

Rapport Ungdata Rogaland 2025 – Trygg Trafikk



Kreditering: Simon Maage//Trygg Trafikk

Bakgrunn

Trygg Trafikks samfunnsoppdrag er å arbeide for best mulig trafiksikkerhet for alle. Vi vil påvirke alle trafikantgrupper slik at ingen omkommer eller blir skadd i trafikken.

Trafikantrettede tiltak er vår hovedoppgave, og barn og unge har en særskilt plass. Vi arbeider kunnskapsbasert, sikrer god planlegging, gjennomfører og evaluerer tiltakene.

I 2024 har vi i Trygg Trafikk Rogaland arbeidet for å få inkludert spørsmål om trafiksikkerhet i Ungdata-undersøkelsen, som gjennomføres hvert tredje år. Data fra ungdommen selv kan styrke elevrådsarbeidet i kommuner som er godkjent som Trafikksikker kommune. I Rogaland har alle kommuner, med unntak av Utsira og Kvitsøy, oppnådd denne statusen.

Rusforebygging og trafiksikkerhet er temaer som med fordel kan innlemmes i elevrådsarbeidet, gjerne med støtte fra lærere. Selvrapporterte trafikkulykker gir verdifull innsikt, spesielt med tanke på mørketall. Mange hendelser fanges ikke opp av politiet eller helsevesenet, og blir dermed ikke registrert i offisiell statistikk. Underrapportering gjelder særlig kjøretøy som er vanlig blant ungdommer, som sykkel, elsparkesykkel og lett MC¹.

Vi presenterte saken i Fylkets trafiksikkerhetsutvalg (FTU) 23. mai 2024, med mål om å få godkjent bruk av midler til prosessen. Vi har hatt møter med KORUS Stavanger, og spørsmålene ble presentert for en arbeidsgruppe bestående av KORUS Stavanger, KORUS Øst, KS og RVTS, i samarbeid med NOVA sentralt.

Vårt forslag om å inkludere trafiksikkerhetsspørsmål i neste Ungdata-undersøkelse ble presentert av KORUS på et kickoff 7. juni for kommunene og fylkeskommunen i Rogaland. Til slutt ble det godkjent at egne definerte spørsmål kunne inkluderes i slutten av spørreundersøkelsen, rettet mot elever på Vg1 og Vg2 (se vedlegg 1). Spørsmålene ble ikke inkludert i hoved- eller tilleggsmodulen, kommunene ble derfor informert om at de selv måtte velge relevante spørsmål i tilleggsmodulen dersom de ønsket lokale trafiksikkerhetsdata fra ungdomsskolene. I denne undersøkelsen foreligger det kun data fra videregående skoler i regionen.

Formål og metode

Formålet med ekstra spørsmål i Ungdata-undersøkelsen er å kartlegge ungdommers erfaringer, kunnskap og vurderinger om trafiksikkerhet i Rogaland. Målet er å identifisere risikofaktorer og holdninger som kan påvirke trafiksikkerheten og bruke funnene som grunnlag for målrettede tiltak.

Undersøkelsen gir mulighet til å

¹ Lund, J. (2021). *Fyrtårnprosjektet - forbedre trafikkulykkesstatistikken basert på helsedata*. Trygg Trafikk rapport. Hentet fra:

https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2024/03/Fyrtarnsprosjektet2021_nettsider.pdf

- identifisere hvilke kjøretøy som oftest er involvert i ulykker blant ungdom i fylket
- undersøke kjønnsforskjeller i oppfatning av risiko og erfaringer med trafikkulykker
- sammenligne svar på tvers av regioner i fylket

Datainnsamlingen ble gjennomført i uke 11–15 i 2025 blant elever på Vg1 og Vg2 i Rogaland. Spørreskjemaene ble distribuert digitalt i regi av NOVA og KORUS. Undersøkelsen var anonym, og deltakerne svarte frivillig.

Trafikkulykker

Deltakerne ble spurt om de hadde vært involvert i en trafikkulykke det **siste året**, der de selv eller andre ble skadd. Av totalt 8 895 respondenter svarte 8 prosent at de hadde vært involvert i en slik ulykke.

Det er en tydelig kjønnsforskjell: 11 prosent av guttene rapporterer å ha vært involvert i en trafikkulykke, mot 5 prosent av jentene. Andelen er lik blant Vg1- og Vg2-elever (8 %), men noe høyere i den nordlige delen av fylket (10 %) sammenlignet med sør (8 %) og midt (7 %).

Selv om antallet trafikkulykker blant ungdom har gått ned siden begynnelsen av 2000-tallet, har den positive utviklingen flatet ut de siste årene². En trafikkulykke i ungdomsårene kan gi både umiddelbare og langsiktige konsekvenser. Derfor er ungdom en viktig målgruppe i trafikksikkerhetsarbeidet, og særlig gutter som oftere er involvert i ulykker enn jenter.

Kjøretøy

Blant dem som har vært involvert i en trafikkulykke, oppgir flest at ulykken skjedde med

- **motorsykkkel:** 23 %
- **moped:** 19 %
- **som passasjer i bil:** 19 %

Disse tallene samsvarer med statistikk fra Statens vegvesen²: ungdommer i alderen 16–17 år er oftest involvert i ulykker som førere av lett MC og moped eller som passasjerer.

Det er klare forskjeller mellom kjønnene for følgende kjøretøy:

- **motorsykkkel:** 29 % av guttene vs. 15 % av jentene
- **ATV/UTV:** 14 % av guttene vs. 7 % av jentene
- **elsparkesykkkel:** 9 % av jentene vs. 6 % av guttene

² Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025. (2022). Hentet fra:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>

- **moped:** 22 % av jentene vs. 17 % av guttene
- **passasjer i bil:** 25 % av jentene vs. 16 % av guttene

Også mellom klassetrinnene er det forskjeller:

- **Vg1-elever** rapporterer oftere ulykker med elsparkesykkel (10 % vs. 4 % blant VG2)
- **Vg2-elever** rapporterer oftere ulykker med motorsykkel (27 % vs. 20 % blant VG1) og som bilpassasjer (22 % vs. 17 % blant Vg1)

Geografisk ser vi at

- **mopedulykker** rapporteres mest i nord (32 %), sammenlignet med sør (16 %) og midt (9 %)
- **ATV/UTV-ulykker** rapporteres mest i sør (16 %), mot midt (8 %) og nord (7 %)

Disse funnene viser at kjønn, klassetrinn, bosted og kjøretøy er viktige faktorer å få innsikt i når man ser nærmere på ungdomsulykker. Denne innsikten kan brukes til å tilpasse informasjon og tiltak til ulike målgrupper. F.eks. kan budskap om moped forsterkes i nordfylket, og kampanjer om elsparkesykkel kan spesifikt rettes mot Vg1-elever.

Meninger om trafiksikkerhet

For å kunne jobbe mer målrettet mot ungdom, er det viktig å forstå deres meninger og kunnskap om trafiksikkerhet.

I Ungdata-undersøkelsen fikk deltakerne en rekke spørsmål om årsaker til trafikkulykker og oppfatninger av risiko. De påstandene flest var enige i (helt eller litt enig), var

- at økt risiko for å bli tatt av politiet kan bidra til at flere følger trafikkreglene (73 %)
- at trafikkulykker er tilfeldige hendelser som kan ramme hvem som helst (72 %)

Litt over halvparten (59 %) mente at trafikkulykker skjer fordi folk ikke følger reglene. Færre var enig i at dårlige veier er den viktigste årsaken (36 %), og at det er lite man kan gjøre for å unngå å havne i en trafikkulykke (27 %).

Når det gjelder kjønnsforskjeller, ser vi at

- flere gutter enn jenter mener at ulykker skjer bare fordi folk ikke følger trafikkregler (62 % vs. 55 %)
- flere jenter enn gutter mener at politiets tilstedeværelse kan bidra til regeloverholdelse (76 % vs. 70 %)

Det er forskjeller mellom klassetrinn hvor

- flere Vg1-elever enn Vg2-elever mener at trafikkulykker er tilfeldige hendelser (75 % vs. 70 %)

Det var små geografiske forskjeller i svarene. Funnene tyder på at ungdom trenger mer kunnskap om årsaker til ulykker. De må forstå at egen atferd i trafikken er et viktig element når det gjelder sjansen for å havne i en ulykke.

Meninger om tiltak

Deltakerne ble også spurt om hvilke tiltak de tror kan redusere antall trafikkulykker blant ungdom. De påstandene flest var enige i, er

- mer søkelys på trafiksikkerhet i skolen vil redusere antall ulykker (71 %)
- bedre trafikkopplæring kan forhindre ulykker med ungdom (68 %)
- kampanjer rettet mot ungdom vil ha en effekt (58 %)

Færre var enige i at

- en ny og sikrere bil gjør det trygt å kjøre fortere (33 %)
- lavere fartsgrenser på alle veier er nødvendig for å redusere antall ulykker (27 %)

Det var kjønnsforskjeller for følgende:

- Flere gutter enn jenter mener at sikrere biler gjør det trygt å kjøre fortere uten at risikoen for en trafikkulykke øker (39 % vs. 28 %).
- Flere jenter enn gutter tror på effekten av mer søkelys på trafiksikkerhet i skolen vil redusere ulykker (75 % vs. 67 % blant gutter), at trafikkopplæring kan forhindre ulykker (71 % vs. 64 % blant gutter) og kampanjer kan ha effekt (61 % vs. 55 % blant gutter).

Det var små forskjeller mellom Vg1 og Vg2, og også geografisk.

Funnene viser at ungdommer har tro på at søkelys på trafiksikkerhet i skolen, opplæring og kampanjer vil ha en effekt på ulykker. Her er det forskjeller mellom gutter og jenter, hvor jenter ser ut å ha større tro på at disse tiltakene vil ha en effekt. Det er viktig å påpeke at for at disse tiltakene skal ha best mulig effekt, er det nødvendig med en rekke forutsetninger, bl.a. målrettede budskap og kombinasjon av tiltak (f.eks. politikontroll)³.

Vurdering av risiko

Undersøkelsen ønsket å kartlegge hvordan ungdom vurderer risiko når det gjelder ulike typer atferd i trafikken.

De handlingene flest vurderer som lite farlige, eller bare litt farlige, er

- å kjøre 5 km/t over fartsgrensen (94 %)
- å kjøre 10 km/t over fartsgrensen (70 %)
- å kjøre uten bilbelte (30 %)
- å kjøre et trimmet kjøretøy (28 %)

³ For en nærmere beskrivelse av virkning av kampanjer, se: Elvik, R. & Hesjevoll, I. (2020). 7.3

Trafikantinformasjon og kampanjer. Trafiksikkerhetshåndbok. Hentet fra: <https://www.tshandbok.no/del-2/7-trafikkopplaering-og-informasjon/doc726/>

Kun 6 prosent mener at det å kjøre i beruset tilstand er lite farlig.

Når det gjelder kjønnsforskjeller, vurderer jenter generelt risikoen som høyere enn gutter. Dette gjelder særlig for

- å kjøre 10 km/t over fartsgrensen (37 % av jentene vs. 23 % av guttene vurderer det som farlig)
- å kjøre litt beruset (78 % vs. 65 % blant gutter)
- å kjøre et trimmet kjøretøy (44 % vs. 25 % blant gutter)
- å kjøre uten bilbelte (77 % vs. 63 % blant gutter)

Forskjeller mellom klassetrinn:

- Vg2-elever vurderer det som farligere å kjøre litt beruset (76 % vs. 68 % blant Vg1)
- Vg2-elever vurderer også det å kjøre uten bilbelte som mer risikabelt (74 % vs. 66 % blant Vg1)

For geografiske forskjeller ser vi små forskjeller mellom regionene, med unntak av vurderingen av trimmet kjøretøy:

- nord: 37 % vurderer det som farlig
- midt: 35 %
- sør: 30 %

Forskning viser at selv små fartsovertredelser kan øke risikoen betydelig. For eksempel vil en økning i gjennomsnittsfarten på 5 km/t øke risikoen for å bli drept med 25 prosent⁴. Likevel ser det ut til at ungdom undervurderer denne risikoen ved fartsovertredelser, også når det gjelder trimming av kjøretøy for å kunne kjøre fortere enn tillatt.

Andre vurderinger vi ser:

- Å sykle, sitte på med andre ungdommer og kjøre moped/lett MC vurderes som lite farlig av henholdsvis 93 %, 86 % og 86 %.
- Under halvparten mener det er ufarlig å prate i mobil (41 %) eller sjekke meldinger/varslinger (30 %) mens man kjører.
- Kun 18 % mener det er ufarlig å kjøre uten hjelm.

Kjønnsforskjeller når det gjelder mobilbruk og hjelm:

- Flere jenter enn gutter vurderer det som farlig å kjøre uten hjelm (88 % vs. 78 % blant gutter).
- Å bruke håndholdt mobil vurderes som farlig av 67 % av jentene vs. 51 % av guttene.
- Å sjekke meldinger mens man kjører vurderes som farlig av 77 % av jentene vs. 63 % av guttene.

⁴ Statens vegvesen (u.å.). *Hold fartsgrensen*. Hentet fra:
<https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/sikker-kjoring/hold-fartsgrensen/>

Når det gjelder vurdering av risiko, ser det ut som ungdommer ikke har tilstrekkelig kunnskap om risiko ved ulike kjøretøy, særlig når det gjelder lett MC. Det er større risiko for å bli drept eller skadd på sykkel og lett MC enn i bil⁵. Det er også en del dødsulykker hvor passasjer omkommer der en ungdom sitter bak rattet⁶. Disse temaene er viktig å løfte frem for ungdommer i ulike sammenhenger.

Oppsummering

Ved å spørre ungdom om deres meninger om trafiksikkerhet, vurdering av risiko og syn på ulike tiltak, får vi verdifull innsikt i hvilke temaer som bør prioriteres i trafiksikkerhetsarbeidet rettet mot denne aldersgruppen.

Resultatene fra undersøkelsen viser:

- **Fartsovertredelser og trimming av kjøretøy** oppfattes som mindre risikabelt, særlig blant gutter.
- **Gutter har generelt lavere risikovurdering** enn jenter.
- **Jenter har større tro på effekten av tiltak** som skolebasert opplæring, kampanjer og trafikkopplæring.
- **Geografiske og aldersmessige forskjeller** er mindre fremtredende, men enkelte variasjoner finnes og kan brukes i målrettede tiltak blant ulike grupper.

Disse funnene peker på behovet for

- **målrettede tiltak mot gutter**, som har høyere risikoatferd og lavere tro på tradisjonelle tiltak.
- **Kombinasjon av virkemidler** som informasjon, opplæring og kontrolltiltak (f.eks. politikontroll) for å oppnå best mulig effekt.
- **Økt kunnskap om risiko**, spesielt ved høy fart, trimming og bruk av lett MC og moped.

Ungdata-undersøkelsen gir et solid grunnlag for videre arbeid med trafiksikkerhet blant ungdom i Rogaland. Dette kan bidra til å utvikle mer treffsikre og effektive tiltak.

Vedlegg

Egendefinerte spørsmål som ble lagt til Ungdata i VGS om trafiksikkerhet, 2025.

⁵ 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/publikasjoner/risiko-i-veitrafikken-2021-22>

⁶ Breen, J. M., Næss, P. A., Gaarder, C., & Stray-Pedersen, A. (2021). Autopsy findings in drivers and passengers from fatal motor vehicle collisions: limited differences in injury patterns and toxicological test results. *Forensic Science, Medicine and Pathology*, 17(2), 235-246. Hentet fra: <https://link.springer.com/article/10.1007/s12024-021-00359-z>

Ungdata-undersøkelsen 2025 i Rogaland. Trygg Trafikk – svarfordeling. Oslo Met.

Ungdata-undersøkelsen 2025 i Rogaland. Trygg Trafikk – kjønn. Oslo Met.

Ungdata-undersøkelsen 2025 i Rogaland. Trygg Trafikk – klassetrinn. Oslo Met.

Ungdata-undersøkelsen 2025 i Rogaland. Trygg Trafikk – tredeling av fylket. Oslo Met.