et annet spørsmål kunne være om det er blitt mer akseptabelt å kjøre i rus for denne generasjonen. Fremtidige studier kan undersøke om nulltoleranse for å kjøre bil etter å ha drukket er svakere for denne generasjonen. Det kan også drøftes tiltak som gir ungdommer strategier for ikke å havne i en situasjon hvor de føler de må sitte på med en beruset sjåfør.

4.4 Bruk av sikkerhetsutstyr (bilbelte og hjelm)

I denne undersøkelsen rapporterte ungdommer om hvor ofte de bruker bilbelte i bil, og om de brukte hjelm på moped, lett MC og ATV/UTV. De aller fleste oppgir at de alltid bruker bilbelte (91 %). Dette er likevel noe lavere enn målinger fra Statens vegvesen (2022), hvor 98 prosent av befolkningen bruker bilbeltet som sjåfør²³. Fremtidige studier kan undersøke hva den forskjellen skyldes.

Et interessant funn er at det er færre som oppgir å bruke beltet som passasjer i baksetet (86 %) enn i forsetet (89 %). Som passasjer oppgir litt under halvparten å ha bedt andre som ikke brukte bilbeltet om å ta det på seg, men de fleste har ikke opplevd at folk ikke bruker bilbelte.

Det er menn og de under 20 år som rapporterer at de i mindre grad bruker bilbelte.

Det er veldig få som oppgir å ha kjørt uten hjelm på moped eller MC. Blant dem som har kjørt uten hjelm, er det flere menn som har oppgitt dette, og særlig de under 20 år.

4.5 Tohjulinger

Trafikanter på tohjulinger er særlig utsatt da de har lite beskyttelse dersom uhellet først er ute. Det er få som oppgir å ha begått lovbrudd på tohjulinger. Det er flere som oppgir å ha kjørt to personer på én moped eller elsparkesykkel enn å kjøre uten hjelm, eller uten førerrett. Blant dem som har oppgitt å ha kjørt etter inntak av alkohol og/eller narkotika, var det flere som oppga elsparkesykkel, etter bil.

Ti prosent oppgir å ha kjørt minst én gang med trimmet kjøretøy. Spørsmål om trimmingen omfattet moped, ATV/UTV, elsykkel, mopedbil og elsparkesykkel. Over halvparten av respondentene synes ikke det er greit å trimme et kjøretøy for å få det til å gå fortere enn tillatt.

²³ [Fakta om bilbeltebruk | Statens vegvesen](#)

Trimming handler om å gjøre det mulig å kjøre fortere enn fører av kjøretøyet har lov til. For gruppen som oppgir at de kjører trimmet kjøretøy, kan det derfor være nyttig å kartlegge kunnskapen de har om risiko og fart.

4.6 Meninger om lovbrudd og trafiksikkerhet

De færreste ungdommer er enig i at det er greit å kjøre fortere enn fartsgrensen, trimme et kjøretøy, bruke mobil mens man kjører eller kjøre i rus.

Mange studier viser at holdninger henger sammen med atferd. I denne undersøkelsen har vi spurt ungdommer om deres meninger om ulike lovbrudd og trafiksikkerhet, men ikke konkret om holdninger. Det betyr at vi ikke kan bruke undersøkelsen direkte til å vurdere hvilke tiltak som er best egnet for å endre atferd. Resultatene gir likevel grunnlag for kunnskap og hypoteser omkring de unges holdninger i trafikken. Ikke minst gir også undersøkelsen et godt grunnlag for fremtidige studier for å teste hypoteser. Våre resultater belyser ikke hvorvidt holdning, risikopersepsjon (hva man oppfatter som trygt og utrygt) og kunnskap om risiko henger sammen med risikoatferd. Fremtidige studier kan undersøke dette nærmere og gi mer konkrete kunnskaper om hvilke faktorer som påvirker ulike typer risikoatferder blant ungdommer.

De fleste oppgir risiko for å skade andre / seg selv som viktige grunner til å følge trafikkregler. Det kan derfor være gunstig å se på om ungdommene har riktig risikoforståelse for konsekvenser av ulike typer risikoatferder. I denne undersøkelsen er det noen som oppgir liten sjanse for å havne i ulykke som grunn til å kjøre i rus eller over fartsgrensen. Det er grunn til å tro at dersom det er stort avvik mellom kunnskap om risiko, vil dette vises i andel sikker atferd i trafikken. Informasjon som gir økt kunnskap om risiko, kan korrigere misoppfatninger og være nyttig.

De fleste ungdommer ønsker å bidra til at andre ikke blir hardt skadd eller drept i trafikken. Å kjøre godt over fartsgrensen og ruskjøring er risikoatferder som ikke bare innebærer egenrisiko (risiko for å selv bli skadet), men også fremmedrisiko (risiko for å skade andre). Dette kan trolig bli bedre kommunisert til ungdommer.

Større satsing på trafiksikkerhet i skolen (kunnskap om risiko) og risiko for å bli tatt av politiet (tydelige konsekvens av lovbrudd) er oppgitt som de alternativene ungdommer tror vil ha størst effekt. Det er dokumentert at kombinasjon av disse to tiltakene gir en større effekt.

4.7 Konklusjon

For å øke forståelsen av ungdommenes atferd i trafikken, hva de gjør og hva de tenker, er det behov for å undersøke deres atferd og meninger. Ved å følge opp disse vil det også være mulig å vurdere i hvilken retning den endrer seg og hvordan de ulike tiltakene må utformes og ev. oppdateres.

Denne rapporten er en innledende kartlegging av ulike typer lovbrudd i trafikken blant ungdommer for ulike trafikantgrupper. Formålet har først og fremst vært å danne oss et generelt bilde av ungdommenes atferd som fører for ulike typer kjøretøy og som passasjer.

Resultatene er basert på selvrapportert atferd, og vi må alltid være forsiktig med å generalisere resultatene og trekke klare konklusjoner. Vi kan imidlertid konkludere med at de fleste ungdommer er lovlydige. Likevel er det en liten gruppe som begår lovbrudd i trafikken, særlig gutter/menn. At ulykkesrisikoen i denne aldersgruppen ikke har gått ned de siste årene, viser at ungdommer fortsatt er en viktig gruppe å nå i trafiksikkerhetsarbeidet på vei mot [nullvisjonen](#).

REFERANSER

- Bjørnskau, T. (2020). *Risiko i veitrafikken 2017/18*. TØI rapport 1782/2000. Transportøkonomisk institutt. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=54458>
- Bjørnskau, T., Høye, A.K. Ellis, I.O. & Grue, B. (2024). *Risiko i veitrafikken 2021/22*. TØI rapport 2012/2024. Transportøkonomisk institutt. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=77454>
- Elvik (2023). *Ungdomsulykker – hva kjennetegner dem og skiller dem fra andre ulykker*. Notat laget av Rune Elvik 2023.
- Hesjevoll, I.S. & Fyhri, A (2017). *Trafikksikkerhetstilstanden 2016. Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger*. TØI rapport 1573/2017. Transportøkonomisk institutt. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=45449>
- MA Rusfri Trafikk (2022). *Fakta om rus i trafikken*. Hentet fra: <https://www.marusfritrafikk.no/fakta/fakta-om-ruskjoring/>
- Moan, I.S. (2019). *Promillekjøring i veitrafikken i Norge*. Folkehelseinstitutt. <https://www.fhi.no/le/alkohol/alkoholinorge/konsekvenser-av-alkoholbruk/promillekjoring-i-veitrafikken-i-norge>
- Opinion (2023). *Ungdomsundersøkelse 2023*. Gjennomført for Trygg Trafikk.
- Politiet (2022). *Veikantundersøkelse – mobiltelefon En studie av ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken – 2022*. Hentet fra: <https://www.politiet.no/globalassets/tall-og-fakta/trafikk/veikantundersokelse---mobiltelefon-2022.pdf>
- Politiet (2023). Notat laget av Live Tanum Pasnin, *Utrykningspolitiet 2022*.
- Politiet (2023). *Årsaker og skyld – Dødsulykker i trafikken 2022*. Hentet fra: <https://www.politiet.no/globalassets/tall-og-fakta/trafikk/analyse-av-dodsulykkene-i-2022.pdf>
- Statens vegvesen (2022). *Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo. Resultater fra en registrering i 2019/2020*. Statens vegvesen rapporter Rapport nr. 720. Hentet fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2740171>
- Statens vegvesen (2023). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022*. Statens vegvesen rapporter nr. 936. Hentet fra: <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/handle/11250/2740171>
- Statens vegvesen (u.å.) *Aldersgrenser for å ta teoriprøven*. <https://www.vegvesen.no/forerkort/ta-forerkort/teoriprove/aldersgrenser-teoriprove/>
- Statens vegvesen (u.å.) *Fakta om bilbeltebruk*. <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/belteibuss/fakta-om-bilbelte/>
- Statens vegvesen (u.å.) *Personbil – B. Veien til førerkortet*. <https://www.vegvesen.no/forerkort/ta-forerkort/veien-til-forerkortet/personbil-b/>
- Statens vegvesen (u.å.) *Statistikk teoriprøve og oppkjøring*. <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/godkjenning-og-tilsyn-med-trafikkopplaring/statistikk-teoriprove-og-oppkjoring/>
- Statistisk sentralbyrå (u.å.) *Trafikkulykker med personskade*. <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/trafikkulykker-med-personskade>
- Trafikksikkerhetsutviklingen 2022. *Oppfølging av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025*. Hentet fra:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/trafikksikkerhetsutviklingen-2022.pdf>

Tømmerås, A.M. (2023). Slik ser befolkningen i Norge ut. *Statistisk sentralbyrå*.

<https://www.ssb.no/befolkning/folketall/statistikk/befolkning/artikler/slik-ser-befolkningen-i-norge-ut>

Vågsland, V., Palm, A., Claussen, R. og Arntzen, K. (2023). *Opinions UNG2024*. Rapport 6/2023. Oslo: Vulkan, Opinion.

Wilskow, E.V. & Tveter, L. (2024). I tvil om mobilbruk i bil? *Lovdata*.

https://lovdata.no/artikkel/i_tvil_om_mobilbruk_i_bil/4066