

Temaanalyse av alvorlige trafikkulykker med unge

Data fra dybdeanalyser av dødsulykker 2013–2023 og registrerte personskadeulykker 1983–2023

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 1097



Foto: Statens vegvesen

Tittel

Temaanalyse av alvorlige trafikkuulykker med unge

Undertittel

Data dybdeanalyser av dødsulykker 2013–23 og registrerte personskadeulykker 1983–2023

Forfatter

Kirsti Huserbråten

Avdeling

Trafikksikkerhet

Seksjon

Trafikksikkerhetsutvikling

Rapportnummer

1097

Godkjent av

Guro Raner

Emneord

Trafikksikkerhet, ulykkesanalyse, ungdomsulykker, unge bilførere, unge førere på motorsykkel, ulykker med flere unge

Sammendrag

Antall drepte og hardt skadde unge i trafikken flater ut, med økt risiko blant unge under 20 år. Rapporten viser at unge er overrepresentert i dødsulykker på flere områder både i bil og på MC, ofte grunnet høyrisikoatferd og manglende erfaring. Dødsulykker skjer ofte på nattetid, i distriktene og med flere unge i bilen. De aller fleste førerne som utløser ulykkene er menn. Ungdomsulykker på lett MC preges av lite erfaring, mens tung MC-ulykkene handler mer om høyrisikoatferd. Forebygging krever helhetlige tiltak, tilpasset ulike grupper unge. De bør involvere flere aktører og bygge på langsiktige trender.

Title

Analysis of fatal road accidents involving youth

Subtitle

Data from in-depth accident investigations of fatal road accidents 2013–2023 etc.

Author

Kirsti Huserbråten

Department

Traffic Safety

Section

Traffic Safety Development

Report number

1097

Approved by

Guro Raner

Key words

Road safety, accident analysis, youth accidents, young car drivers, young motorcycle riders

Summary

The number of young people killed and seriously injured in traffic is leveling off, with rising risk among those under 20. Young drivers are overrepresented in fatal crashes involving cars and motorcycles, often due to high-risk behavior and lack of experience. Most fatal crashes occur at night, in rural areas, and involve multiple young passengers. Nearly all at-fault drivers are male. Light motorcycle crashes are linked to inexperience, while heavy motorcycle crashes more often involve risk behavior. Prevention requires broad, long-term and targeted efforts.



Forord

Bakgrunnen for temaanalysen har vært en bekymring om at ulykkesutviklingen blant unge igjen og for første gang på mange år kan være i ferd med å gå i feil retning. For å møte denne bekymringen er det viktig med et solid kunnskapsgrunnlag når tiltak skal vurderes, slik at tiltakene blir mest mulig effektive. Siden det kun er gjennomført én temaanalyse av ungdomsulykker de siste 15 årene, har det også vært et behov for ny dokumentasjon og årsaksanalyse.

Et viktig formål med temaanalysen har vært å beskrive og forstå ulykkestrendene for unge, som også har inkludert gjennomgang av generelle samfunnstrender som kan ha preget denne gruppen.

Ungdomsforskerne Sigurd Eid Jacobsen med assistanse fra Anders Bakken fra velferdsforskningsinstituttet NOVA ble engasjert i denne forbindelse.

Analysen bygger primært på data for perioden 2013–2023 om dødsulykker innsamlet av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG). Den ser på bil- og MC-ulykkene med dødelig utfall utløst av unge i perioden 2013–2023, i tillegg til statistikk for drepte og hardt skadde i alle typer ulykker 40 år tilbake i tid.

To undertemaer med særlig læringspotensial er løftet fram, der også enkeltrapporter inngår i datagrunnlaget:

- Dødsulykker med flere unge i bilen
- Dødsulykker på lett MC

Systematisering av grunnlagsmateriale og skriving av rapport er hovedsakelig gjort av Kirsti Huserbråten, som også har vært prosjektleder. I tillegg har en arbeidsgruppe bestående av Rita Helen Aarvold, Anne Mette Bjerkan, Artemis Olavesen og Rita Irene Henriksen bidratt med ulike leveranser, alle tilhørende Trafikksikkerhetsavdelingen i Statens vegvesen.

Oslo, oktober 2025
Statens vegvesen

Innhold

Innhold	4
Sammendrag.....	7
1 Innledning.....	14
1.1 Bakgrunn og formål.....	14
1.2 Problemstilling, avgrensning og definisjoner.....	15
1.3 Fortolkningsramme.....	17
1.4 Målgrupper og mottakere av læring.....	18
1.5 Organisering av rapporten.....	19
2 Metode.....	20
2.1 Datagrunnlag og kunnskapskilder.....	20
2.2 Utvelgelse av ulykker	21
2.3 Framgangsmåte og analyse	22
3 Forskning på unge generelt og unge i trafikken	24
3.1 Hvorfor har unge førere høyere risiko i trafikken enn andre førere?	24
3.1.1 Ungdomstid – en egen fase	25
3.1.2 Hjernens utvikling.....	26
3.1.3 Manglende erfaring	26
3.1.4 Sosial påvirkning og gruppepress	27
3.1.5 Geografiske forskjeller.....	27
3.1.6 Kjønn som risikofaktor.....	28
3.1.7 Risikoutsatte og sårbare grupper	28
3.1.8 Andre «midlertidige» risikofaktorer	29
3.2 Endring i ulykkesutviklingen – har noe skjedd med de unge?	30
3.2.1 Velferdsforskningsinstituttet NOVA: Viktige samfunnstrender og trafikkatferd	30
3.2.2 Endringer i de unges livssituasjon, fritid og mobilitet	31
3.2.3 Sosiale forskjeller.....	31
3.2.4 Digital teknologi.....	32
3.2.5 Bruk av rusmidler.....	32
3.2.6 Psykisk helse og mestring.....	32

4	Ulykkesbilde og ulykkesutvikling for drepte og hardt skadde unge de siste 40 årene	33
4.1	Ulykkesutvikling og risiko for de unge	33
4.1.1	Utvikling i antall drept og hardt skadde for alle kjøretøygrupper.....	33
4.1.2	Unge ulykkesrisiko og risikoutvikling	34
4.2	Drepte og skadde fordelt på skadegrad.....	36
4.3	Drepte og hardt skadde fordelt på de unges alder og kjønn	37
4.4	Drepte og hardt skadde fordelt på uhellskategori.....	40
4.5	Drepte og hardt skadde fordelt på kjøretøygruppe	42
5	Dødsulykker med unge utløsende bilførere 2013-2023	46
5.1	Innledning	46
5.2	Ungdomsulykker berører mange.....	47
5.2.1	Drepte vs. overlevende involverte	47
5.2.2	Involverte unge i utløsende vs. ikke-utløsende kjøretøy	48
5.2.3	Passasjerer.....	49
5.3	Unge bilførere havner oftere i utforkjøringsulykker enn andre bilførere	50
5.3.1	Uhellsgruppe og veifaktorer	50
5.3.2	Detaljerte ulykkeskoder.....	51
5.3.3	Medvirkende vei- og kjøretøyfaktorer i møte- og utforkjøringsulykker	52
5.4	Nesten bare menn blant de utløsende bilførerne	53
5.4.1	Er kvinnelig førere mindre underrepresentert på noen områder?	54
5.5	Betydelig overrepresentasjon på høyrisikoatferd	55
5.5.1	Ulike typer høyrisikoulykker	55
5.5.2	Aldersforskjeller innad i ungdomsgruppen	61
5.6	Manglende kjøreeerfaring en vesentlig årsak til ungdomsulykker.....	62
5.6.1	Utvikling og hyppighet av manglende førerdyktighet.....	62
5.6.2	Ulikheter mellom yngre og eldre førere og innad i ungdomsgruppen	63
5.6.3	Hvordan virker manglende kjøreeerfaring sammen med andre risikofaktorer?	65
5.6.4	Førerdyktighet relatert til år med førerkort.....	66
5.7	Bilene ofte gamle	66
5.7.1	Ungdomsbilenes alder.....	66
5.7.2	Medvirkende faktorer knyttet til feil og mangler ved kjøretøyene	68
5.8	Overrepresentasjon av ulykker på sen kveld og natt	71
5.8.1	Utvikling og omfang av «mørkeulykker»	71
5.8.2	Karakteristikk av «nattulykkene»	72
5.9	Flest ulykker utenfor sentrale strøk.....	74
5.10	Ungdom med flere unge i bilen særlig utsatt	77
5.10.1	Hvem er de unge førerne og passasjerene?.....	77
5.10.2	Hvordan skiller ulykker med flere unge i bilen seg fra andre ulykker?	79
5.10.3	Inntrykk etter gjennomgang av 56 ulykkesrapporter.....	83

6	Dødsulykker med unge utløsende førere på MC 2011-2023	84
6.1	Innledning	84
6.2	Type ulykker	85
6.3	Alle involverte i MC-ulykkene	87
6.4	Medvirkende ulykkes- og skadefaktorer	87
6.4.1	Ulykkesfaktorer	87
6.4.2	Skadefaktorer	89
6.5	Andre forhold knyttet til MC-førerne	91
6.6	Tidspunkt for ulykkene	93
6.7	Lokalitet og veiforhold	95
6.8	Dødsulykker med lett MC	96
6.8.1	Hvor og når skjedde ulykkene?	97
6.8.2	Veiforhold og ulykkestyper	98
6.8.3	Medvirkende ulykkes- og skadefaktorer blant unge på lett vs. tung MC	99
6.8.4	Andre kjennetegn ved førerne	102
6.8.5	Resultater etter fordypning i ulykkesrapporter	102
7	Diskusjon av sikkerhetsutfordringer med anbefalinger av tiltak	104
7.1	Helhetlig innsats for å øke unges trafiksikkerhet	105
7.2	Måltrettet veisikring for å redusere ungdomsulykker ved utforkjøring	106
7.3	Tydeliggjøring av kjønnsdimensjonen i trafiksikkerhetsarbeidet	107
7.4	Særskilt innsats mot ungdomsulykker som skyldes høyrisikoatferd	108
7.5	Tidlig, praksisnær og målrettet opplæring	111
7.6	Gamle biler og unge førere en farlig kombinasjon	113
7.7	Nattulykker blant unge bilførere krever restriksjoner og kontrolltiltak	114
7.8	Lokale tiltak mot risikokjøring og mobilitetsutfordringer i distriktene	115
7.9	Forebygging av flerungdomsulykker krever tiltak mot gruppepåvirkning og føreransvar	116
7.10	MC-tiltakene må skille mellom ulykker på tung og lett MC	118
8	Konklusjon og forslag til videre analyser og forskning	120
8.1	Konklusjon knyttet til anbefalinger	120
8.2	Forbehold og usikkerhet	122
8.3	Forslag til videre analyser og forskning	124
	Referanser	125
	Vedlegg	129

Sammendrag

Oppsummering og konklusjon

Den nedadgående trenden i antall drepte og hardt skadde unge i alderen 16–24 år er i ferd med å flate ut, og vi ser nå tegn til økt risiko, særlig blant unge under 20 år. Denne rapporten gir oppdatert innsikt i kjennetegn ved de alvorligste trafikkulykkene med unge sammenlignet med ulykker med eldre over 24 år. Dødsulykker med MC og person- og varebil er viet mest oppmerksomhet ettersom bil- og MC-ulykker utgjør et stort flertallet av de alvorligste ungdomsulykkene, og fordi vi har mest kunnskap om dødsulykkene. Målet har vært å forstå hvorfor unge er mer utsatt enn andre, og å bruke denne kunnskapen til å komme med anbefalinger om hva man kan gjøre for å forhindre ungdomsulykker.

Et hovedfunn er at unge bil- og MC-førere er spesielt overrepresentert på ulykker som skyldes høyrisikoatferd. Unge bilførere kjører for eksempel godt over fartsgrensen fem ganger så ofte som andre førere i trafikkulykker med dødelig utfall. Utover dette kan funnene oppsummeres slik:

- Unge bilførere er oftere involvert i dødelige utforkjøringer enn eldre førere.
- Nesten alle utløsende unge bil- og MC-førere i dødsulykker er menn.
- Manglende kjøreeerfaring er en vesentlig årsak til dødsulykker med unge førere, spesielt når det gjelder ulykker med lett MC.
- «Ungdomsbiler» som er involvert i dødsulykker er ofte gamle.
- Unge bilførere er overrepresentert i de alvorligste ulykkene som skjer på sen kveld og natt.
- De fleste dødsulykkene med unge skjer utenfor sentrale strøk.
- Ungdom med flere unge passasjerer i bilen er særlig utsatt.
- Store forskjeller mellom dødsulykker med unge på lett MC sammenlignet med unge på tung MC.
- Ungdomsulykker med lett MC preges langt oftere av manglende kjøreeerfaring enn av høyrisikoatferd.

Rapporten konkluderer med at for å oppnå en ytterligere reduksjon i ungdomsulykker kreves en mer helhetlig og målrettet innsats. For å bli i stand til å nå de mest risikoutsatte og sårbare ungdomsgruppene, anbefales det å involvere en bredere sammensatt fagkompetanse med erfaring fra arbeid med unge. Unge må ikke behandles som en homogen gruppe, samtidig som det må anerkjennes at de fleste unge opptrer ansvarlig. Tiltakene bør bygge på langsiktige trender, involvere et bredt spekter av aktører og være tilpasset en digital virkelighet.

Når det gjelder forebygging av ungdomsulykker med MC, anbefales det primært å rette kompetanseorienterte tiltak mot førere på lett MC og atferdsregulerende, sanksjonsrettede tiltak mot førere på tung MC.

Hardt skadde og drepte unge 1983–2023

Generell ulykkesutvikling for unge (kap. 4.1)

I perioden 2019–2023 var antallet unge (16–24 år) som ble drept eller hardt skadd i trafikken bare en sjettedel av nivået på slutten av 1980-tallet. For personer over 24 år tilsvarte nedgangen omtrent en halvering. Ser vi spesielt på unge bilførere og passasjerer og tar hensyn til hvor mye de faktisk kjører får vi også en betydelig reduksjon - særlig fram til 2013/14. Våre risikoberegninger for de siste syv årene viser at 18–19-åringene var gruppen unge med klart høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd i bil, en risiko som doblet seg i fra 2017 til 2023. 20–24-åringene i bil hadde også forhøyet risiko, men lavere enn de yngste. Risikotall for førere på lett MC viste også økning de siste årene (TØI 2024).

Nedgangen i ungdomslulykker skjedde samtidig med en «skikkelighetstrend» som, ifølge ungdomsforskning, preget de unge fra midten av 2000-tallet. Denne trenden viser til en utvikling som blant annet innebar mindre rusbruk, lavere kriminalitet og mer fokus på helse og utdanning. Dette kan også ha hatt en positiv innvirkning på unge trafikanter i samme periode.

Den positive ulykkesutviklingen endret seg fra nedgang til utflating i antall drepte og hardt skadde unge fra rundt 2015. Ungdataundersøkelsene dokumenterer samtidig en økning i problematferd generelt blant unge i Norge fra 2018, uten at det kan trekkes noen direkte årsakssammenheng mellom en brutt skikkelighetstrend og en tilsvarende brutt ulykkestrend.

Drepte og skadde unge fordelt på skadegrad (kap. 4.2)

Andelen unge blant de skadde og drepte ble mindre gjennom 40-årsperioden. Dette gjaldt for alle skadegrader, med størst nedgang for drepte og minst for lettere skadde. I gjennomsnitt utgjorde unge ca. en tredjedel (31 prosent) av alle skadde og drepte i perioden. Andelen unge drepte sank betydelig fra å utgjøre over en tredjedel av alle drepte i begynnelsen av perioden, til å ligge på mellom en fjerdedel og en femtedel de siste 30 årene. Utviklingen for andelen unge hardt skadde fulgte et lignende mønster. Unge lettere skadde skite seg ut med den høyeste andelen, og utgjorde i store deler av 40-årsperioden mellom 30 og 40 prosent av alle lettere skadde pr. år

Drepte og hardt skadde fordelt på undergrupper av unge (kap. 4.3)

Menn var klart overrepresentert blant drepte og hardt skadde unge gjennom 40-årsperioden, med en andel som lå omtrent tre ganger høyere enn for kvinner. Tall for de siste årene, som også er korrigert for eksponering i trafikken, viser at 18-19 år gamle menn har over fire ganger så høy risiko for å bli drept og hardt skadd som kvinner. I løpet av de siste ti årene har 16-åringene overtatt som den mest utsatte aldersgruppen, en plass som tidligere var dominert av 18-åringene. Kvinner økte sin andel i aldersgruppene 17 år og yngre, samt blant 20–24-åringene. I sistnevnte gruppe utgjorde kvinner hver tredje av de drepte og skadde i slutten av perioden, mot rundt hver fjerde i årene før. Unge kvinner ble i økende grad involvert som førere, og var også overrepresentert som forsetepassasjerer.

Drepte og hardt skadde fordelt på uhellskategori (kap. 4.4)

Utforkjøringsulykker dominerte som uhellskategori blant unge drepte og hardt skadde unge i perioden, etterfulgt av møteulykker og kryssulykker. Kryssulykker gikk mest ned og utforkjøringsulykker minst ned, målt som antall drepte og hardt skadde fra toppårene 1986-/87 fram til 2023. Utforkjøringsulykker dominerte gjennom hele perioden, selv om nedgangen var mindre enn for andre ulykkeskategorier, og fikk et markant brudd i 2013. Unge var overrepresentert i utforkjøringsulykker sammenlignet med eldre, og underrepresentert i møte- og fotgjengerulykker.

Drepte og hardt skadde fordelt på kjøretøygruppe (kap. 4.5)

Person- og varebil var den kjøretøygruppen flest unge ble drept og hardt skadd i, med en stabil andel på i gjennomsnitt 70 prosent for drepte og med en noe lavere andel for hardt skadde gjennom perioden.

MC var den nest hyppigste kjøretøygruppen blant unge. Når vi ser på utviklingen for de alvorligste MC-ulykkene, er det viktig å skille mellom utviklingen i 1) antall drepte og hardt skadde unge og 2) andel drepte og hardt skadde unge på MC av alle drepte og hardt skadde unge. Når det gjelder *antall*, har trenden vært klart synkende, det vil si at langt færre unge blir drept eller skadd i MC-ulykker nå enn før. Dette gjelder primært unge på tung MC, der tallene har sunket vesentlig i 40-årsperioden, med utflating

de siste årene. Trenden for unge på lett MC har derimot vært økende helt siden 1997. Ser vi på utviklingen i *andel* drepte og hardt skadde unge på MC av alle drepte og skadde unge i perioden, finner vi at denne har blitt firedoblet de siste 20 årene. Dette avspeiler en tilsvarende synkende andel unge i bilulykker. Vi ser dessuten et annet tydelig trekk: Lett MC har byttet plass med tung MC de siste årene i å utgjøre den største andelen av ungdomsulykkene.

Moped var tredje hyppigst, der antall drepte og hardt skadde sank kraftigst. De fleste drepte og skadde på lett MC og moped var 16–17 år.

Antallet drept og hardt skadde unge på *sykkel*, i likhet med i ungdomsulykker på moped, sank til nesten ingen de siste årene i perioden. Drepte og hardt skadde unge *fotgjengere* utgjorde en stabil andel av alle drepte og hardt skadde unge gjennom disse årene, samtidig med et synkende antall drepte.

Unge var i tillegg sterkt overrepresentert i ulykker med lett MC og moped sammenlignet med eldre. Dette gjaldt også bilulykker, men i mindre grad. Fra rundt 2000 var unge underrepresentert i ulykker med tung MC sammenlignet med andre aldersgrupper. Dette gjaldt også, og da gjennom hele perioden, for drepte og hardt skadde unge i sykkel-, lastebil- og fotgjengerulykker.

Dødsulykker utløst av unge førere i berører mange

Kapittel 5.2

For å få et helhetlig bilde av dødsulykker med unge, er det viktig å ikke bare se på ungdomsulykker i bil og MC, men også få oversikt over hvor mange unge som utløser eller er involvert i dødsulykker med andre typer kjøretøy. I tillegg bør konsekvensene de ungdomsutløste ulykkene får for andre aldersgrupper belyses. En egen analyse gjort med dette som bakgrunn ga følgende resultater:

Totalt 545 unge var involvert som overlevende eller drepte i dødsulykker med alle typer kjøretøy i perioden 2013–2023). Av disse ble 232 drept, som tilsvarer 21 unge liv pr. år. Dette utgjorde i underkant av en femtedel av alle trafikkdrepte i samme tidsrom. Her inngikk også unge «uskyldige» fotgjengere (syv).

Unge fører i alderen 16–24 år utløste 20 prosent av de totalt 1201 dødsulykkene som skjedde i perioden. Dette gjaldt 174 dødsulykker med person- og varebil, 30 med MC, ti med lastebil og vogntog, seks med ATV/UTV, fem med traktor og motorredskap, syv med moped og to dødsulykker på hhv. sykkel og el-sparkesykkel. Det var ingen fotgjengerulykker der «føreren», altså fotgjengeren selv, var utløsende part.

Totalt 274 førere og passasjerer i alle aldre ble drept i de ungdomsutløste ulykkene. Syv av de omkomne var under 16 år og 67 var over 24 år. Resten – 200 personer – var unge, som forteller at de fleste (to tredjedeler) av dødsopfrene i de ungdomsutløste ulykkene også var unge. 160 av de unge omkomne var førere og 40 var passasjerer

85 prosent av alle unge som ble drept utløste ulykken de selv ble drept i eller var passasjer i det utløsende kjøretøyet (egenrisiko). 15 prosent av de drepte unge var «uskyldige» førere/fotgjengere eller befant seg i eller på et kjøretøy som ikke var utløsende part (fremmedrisiko). Av alle drepte unge i perioden brukte 76 prosent av de unge førerne og 70 prosent av de unge passasjerene bilbelte

Fire av ti ungdomsutløste dødsulykker var eneulykker. I en fjerdedel av disse igjen var den unge føreren eneste involverte person. Nesten tre av fire drepte unge i ungdomsutløste ulykker omkom i bil, og hver fjerde av disse bilulykkene igjen var en utforkjøringsulykke med bare én ung person (føreren) i bilen.

Unge utløsende bilførere i dødsulykker 2013-2023

Unge bilførere havner oftere i utforkjøringsulykker enn andre førere (kap. 5.3)

Utforkjøringsulykker utgjorde 44 prosent av dødsulykkene med unge utløsende bilførere, mot 27 prosent av dødsulykkene med eldre bilførere. Utforkjøringsulykkene skjedde oftest på fylkesveier, og utforkjøringer på venstre side var særlig vanlige. Møteulykker forekom også i stor grad, men ikke hyppigere enn blant eldre førere. Påkjørsler av fotgjengere var nesten dobbelt så vanlig i bilulykker utløst av unge førere enn i bilulykker utløst av eldre bilførere.

Vegfaktorer var oftere medvirkende til de dødelige utfallene i utforkjøringsulykker enn i andre typer ulykker. Kjøretøyfaktorer på sin side ble derimot vurdert hyppigere som medvirkende til skadeomfanget i møteulykker enn i utforkjøringsulykkene med unge førere. Dette henger trolig sammen med at bilene i ungdomsulykkene var gjennomgående en del eldre enn ulykkesbilene i andre ulykker.

Nesten bare menn blant de utløsende bilførerene (kap. 5.4)

Menn utgjorde i gjennomsnitt 82 prosent av de utløsende bilførerene ungdomsulykkene. Denne overrepresentasjonen gjaldt også blant eldre bilførere, men i noe mindre grad. Blant 18–19-åringene var mannsandelen hele 92 prosent, altså ti ganger høyere enn andelen kvinner. Høyrisikoatferd var særlig utbredt blant unge menn, med andeler opp mot 96 prosent på enkelte risikofaktorer.

Kvinner var ikke overrepresentert på noen variabler, men var mindre underrepresentert i visse typer ulykker – for eksempel i ulykker som skjedde i sentrumsområder, på glatt føre eller der føreren var på vei til arbeid. Kvinner hadde også noe høyere forekomst av den medvirkende faktoren «manglende førerdyktighet», som blant annet inkludert «distraksjon» og «mangelfull informasjonsinnhenting».

Betydelig overrepresentasjon på høyrisikoatferd (kap. 5.5)

56 prosent av dødsulykkene med unge bilførere involverte én eller flere høyrisikofaktorer, mot 40 prosent av ulykkene med eldre førere. 18–19-åringene skåret høyest her. Høyrisikofaktorene omfatter blant annet høy fart, ruskjøring, kjøring uten førerkort, manglende bilbeltebruk og bruk av mobiltelefon.

I mer enn hver tredje ulykke kjørte den unge føreren med «fart godt over fartsgrensen», som var fem ganger hyppigere enn blant eldre førere. Halvparten av de unge førerne i høyhastighetsulykkene var også ruspåvirket. Ifølge utrykningspolitiets analyse av dødsulykker og opplysninger fra politiets straffesaksregister for 2022–2024, var 57 prosent av «de mest skyldige» unge bilførerene tidligere straffet for andre forhold (trafikk, vold, vinning, narkotika m.fl.) Flere høyrisikoulykker blant de unge skjedde i områder med fartsgrense 60 km/t eller lavere. Dette gjaldt i mindre grad dødsulykker med eldre førere. Særlig risikofylt atferd, som farlige forbikjøringer og kort avstand til forankjørende, var fire ganger så vanlig blant unge som blant andre førere. Høyrisikoatferden ga seg også utslag i enkeltfaktorene «ikke brukt bilbelte» og «kjøring uten førerkort». Hvis vi forholder oss kun til faktisk bruk blant de drepte, og ikke bare til om manglende eller feil bruk førte til de dødelige skaden, får vi at hver tredje av de unge som ble drept i bilulykker ikke brukte bilbelte. Tilsvarende andel for andre var hver fjerde drepte.

Unge bilførere var noe oftere påvirket av alkohol enn eldre bilførere, men forskjellen var liten. Når det gjelder andre situasjonsbetingede forhold som svekker førerens evne til å kjøre trygt, var tretthet, sykdom og distraksjon langt mindre vanlig blant unge enn blant eldre førere. Det forelå mistanke om selvmord i syv prosent av ungdomsulykkene, mot 11 prosent av ulykkene med eldre førere.

De unge bilførerne med høyrisikoatferd kan assosieres med gruppen som av Velferdsinstituttet NOVA omtales som «de mest risikoorienterte». Ifølge ungdataundersøkelsene utgjorde denne gruppen 13 prosent av ungdomsbefolkningen i siste måling i 2024.

Manglende kjøreeerfaring en vesentlig årsak (kap. 5.6)

Manglende førerdyktighet var medvirkende faktor i nær halvparten av dødsulykkene med unge bilførere, mot én av tre ulykker med eldre førere. Over 40 prosent av disse ulykkene skjedde med førere som hadde hatt førerkort i under ett år.

Unge førere var overrepresentert på manglende førerdyktighet som medvirkende faktor sammenlignet med andre førere under 70 år. «Manglende kjøreeerfaring» og «manglende erfaring med kjøretøyet» dominerte blant de unge, mens «mangelfull informasjonsinnhenting», der uoppmerksomhet inngår, var mer vanlig blant eldre førere. 18-åringene stod naturlig nok for en stor andel (over halvparten) av ungdomsulykkene der «manglende kjøreeerfaring» ble vurdert som medvirkende faktor. De unge førerne var sjeldnere registrert med enkeltfaktoren «mangelfull teknisk kjøretøybehandling» enn eldre. Samlefaktoren «høyrisikoatferd» forekom hyppigere enn samlefaktoren «manglende førerdyktighet».

Bilene ofte gamle (kap. 5.7)

Nesten 60 prosent av bilene i ungdomsulykkene var over 15 år, mot 30 prosent av bilene i ulykkene med eldre førere. Gjennomsnittsalderen på «ungdomsbilene» var 14,3 år, mot 10,3 år i andre dødsulykker. Gamle biler var særlig vanlige i ungdomsulykker der det ble utvist høyrisikoatferd.

Kjøretøyfeil var medvirkende faktor i 27 prosent av ungdomsulykkene, som var 60 prosent høyere enn i ulykkene med eldre førere. Dårlige dekk forekom oftest, hovedsakelig grunnet alder og forringet gummiblanding. Halvparten av ulykkene med dårlige dekk skjedde om vinteren. Feil ved bremses, styring og siktutstyr forekom også, men i mindre grad.

I ungdomsulykkene der en ung fører frontkolliderte med et annet kjøretøy var seks av ti biler både gamle og teknisk mangelfulle. I 16 prosent av disse ulykkene bidro «dårlig karosserisikkerhet» til skadeomfanget.

Overrepresentasjon av ulykker på sen kveld og natt (kap. 5.8)

Nesten 40 prosent av ungdomsulykkene med bil skjedde mellom kl. 22 og 06. Dette gjaldt bare 13 prosent av ulykkene med eldre førere. Av disse inntraff 70 prosent etter midnatt. De sene ulykkene skjedde ofte på mørke veier utenfor tettbygd strøk, og i områder der føreren var kjent. Helgeulykker, særlig natt til søndag, var overrepresentert.

I ulykkene som skjedde etter midnatt («nattulykker») kjørte tre av fire unge førere alene. En enda høyere andel (85 prosent) av førerne var registrert med én eller flere typer høyrisikoatferd som medvirkende faktor i disse ulykkene. I hele 65 prosent av ungdomsulykkene som skjedde på natten var «ruspåvirkning» medvirkende faktor, mot i bare 11 prosent av ungdomsulykkene som skjedde på dagtid eller på kvelden. Nesten halvparten av førerne i nattulykkene kjørte dessuten «godt over fartsgrensen». 40 prosent av de drepte unge i disse ulykkene brukte ikke bilbelte, mot 29 prosent av drepte unge i andre dødsulykker.

Flest ulykker utenfor sentrale strøk (kap. 5.9)

Analysen viser en moderat til sterk sammenheng mellom de to variablene høy urbanitet og lav ulykkesfrekvens. Dette betyr at når urbaniteten er lav, ser man en tendens til høyere ulykkesfrekvens.

Dette gjaldt både for ungdomsulykkene og andre ulykker, altså er ikke dette noe ungdomsfenomen. Det er viktig å understreke at det også vil være andre faktorer enn urbanitet som spiller inn.

Troms og Møre og Romsdal skilte seg ut med de høyeste andelene dødsulykker der en ung fører var utløsende part i perioden, det vil si med hhv. 42 og 41 prosent av alle dødsulykkene i de to, mens Oslo og Vestfold befant seg i den andre enden, med ungdomsandel på hhv. 10 og 13 prosent. Tilsvarende ungdomsandel for hele landet var 24 prosent.

Fire av ti ungdomsutløste bilulykker skjedde på veier med ÅDT under 2000. De aller fleste (84 prosent) inntraff på veier med «spredt bebyggelse, og over halvparten på strekninger med fartsgrense 80 km/t eller høyere. Over ni av ti unge førere kjørte ofte eller bodde i området der ulykkene skjedde. Ut fra dette kan vi si at dødsulykker med unge skjedde, om ikke i betydelig grad, så ofte i kjente omgivelser utenfor tettbygd strøk.

I tillegg kommer at nær en tredjedel av ungdomsulykkene skjedde på veier med fartsgrense 60 km/t eller lavere. I den grad det var forskjeller mellom unge og eldre førere, dreide dette seg om *brudd* på fartsgrensene: Andelen førere som kjørte godt over fartsgrensen på strekninger med 60 km/t eller lavere var dobbelt så høy blant de unge førerne som blant de eldre førerne.

Ungdom med flere unge i bilen mest utsatt (kap. 5.10)

I én av tre dødsulykker med utløsende unge bilførere («flerungdomsulykker») var det med unge passasjerer i bilen. I 43 prosent av disse ulykkene var antallet unge passasjerer to eller flere. Førerne var nesten alltid menn, mens tre av ti passasjerer var kvinner. Over halvparten av de unge førerne overlevde i ulykker der samtidig en el. flere passasjerer ble drept. En høyere andel av passasjerene i disse ulykkene brukte ikke bilbelte (29 prosent) enn førerne i de samme ulykkene (23 prosent).

Flerungdomsulykkene var særlig preget av høyrisikoatferd, med høyere andeler kjøring uten førerett, høy fart og ruspåvirkning enn andre ungdomsulykker. Førerne kjørte dessuten oftere biler som var eldre enn 15 år enn andre unge førere. Flerungdomsulykkene skjedde også oftere på natt og i helger, og var særlig utbredt i Vest- og Nord-Norge.

Unge utløsende MC-førere i dødsulykker 2013-2023

MC-ulykker er den nest største ulykkesgruppen blant unge 16-24 år etter bilulykker, men ligger i antall langt under bilulykkene. Det lave antallet, det vil si 30 dødsulykker med ung utløsende MC-fører i løpet av 11 år, har gitt begrensninger for analysen, blant annet når det gjelder å beskrive den typiske ulykken med unge på lett MC.

Forskjeller mellom unge og eldre MC-førere (kap. 6)

Unge MC-førere ble i mesteparten av analysen behandlet som en samlet gruppe, som inkluderte både ulykker med lett og tung MC. Dette skyldtes først og fremst lave tall, særlig for lett MC. I denne forbindelse ble det avdekket store forskjeller mellom ulykkene med unge og ulykker med eldre MC-førere 25 år+. En hovedforskjell var at de unge førerne oftere var involvert i møteulykker enn eldre MC-førere, og at ulykkene i langt større grad skjedde på fylkesvei. De unge skilte seg også fra de eldre med høyere andeler «høy fart etter forholdene», «horisontal linjeføring» (svingete vei) og «trafikanter i gruppe/følge» som medvirkende til ulykkene. Når det gjelder det siste, kan dette henge sammen med at ulykkene med unge involverte passasjerer tre ganger oftere enn ulykkene med eldre.

Kjøretøyrelaterte faktorer medvirket oftere i MC-ulykkene med unge enn med eldre førere, spesielt blant tung på tung MC. Ombygd MC var en del av bildet, men gjaldt få tilfeller.

De unge førerne var som regel kjent i området der ulykken skjedde, noe som kan skyldes at de i mindre grad enn eldre MC-førere drar på lengre turer.

Nesten alle førerne, også de eldre førerne over 24 år, brukte hjelm.

Dødsulykker med unge på MC: Store forskjeller mellom lett og tung MC (kap. 6.8)

Analysen konkluderte også med store forskjeller innad i gruppen unge MC-førere. Den mest slående forskjellen var at de unge førerne på tung MC, som alle var mellom 18 og 24 år, langt oftere utviste risikopreget atferd enn de unge førerne på lett MC. Alle førerne på lett MC var 16 eller 17 år.

Av de drepte unge førerne på lett MC i perioden var alle, bortsett fra én, utløsende part. Ingen av de utløsende førerne kjørte uten førerkort eller over/godt over fartsgrensen, mens dette gjaldt en tredjedel av de unge på tung MC. Seks av ti lett MC-ulykker skjedde nær hjemmet til førerne, mot fire av ti blant de unge førerne på tung MC. Nesten ingen lett MC-ulykker skjedde på natt eller i helger. En tredjedel av tung MC-ulykkene var derimot nattulykker og over en tredjedel skjedde på hverdager.

Alle lett MC-førerne brukte hjelm. Feil bruk av hjelm var registrert som medvirkende skadefaktor i kun én ulykke, med en noe høyere forekomst av feilbruk blant førerne på tung MC enn på lett MC. Det minnes igjen om lave tall.

De utløsende førerne på lett MC hadde mindre kjøreeerfaring enn de unge utløsende førere på tung MC. I over halvparten av ulykkene var det snakk om ingen, eller svært lite, kjøreeerfaring. Flere av disse førerne fikk førerrett på slutten av året. Deretter kom vinteren, med påfølgende måneder uten noe kjøring. Så skjedde ulykkene tidlig i påfølgende sesong.

En høy andel av ulykkene med unge på lett MC (nær ni av ti) inntraff på fylkesveier, mot over seks av ti av ungdomsulykkene på tung MC.



Foto: Statens vegvesen

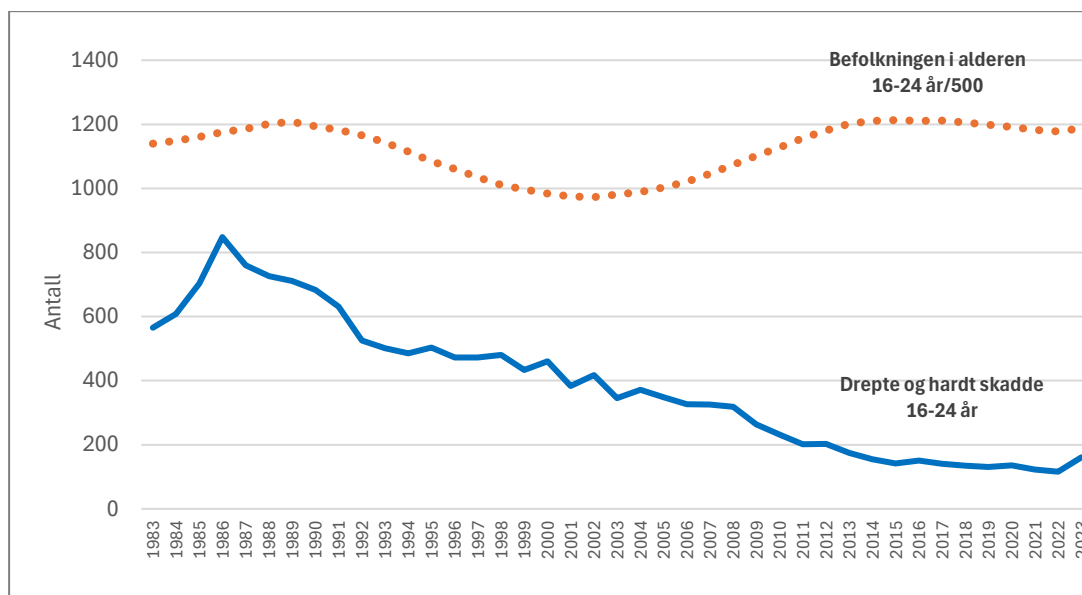
1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

For å møte utfordringen med alvorlige trafikkulykker har norske myndigheter satt ambisiøse mål for trafikksikkerheten, med en visjon om null drepte og hardt skadde i trafikken. Gjennom en kombinasjon av forebyggende tiltak, strengere reguleringer og økt bevissthet blant trafikanter, arbeides det kontinuerlig for å forbedre sikkerheten på norske veier. Unge trafikanter har lenge vært, og er fortsatt, en viktig målgruppe i trafikksikkerhetsarbeidet, og unge førere inngår som en prioritert målgruppe i den kommende nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet på vei 2026–2029.

Til tross for at trafikkulykker blant unge har gått betydelig ned de siste tiårene, utgjør ungdomsstatistikken fortsatt en utfordring. I perioden 1983–2023 mistet i underkant av 2800 unge i alderen 16–24 år livet eller ble skadd i trafikkulykker hvert år. Dette tilsvarer om lag en tredjedel av alle skadde og drepte i perioden, med et gjennomsnitt på 64 unge omkomne, 323 unge hardt skadde og 2405 unge lettere skadde pr. år. I det siste året med tilgjengelige ulykkestall da analysen ble gjennomført (2023) ble 161 unge drept eller hardt skadd. I tillegg til tap av unge liv fører trafikkulykker hvert år til alvorlige skader. For denne aldersgruppen innebærer dette mange leveår med forringet livskvalitet, og da flere enn for eldre trafikkskadde.

Selv om det er grunn til å være fornøyd med den langsiktige utviklingen, særlig med tanke på at ungdomskullene har vokst siden årtusenskiftet, gir utviklingen de siste årene grunn til bekymring. Bekymringen handler om at den langvarige nedgangen i antall ulykker har flatet ut (figur 1.1) samt at ulykkesrisikoen har gått opp for de yngste bil- og MC-førerne de siste årene (figur 4.2 og 4.11). Dette har vært en viktig bakgrunn for å foreta denne temaanalysen.



Figur 1.1: Utviklingen 1983-2023 i antall trafikkdrepte og hardt skadde unge i alderen 16-24 år sammenlignet med befolkningstall for samme periode.

Formålet med analysen har vært å dokumentere og forstå ulykkesbildet og utviklingen for ungdomsgruppen. Dette for å få et best mulig grunnlag for planlegging av effektive tiltak i arbeidet mot nullvisjonen. I tillegg har det vært et mål å få mer innsikt i trender og utviklingstrekk for unge generelt utover det trafikksikkerhetsforskningen kan tilby av kunnskap. Funn fra et parallelt forskningsprosjekt med dette som tema er derfor inkludert i rapporten (Eid Jacobsen, 2025).

Rapporten består av eller bygger på resultater fra tre beslektede arbeidspakker som har vært gjennomført i 2024 og 2025, og som alle inngår i FoU-prosjektet Unge i trafikken. Disse har bestått av:

- *Arbeidspakke 1:* Litteraturanalyse om unge generelt og deres rolle i trafikken, gjennomført av velferdsforskningsinstituttet NOVA. NOVA-studien belyser generelle trender og utviklingstrekk blant dagens unge, og drøfter hvordan disse kan påvirke holdninger og atferd i trafikken.
- *Arbeidspakke 2:* Statistisk analyse av trafikkuulykker blant unge, som utgjør rapportens hoveddel. Analysen er primært basert på data fra Statens vegvesens dybdeanalyser av dødsulykker med bil og MC (UAG), men også personskadestatistikk for drepte og hardt skadde samt eksponeringsdata.
- *Arbeidspakke 3:* Workshop med bred deltakelse fra relevante fagmiljøer, gjennomført 8. april 2025. Målet var å komme med forslag til tiltak mot ungdomsulykker, med sikte på innspill til den nasjonale tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2026–2029. Resultatene fra workshopen er inkludert i rapportens diskusjon om anbefalinger av tiltak.

1.2 Problemstilling, avgrensning og definisjoner

Problemstilling og operasjonell definisjon

Problemstillingen for temaanalysen har vært å finne hva som skiller ulykker med unge fra ulykker med andre trafikanter når det gjelder generell risiko, utsatthet innen ulike temaer og årsaker. I det følgende sammenlignes trafikanterelaterte kjennetegn, fysiske omstendigheter og årsaker knyttet til de unge førerne med tilsvarende data for referansegruppen «eldre» førere, det vil si førere over 24 år.

Størstedelen av analysen er avgrenset til å gjelde *dødsulykker i perioden 2013-2023 der en ung bil- eller MC-fører ble vurdert til å ha hatt en avgjørende rolle i å skape situasjonen som førte til ulykken*¹.

Avgrensningen har vært styrt av analysens formål og av dataenes karakter, omfang og tilgjengelighet. Avgrensningen til *dødsulykker* er gjort da dødsulykkene er særlig godt dokumentert og er av en art som gjør det mulig å «følge» førerne som har forårsaket ulykkene. Siden forebygging av ungdomsulykker i stor grad må rette seg mot de unge førerne, har dette vært et særlig viktig utvalgskriterium.

For å kunne svare ut overnevnte operasjonelle definisjon, har det vært nødvendig å starte vidt og sette problemstillingen inn i en bredere kontekst. Det vises i denne forbindelse til [5.2](#), der unge involverte som ikke omfattes av definisjonen også er tatt med. Analyser av dødsulykker med unge kan foretas med utgangspunkt i ulike definisjoner, og bestå av involverte unge i gitte trafikanterroller, posisjoner for «skyld» og med ulik skadegrad. Følgende gruppering gir et godt bilde av alle aspekter ved det å være involvert i ungdomsulykker i trafikken, som vår definisjon bare utgjør en del av:

1. Drepte utløsende unge førere
2. Drepte ikke-utløsende unge førere
3. Drepte unge passasjerer i/på utløsende kjøretøy
4. Drepte unge passasjerer i/på ikke-utløsende kjøretøy
5. Overlevende unge utløsende førere
6. Overlevende unge ikke-utløsende førere
7. Overlevende unge passasjerer i/på utløsende kjøretøy
8. Overlevende unge passasjerer i/på ikke-utløsende kjøretøy

For oversikt over ulykkesomfanget for alle disse gruppene - se figur 5.1.

¹ I tillegg består analysen av en innledende gjennomgang av statistikk for drepte og hardt skadde i alle kjøretøygrupper, der unge defineres på samme måte – kapittel [4](#).

Betegnelsen «dødsulykke med unge» kan altså i videste forstand inkludere alle berørte involverte unge tilhørende gruppe 1 - 8, der minst én person omkommer som en direkte følge av ulykken. Med et slikt perspektiv vil også involverte med en mer passiv trafikantrolle, både som overlevende og som representant for ikke-utløsende part, komme med. Selv om vi ikke har valgt å gå for en slik definisjon, er den likevel presentert her for å synliggjøre det totale omfanget av berørte unge.

Andre definisjoner

Unge og unge førere

Målgruppen for temaanalysen har vært involverte personer i alvorlige trafikkulykker mellom 16 og 24 år, omtalt som unge eller unge førere. Her inngår også fem ulykker med 16 og 17 år gamle bilførere som ikke hadde førerrett, men likevel kjørte. Med dette aldersintervallet fikk vi med de fleste som enten nylig hadde fått førerkort, som hadde lov til å øvelseskjøre samt øvrige unge med ulik modenhet.

Unge under 16 år er ikke tatt med i analysen, som først og fremst skyldes at de ikke har førerrett for bil eller MC.

Eldre og eldre førere

Betegnelsen «eldre» og «eldre førere» skal i det videre bety personer som var eldre enn gruppen unge mellom 16-24 år. «Eldre førere» og «andre førere» vil bli brukt om hverandre alt etter den språklige konteksten betegnelsen er satt inn i. Gruppen utgjør analysens referansegruppe, som ungdomsgruppen gjennomgående sammenlignes med. Gjennomsnittsalderen for «eldre» bilførere var 55 år og «eldre» MC-førere 48 år.

Utløsende førere

Med utløsende fører i en trafikkulykke menes den føreren som UAG i flerpartsulykker har vurdert som mest aktiv i å utløse ulykken, og som politiet også i de fleste tilfellene omtaler som skyldig part. Førere i singelulykker, inkludert ulykker med dyr innblandet, samt fotgjengerulykker, regnes også som utløsende førere.

Det er viktig å holde betegnelsene *utløsende* og *skyldige* fører atskilt, da det ikke alltid er like enkelt konkludere dette i flerpartsulykkene. I noen få tilfeller der UAG har vurdert begge parter til å ha vært like «skyldige», har vi - for å få med aktuell ulykke i analysen – tatt en ny vurdering, blant annet ved sjekk mot registrerte medvirkende faktorer.

Person- og varebil

Person- og varebil er en samlebetegnelse for kjøretøy med formål å transportere personer eller varer- og gods.

MC

MC er en samlebetegnelse for tung, mellomtung og lett motorsykkel, og omtales gjennomgående med forkortelsen MC i denne rapporten. Ulykker med motorsykler som ikke er tillatt på offentlig vei, er ikke tatt med i analysen.

Tung MC

Tung MC omfatter både mellomtung og tung MC som er godkjent for bruk på offentlig vei. Mellomtung MC (klasse A2) har en maksimal effekt på 35 kW og et effekt/vekt-forhold på maks 0,2 kW/kg, og kan

kjøres med førerkort klasse A2 fra fylte 18 år. Tung MC (klasse A) har ingen begrensning på effekt eller slagvolum, og kan kjøres med førerkort klasse A fra fylte 24 år, eller fra 20 år dersom man har hatt klasse A2 i minst to år og gjennomført tilleggskurs. Analysen omtaler tung MC gjennomgående med forkortelsen tung MC, og inkluderer både tung og mellomtung klasse.

Lett MC

En lett MC er en tohjuling med motorvolum på maks **125 cm³**, effekt på maks **11 kW**, og et forhold mellom effekt og egenvekt på maks **0,1 kW/kg**. Disse kjøretøyene er godkjent for bruk på offentlig vei i Norge, og kan kjøres med førerkort klasse A1 fra fylte **16 år**.

Medvirkende ulykkesfaktor

Betegnelsen medvirkende ulykkesfaktor gjelder trafikant-, veg- og kjøretøyrelaterte faktorer som antas å ha medvirket til at en ulykke skulle inntreffe.

Medvirkende skadefaktor

Betegnelsen medvirkende skadefaktor gjelder trafikant-, veg- og kjøretøyrelaterte faktorer som antas å ha medvirket til økt skadeomfang for involverte personer i ulykken.

1.3 Fortolkningsramme

Analysen baseres på en forståelse av at ved først å identifisere medvirkende faktorer knyttet til trafikanten (feilhandlinger og egenskaper), kjøretøyet (tekniske forhold) og veien/veimiljøet (stedsspesifikke forhold), vil det deretter være mulig å avdekke eventuelle latente og bakenforliggende organisatoriske svakheter², f.eks. i regel- og lovverket. Eksempel på et organisatorisk tiltak e kan være å heve aldersgrensen for å få førerett for lett MC fra 16 til 18 år.

Oppfølgingstiltak vil i lys av denne forståelsen bestå av etablering av «barrierer» for å forhindre ulykker eller redusere konsekvensene av dem. Vi snakker i denne forbindelse om organisatorisk læring. Barrierene kan i tillegg til fysiske sikringer, være tiltak som avverger at risikoatferd leder til et kritisk utfall, for eksempel barrierer i form av opplæringstiltak eller incentiver og sanksjoner. Det teoretiske grunnlaget for denne tenkningen, også kalt systemperspektiv, er basert på James Reasons rammeverk (Reason 1997).

En av nullvisjonens grunnverdier er at det ikke skal være dødsstraff å gjøre feil i trafikken. Det kan imidlertid argumenteres for at ulykkeshendelser blant unge som er definert som et resultat av ekstrematferd, må håndteres og forebygges på en annen måte (Iversen og Njå 2022). I litteraturen er læringspotensial og tilhørende tiltak når det gjelder ungdomsulykker i hovedsak rettet mot førerne, som krever involvering av aktører utenfor det helhetlige vegtrafikksystemet eller forsterkning av deler av vegtrafikksystemet som allerede fungerer bra.

Det er viktig å understreke at ansvarsforståelsen i et systemperspektiv er noe annet enn i straffelovgivningen. Hovedfokus er her å lære av feil og svakheter ved systemet, samt å avdekke manglede barrierer for å kunne forbedre systemet de oppstår i – ikke å påpeke skyld og igangsette straffeforfølgelse.

² En organisatorisk svakhet innen trafikksystemet refererer til svikt eller mangler i organisasjonens struktur, rutiner, kultur eller beslutningsprosesser som bidrar til at ulykker oppstår eller får alvorlige konsekvenser.

Som vi vil se, har vi når det gjelder ungdomsulykker ofte med hendelser å gjøre som vegen ikke er dimensjonert for. Flere av disse ulykkene kunne fått et annet utfall hvis noen barrierer var til stede, for eksempel sikring i form av rekkverk. I trafikksikkerhetsarbeidet gjøres det en stor innsats for å redusere skadene når ulykken først er ute, og denne typen fysiske tiltak vil selvfølgelig også være viktig for å forhindre dødsulykker blant unge. For mange av funnene i temaanalysen vil de fleste veiltak nødvendigvis også være aktuelle for trafikanter som ikke betegnes som unge (over 24 år).

Av andre teoretiske rammeverk kan nevnes den såkalte sosio-økologisk modellen (Cassarino & Murphy 2018). Denne er nærmere beskrevet i [kapittel 3](#).

1.4 Målgrupper og mottakere av læring

Forebygging av alvorlige trafikkulykker blant unge førere er et felles ansvar som krever en helhetlig tilnærming der flere aktører samarbeider. For å få bukt med sikkerhetsutfordringer som dominerer blant unge, er det viktig at tiltakene treffer der de skal. Da dette er en temaanalyse av ulykker som utløses av unge spesielt, vil vi trekke ut og diskutere forhold som anses å være særlig relevante for unge førere, og ikke for førere som sådan. Analysen diskuterer i [kapittel 7](#) funnene utfra om de anses å ha læringspotensial, det vil si om de anses å kunne bidra til økt forståelse og motivasjon til å foreta endringer.

Trafikksikkerhetsarbeid og læring av ulykkesanalyser har både ungdommen selv og øvrig nettverk av mennesker og institusjoner som påvirker unge, som målgrupper. Følgende sektorer og aktører er aktuelle for ungdomsspesifikke sikkerhetsutfordringer:

- Vegforvaltning og vegmyndigheter
- Politiet
- Opplæringsinstitusjoner, både grunnskole og videregående skole
- Institusjoner for sosiale tjenester
- Foreldre- og lokalsamfunn
- Frivillige organisasjoner og interessegrupper
- Forskningsinstitusjoner.
- Bilbransjen

Anbefalinger vil naturlig falle inn under en eller flere av følgende typer tiltak:

- Opplæring og holdningsskapende arbeid
- Teknologiske løsninger
- Infrastrukturtiltak
- Reguleringer
- Sanksjoner og kontroll
- Forskning

1.5 Organisering av rapporten

Rapporten innledes med sammendrag av analysens viktigste funn. Funnene er også oppsummert på slutten av rapporten, som opptakt til hvert av temaene det fremmes anbefalinger for.

I kapittel 1 redegjøres det for *bakgrunn og formål* med analysen, samt sentrale definisjoner, teoretisk rammeverk og grunnlag for læring og tiltak.

Kapittel 2 består av en *gjennomgang av litteratur* om hva som gjør de unge forskjellig fra andre førere og hvorfor de har høyere risiko. Innholdet er blant annet basert på en rapport fra velferdsforskningsinstituttet NOVA, som er skrevet på oppdrag fra Statens vegvesen i forbindelse med FoU-prosjektet Unge i trafikken.

I kapittel 3 er temaanalysens *metode* beskrevet, som blant annet viser hvordan analysens ulykker ble valgt ut. Her er også datagrunnlaget og framgangsmåten for analysene gjort rede for, det vil si litteraturanalyse, kvantitativ analyse inkludert beregning av risikotall og en mindre kvalitativ analyse.

Kapittel 4 tar for seg *ulykkesutviklingen for drepte og hardt skadde unge siste 40 år* og ulykkesbildet de siste 5-10 årene. Her sees det spesielt på uhellstyper og kjøretøygrupper, samt kjønn og aldersforskjeller innen ungdomsgruppen. Kapitlet inneholder i tillegg resultater fra analyse av unges ulykkesrisiko basert på eksponeringsdata.

Kapittel 5 tar utgangspunkt i åtte hypoteser om hvordan *dødsulykker med bil utløst av unge førere 2013-2023* skiller seg fra andre dødsulykker med bil, herunder hypoteser om at ungdomsulykkene oftest skjer på natten, i områder utenfor sentrale strøk og med eldre biler. Her er utelukkende UAG-databasen for 2013-2023 benyttet som kilde. Kapitlet avsluttes med egen temaanalyse av 56 dødsulykker der det var flere unge i bilen. Resultatene er blant annet framkommet etter fordypning i enkeltrapporter.

Kapittel 6 handler om *unge utløsende førere av dødsulykker på MC*, og er ikke bygget opp med hypoteser slik som kapitlet om bilulykker. Kapitlet skiller mellom ungdomsulykker på tung og lett MC, der ulykker med lett MC blir viet særlig oppmerksomhet i egen temaanalyse av 11 dødsulykker. Her er også fordypning i enkeltrapporter benyttet som metode.

Kapittel 7 har som mål å *fremme anbefalinger* om hvordan man kan møte sikkerhetsutfordringer knyttet til unge bil- og MC-førere. Utdrag av viktige funn i analysen, samt resultater fra litteraturanalysen, danner grunnlag for diskusjon.

Det avsluttende kapitlet (kapittel 8) består av en *oppsummering av anbefalinger*, både som direkte oppfølging av funn og som strategiske grep for det videre arbeidet med ungdomsulykker. Her redegjøres det også for forbehold og usikkerhet ved analsen, samt presenteres det noen forslag til forskning og videre analyser.

2 Metode

2.1 Datagrunnlag og kunnskapskilder

Analysen baserer seg på data om ulykker med unge fra hhv. personskadestatistikk for de siste fire tiårene og UAG-databasen for de siste 11 årene. I tillegg består en mindre del av analysen av gjennomgang av relevante enkeltrapporter fra dybdeanalysene. Analysen er i hovedsak deskriptiv, men inkluderer også beregninger av ulykkesrisiko, der blant annet eksponeringsdata fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene er brukt.

Funn basert på disse datakildene er sett i sammenheng med funn fra annen forskning om unge i trafikken og unge generelt i samme tidsperiode.

Størstedelen av analysen er gjort med utgangspunkt i data fra dybdeanalyser av dødsulykker, da denne inneholder flere typer data og går «dypere» enn personstatistikken. Personstatistikken på sin side bidrar med opplysninger om ulykker for alle skadegrader, og strekker seg over en langt større tidsperiode enn UAG-databasen. Med disse to datakildene sikres både dybde og bredde.

UAG-databasen

UAG-databasen er Statens vegvesens landsdekkende database for informasjon om dødsulykker i vegtrafikken i Norge, og inneholder informasjon basert på analyser foretatt av Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG). Databasen inneholder langt mer detaljert informasjon enn personskadestatistikken, bl.a. om faktorer som kan ha medvirket til at ulykkene skjedde eller til skadeomfanget. Materialet er i denne analysen i hovedsak brukt med utgangspunkt i føreren som var utløsende part i dødsulykkene, dvs. hvem som «gjorde» det som førte til at ulykken skjedde.

Foreliggende analyse er gjort dels ved bruk av excel og dels ved bruk av statistikkprogrammet Stata.

Personskadestatistikk

Personskadestatistikken omfatter alle personskadeulykker som er registrert av politiet. Dataene som benyttes er hentet fra Statens vegvesens TRULS-register og strekker seg 41 år tilbake i tid, til 1983. Personskadestatistikken inneholder en rekke opplysninger, blant annet om sted, kjøretøy, vegforhold og egenskaper ved involverte trafikanter, som for eksempel skadegrad. Det ble fokusert på hardt skadde og drepte.

Litteratur

Målet for litteraturgjennomgangen har vært å få en grunnleggende forståelse av unge i dag og over tid, herunder levemåte generelt og risikopersepsjon og risikoforferd knyttet til trafikk spesielt. De beskrevne ungdomstrendene i litteraturgjennomgangen gjelder langs samme tidslinjen som gjennomgangen av personskadestatistikken for hardt skadde og drepte unge. Litteraturgjennomgangen er dels gjennomført i forbindelse med velferdsforskningsinstituttet NOVAs oppdrag³ og dels av analysens arbeidsgruppe.

³ <https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/bitstream/handle/11250/3180675/NOVA-Notat-2-2025.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Eksponeringsdata

Tall fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) gjennomført i årene 2017-2019 og 2021-2023 er benyttet i beregningene av risiko. RVU inneholder opplysninger om reisemønster, hovedtransportmiddel og antall kjørte km for personer over 13 år.

Tall fra Statens vegvesens førerkortregister er også benyttet, samt befolkningsstatistikk fra Statistisk sentralbyrå.

2.2 Utvalgelse av ulykker

Som vist i 1.2, kan dødsulykker med unge defineres bredt - fra å gjelde alle dødsulykker der en ung person er involvert som skadd i ulik grad, til å omfatte kun dødsulykker der en ung person har vært utløsende fører i ulykker med et bestemt kjøretøy. Å få med alle, samtidig som definisjonen skal være operasjonaliserbar har vært en utfordring i dette prosjektet. Det vises til øvrig diskusjon i [5.2](#) om avveining mellom å analyser på person- vs. ulykkesnivå.

Figur 2.1 viser avgrensningen som er gjort av ulykker fra UAG-databasen. Fra et utgangspunkt på 1201 dødsulykker for alle aldre i perioden 2013-2023, endte vi opp med to hovedutvalg for unge – ett med 174 dødsulykker der en ung bilfører var utløsende part og ett med 30 dødsulykker der en ung MC-fører var utløsende part. I begge utvalgene var de utløsende førerne mellom 16 og 24 år. Figuren viser også utvelgelsesprosessen fram til de to spesialanalysene av hhv. ulykker med flere unge i bilen og ulykker med unge utløsende førere på lett MC. Referansegruppen (utløsende bil- og MC-førere over 24 år) er også tatt med i figuren.



Figur 2.1: Prosess som viser avgrensning fra alle dødsulykker registrert i UAG-databasen for 2013-2023 til underliggende nivåer av involverte/førere for hhv. unge 16-24 år og andre 25 år +.

2.3 Framgangsmåte og analyse

For nærmere utdyping av forbehold og usikkerhet – se [8.2](#).

Kvantitativ analyse

Analyse av ulykkesrisiko

I forbindelse med beregninger av unges ulykkesrisiko, ble vegtrafikkulykker med drepte og hardt skadde i bil fra TRULS-registeret brukt i kombinasjon med tall for antall kjørte km i bil fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) gjennomført i årene 2017-2019 og 2021-2023. I foreliggende analyse ble data slått sammen i to tidsperioder, dvs. i datafil 1, bestående av data fra reisevaneundersøkelsene for årene 2017, 2018 og 2019 og i datafil 2, bestående av tilsvarende data for årene 2021, 2022 og 2023. Denne fremgangsmåten ble valgt for å gjøre datagrunnlaget mer robust, da utvalgene innen de ulike alderskategoriene ble større.

RVU gir verdifull innsikt i befolkningens transportmønstre, men har metodiske begrensninger, spesielt for unge. Generelt blir alle som har foretatt en reise i løpet av en gitt periode bedt om å oppgi transportmiddel, distanse, km kjørt og reisetid. Kjøretøyet som har blitt brukt på den lengste delen av reisen (regnet i km) defineres som hovedtransportmiddel. I tilfellene der bil som kjøretøy ikke utgjør den lengste delen av reisen, blir heller ikke antall kjørte km inkludert. Unge trafikanter kjennetegnes av et mer spontant og uformelt reisemønster enn andre trafikanter, som kan føre til at ikke alle kjørte km kommer med i beregningene. Unge har dessuten lavere svarprosent enn andre, som påvirke representativiteten. I tillegg kan enkelte ungdomsgrupper, som unge med lav utdanning eller minoritetsbakgrunn, være underrepresentert.

En annen begrensning ved RVU-dataene er knyttet til endringer i utvalgsstruktur og vekting etter 2021. I undersøkelsene før 2021 var de nasjonale RVU-ene hovedsakelig dominert av et stort nasjonalt utvalg supplert med regionale tilleggsutvalg. Siden 2021 har de nasjonale utvalgene blitt mindre og de regionale tilleggsutvalgene større. Dette betyr at vektene for å regne nasjonale tall må være større, og at svarene til enkelte respondenter vektes mye opp. Dette kan i sin tur ha stor påvirkning på de samlede resultatene. Det er derfor viktig å tolke RVU-data som omhandler unge med forsiktighet og supplere med andre datakilder eller kvalitative metoder der det er mulig.

For å kunne sammenligne risiko i de yngste aldersgruppene med risiko for eldre trafikanter når det gjelder MC og moped, ble også *relativ risiko* beregnet. Grunnen til dette er at eksponeringsdata som kjørelengde for disse kjøretøygruppene er særlig mangelfulle. Beregningene ble gjennomført ved å ta andel registrerte ulykker i hver aldersgruppe, dividert på andelen denne aldersgruppen utgjorde av befolkningen.

Deskriptiv analyse

Analysene bygger på et datagrunnlag vi vurderer som tilstrekkelig egnet til å gi støtte, i varierende grad, til ulike hypoteser om omstendigheter rundt og årsaker til ungdomsulykker. Ved tolkning av resultatene har det vært viktig å være oppmerksom på at hoveddelen av analysen ikke inkluderer eksponeringsdata. For å kunne gi et mer fullstendig bilde av situasjonen for unge trafikanter, ville det vært nødvendig med supplerende data om hvor mye de ulike gruppene faktisk eksponeres i trafikken. Analysen er gjennomført med utgangspunkt i de dataene som har vært tilgjengelige, og innenfor det ambisjonsnivået og de rammene som er satt for arbeidet.

Selv om de fleste av analysens variabler ikke er korrigert for eksponering, har vi likevel og gjennomgående valgt å benytte betegnelsen overrepresentasjon der de unge skiller seg fra

referansegruppen av eldre trafikanter. Referansegruppen «25 år og eldre» dekker et stort aldersspenn, med en gjennomsnittsalder på 55 år for utløsende bilførere og 48 år for utløsende MC-førere. Dersom førere over 64 år hadde vært utelatt, som representerer en førergruppe som er mer risikoutsatt enn middelaldrende førere, ville de unges overrepresentasjon vært enda høyere.

Forskjellen mellom unge og andre førere er gjennomgående uttrykt som *relativ hyppighet* oppgitt som prosentandeler. Prosentandeler gir en mer nøyaktig, proporsjonal og forståelig sammenligning enn absolutte tall, som er spesielt viktig når man har med små utvalg å gjøre. Relativ risiko uttrykt som prosentandeler gjør det også mulig å sammenligne grupper av ulik størrelse på en mer korrekt måte. Tallene er for det meste oppgitt i prosent av antall ulykker der det foreligger data, og ikke nødvendigvis av det totale antallet ulykker det beregnes prosent av. De fleste av variablene er imidlertid i stor grad utfyllt i databasen, det vil si har liten andel med uoppgitt. Der andelen uoppgitt er uforholdsmessig høy, som kan være en fare ved lave tall, er dette opplyst om, eller aktuell variabel er utelatt i presentasjonen.

En viktig del av den kvantitative analysen har vært å foreta opptellinger av medvirkende (risiko)faktorer til ulykkene eller skadeomfanget. Når en risikofaktor telles i databasen, gjelder dette antall ganger den er registrert (= antall registreringer) pr. ulykke. I foreliggende rapport presenteres imidlertid de medvirkende faktorene som *antall ulykker de har medvirket én eller flere ganger i*. På denne måten kan ulykker og de ulike risikofaktorene brukes synonymt. Dette gjelder ikke i mange tilfeller, men det kan forekomme, f.eks. begge at begge førerne i en møteulykke har vært ruspåvirket. Det er viktig å lese figurene med dette for øyet.

Når vi tar med alle medvirkende faktorer som er identifisert innen et gitt tids- eller geografisk rom i våre statistiske opptellinger, og beregner disse i prosent av antall ulykker, ser man at faktorene ikke summerer seg til 100 prosent. Dette skyldes at det i en ulykke alltid identifiseres flere medvirkende faktorer, det vil si faktorer som samvarierer og forsterker hverandre. For mer om dette - se oppsummering av kapittel [3.1](#) om samspill mellom risikofaktorer.

Kvalitativ analyse

Fordypning i enkeltrapporter for dødsulykkene, såkalte UAG-rapporter, ble benyttet som supplerende metode for to av analysens under-temaer, det vil si for dødsulykkene der det var flere unge i bilen (kapittel [5.10](#)) og dødsulykkene med unge på lett MC kapittel (kapittel [6.8](#)). I tillegg ble det funnet fram til UAG-rapporter i forbindelse med behov for utdyping og illustrasjon av kvantitative funn. Eksempler på temaer der dette behovet meldte seg var i forbindelse med ulykker der føreren utviste «særlig risikofyllt atferd» og ulykker der «organisatoriske kjøretøyfaktorer» ble vurdert som medvirkende.

3 Forskning på unge generelt og unge i trafikken

3.1 Hvorfor har unge førere høyere risiko i trafikken enn andre førere?

Unge førere har høy risiko i trafikken og er overrepresentert i trafikkulykker på verdensbasis. Dette er et gammelt og vedvarende folkehelse- og samfunnsproblem som har vist seg vanskelig å løse (Elvik 2010). Temaet har fått stor oppmerksomhet i forskning og trafikksikkerhetsarbeid. Unge og uerfarne førere har gjennomsnittlig høyere ulykkesrisiko enn erfarne førere, både i Norge og i andre land. Hvor mye høyere risikoen er, varierer mye mellom studier (Hesjevoll mfl. 2023).

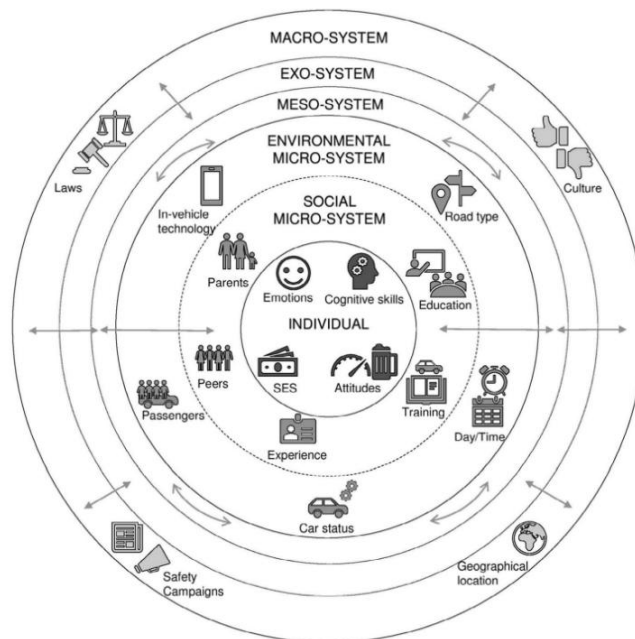
Det er flere faktorer som bidrar til eller kan være medvirkende til at unge har høy risiko i trafikken. Tradisjonelt har forskningen vært preget av to hovedforklaringer: Den ene handler om manglende erfaring og læring, mens den andre fokuserer på alder, modning og risikosøking. Selv om disse perspektivene har bidratt til forståelsen av unges risiko, er de ikke tilstrekkelige. De overser viktige sosiale og kulturelle forhold, samt psykologiske og strukturelle faktorer som også påvirker unges atferd i trafikken. Årsaken til at unge er innblandet i ulykker skyldes et komplekst samspill mellom flere faktorer. Det er derfor nødvendig å ha en helhetlig tilnærming for å forstå og for å utarbeide effektive tiltak.

Velferdsforskningsinstituttet NOVA har, på oppdrag fra Statens vegvesen, gjennomført en litteraturstudie basert på nasjonal og internasjonal forskning om hva som kjennetegner dagens unge i Norge generelt, og hvordan samfunnsmessige trender og endringer i oppvekstvilkår kan bidra til å forstå trafikkatferd og fremme tryggere trafikkmiljøer spesielt⁴. NOVA har spesialistkompetanse på unge, blant annet gjennom sine Ungdata-undersøkelser, og er referert gjennomgående i dette kapitlet.

Psykologene Cassarino og Murphy (2018) har gjennomgått ti års forskning på unge i trafikken i perioden 2008-2018. De har sett på empiriske studier, systematiske oversikter og ulykkesrapporter som omhandler unge, uerfarne bilførere, med mål om å identifisere risikofaktorer og effektive tiltak for å redusere ulykkesrisikoen. De har identifisert en rekke faktorer som forklarer hvorfor unge førere har høyere risiko enn eldre og mer erfarne sjåfører. Dette omfattende studiet peker på flere risiko- og beskyttelsesfaktorer for unge i trafikken, og er derfor en viktig kilde for å forstå unge i trafikken.

Både Cassarino og Murphy (2018) og NOVA (Eid Jacobsen 2025) understreker viktigheten av å ha en helhetlig tilnærming til unges risiko i trafikken. Den sosioøkonomiske modellen, utviklet av psykologen Bronfenbrenner, gir et helhetsperspektiv ved å vise hvordan individets atferd formes i samspill med omgivelser på ulike nivåer – fra nære relasjoner til bredere samfunnsstrukturer. Cassarino & Murphy bruker modellen for å vise at risiko og utfordringer ikke kan forstås isolert, men må ses i lys av både personlige, sosiale og kontekstuelle faktorer. Dermed gir modellen et rammeverk for å utvikle tiltak som tar hensyn til kompleksiteten i menneskelig atferd og for å utvikle tiltak på flere nivåer samtidig.

⁴ Eid Jacobsen, S. (2025): Ungdom og trafikksikkerhet: Samfunnstrender og risikofaktorer. Velferdsforskningsinstituttet NOVA, Notat 2/2025OsloMet.



Figur 3.1: Sosio-økologisk modell for å forstå individuelle, sosiale og miljømessige faktorer som påvirker unge i trafikken. Kilde: Cassarino & Murphy 2018.

I det følgende vil faktorer som er eller kan være medvirkende til å påvirke og øke unges risiko i trafikken omtalt. Målsettingen er først og fremst å gi et overblikk, og vi vil derfor ikke gå i detalj på hver enkelt faktor eller hvordan de henger sammen. For mer utdypende innsikt henvises det til kildereferanser.

3.1.1 Ungdomstid – en egen fase

Ungdomstiden representerer en kompleks og formativ livsfase som markerer overgangen fra barndom til voksenliv. For å forstå unges atferd i trafikken og utvikle effektive tiltak, er det avgjørende å ha innsikt i denne livsfasens særtrekk og utfordringer. I Norge vil de fleste definere ungdom som personer mellom 13 og 25 år, men begrepet er flytende og varierer både kulturelt og individuelt (Eid Jacobsen 2025). Ungdomstiden kjennetegnes av biologiske, psykologiske og sosiale endringer. Identitetsdannelse, utforskning av roller og behovet for selvstendighet er sentrale temaer. Jevnaldrende får økt betydning og det å stå utenfor fellesskapet oppleves som sårt (Pedersen & Ødegård 2021).

Tidligere ble ungdomstiden sett på som en modningsfase, men i dag forstås den som en viktig livsfase i seg selv. NOVA påpeker at unge i dag vokser opp langsommere enn tidligere og utsetter voksenlivets milepæler, noe som forlenger ungdomstiden. Dette omtales som en ny livsfase i dagens samfunn og kalles *emerging adulthood*. «Emerging adulthood» omfatter grovt sett personer i alderen 18-25 år og beskriver en periode mellom ungdomstid og voksen preget av utforskning, ustabilitet og gradvise overganger mot voksenroller. Mange føler seg «mellom» – ikke helt voksne, men heller ikke ungdommer. Forlengelsen av ungdomsfasen kan ha både fordeler og ulemper (Eid Jacobsen 2025, s. 14).

NOVA understreker videre viktigheten av å erkjenne at unge ikke er en homogen og ensartet gruppe. Dette er et viktig utgangspunkt både når man skal forstå de unge og utvikle gode og effektive tiltak. De følgende faktorene som blir pekt på i dette kapitlet underbygger dette viktige perspektivet.

3.1.2 Hjernens utvikling

Forskning innen utviklingspsykologi og nevrovitenskap viser at hjernen utvikler seg gradvis gjennom barndom og ungdomstid og ikke er fullt utviklet før i midten av 20-årene. Dette er en sentral faktor i hvordan unge vurderer risiko og tar beslutninger i trafikken. Det siste området som modnes er den prefrontale cortex (frontallappene) som styrer impuls kontroll, risikovurdering og beslutningstaking. Samtidig utvikles den delen av hjernen som styrer følelser, motivasjon og behovstilfredsstillelse raskere, noe som gjør unge mer tilbøyelige til å søke spenning, tilfredsstille egne behov og være påvirkelige for gruppepress. Denne ubalansen mellom følelsesstyring og rasjonell kontroll gjør at unge førere ofte overvurderer egne ferdigheter og undervurderer risiko i trafikken. Dette kan føre til farlige situasjoner, særlig når det kombineres med sosial påvirkning fra jevnaldrende, som unge er spesielt mottakelig for. (SWOV 2021).

Unge førere har ofte svakere arbeidsminne og smalere visuell oppmerksomhet og skanning enn andre førere, noe som gjør det vanskeligere å oppfatte farer, holde oversikt og ta raske beslutninger i trafikken. De kan for eksempel overse fotgjengere fordi de fokuserer for snevert. Dette svekker evnen til å håndtere komplekse situasjoner og øker risikoen for ulykker (SWOV 2021; Cassarino & Murphy 2018). Cassarino og Murphy understreker samtidig at hjernens pågående utvikling gir et stort potensial for læring, særlig gjennom målrettet trening og sosial støtte (Cassarino & Murphy 2018).

Teorien om sen hjerneutvikling har fått bred støtte, men møter også kritikk for å være for enkel. Unges atferd formes ikke bare av biologi, men også av psykologiske, sosiale og kulturelle faktorer. NOVA peker på at unges fritidsmønstre, sosiale relasjoner og livskvalitet har stor betydning for deres atferd. Unge med mye sosial støtte og strukturert fritid har lavere risikoatferd (NOVA 2024). Unge som kjører alene kjører tryggere enn når de har jevnaldrende passasjerer, noe som viser betydningen av sosialt press og normer. Erfaring er også viktig. Modning skjer også gjennom praksis (Cassarino & Murphy 2018). Teorien overser også individuelle forskjeller. Noen unge utvikler god impuls kontroll tidlig, andre senere, mens enkelte kan ha utfordringer med selvreguleringer også som voksen. Å bruke alder og biologisk modning som eneste forklaring kan derfor være misvisende.

3.1.3 Manglende erfaring

Manglende erfaring er en viktig risikofaktor for unge førere. Uerfarne førere har høyere risiko fordi de mangler automatiserte kjøreferdigheter og reaksjonsmønstre som gjør det lettere å ta raske og riktige beslutninger. De bruker mer mental kapasitet på grunnleggende oppgaver og har dårligere evne til å forutse, oppfatte og tolke faresignaler. Dette gjør dem mer usikre, bidrar til at de gjør flere feil og dermed mer utsatt for ulykker. Erfaring bidrar til å utvikle disse ferdighetene. Ifølge Transportøkonomisk Institutt handler erfaring både om å håndtere kjøretøyet og forstå trafikksituasjoner, men også om samspill med andre trafikanter, det vil si «en slags sosialisering i trafikkatferd» (Backer-Grøndal 2010:18).

SWOV (2021) dokumenterer at risikoen er høyest de første månedene etter førerkortet er tatt, uavhengig av alder. Det betyr at en 25-åring som nettopp har fått førerkort har høyere risiko enn en 18-åring med ett års erfaring. Tidspunktet for førerkortet og mengden erfaring er altså avgjørende, ikke bare den biologiske alderen. Curry m.fl. (2017) viser på sin side til at yngre førere har høyere risiko ved oppstart, men at deres risiko reduseres raskere enn hos eldre nybegynnere. Dette tyder på at yngre førere kan ha større læringspotensial, og at tidlig førerkort, god opplæring og støtte kan gi tryggere førere.

Transportøkonomisk institutt har gjennomført en omfattende litteraturstudie som viser at mengdetrening i form av regelmessig og variert øvelseskjøring kan redusere ulykkesrisikoen med opptil 50 prosent det første året etter førerkortet (Hesjevoll mfl. 2023).

Erfaring kan imidlertid også ha negative sider. Ferske førere gjør flere feil, mens mer erfarne førere, på sin side, begår flere bevisste regelbrudd. Dette viser at erfaring endrer hvordan man oppfatter og håndterer risiko (Backer-Grøndahl 2010).

Samlet sett viser forskningen at det er samspillet mellom alder, erfaring og tidspunktet for førerkortet som avgjør risikoatferd hos unge førere. Tiltak som fremmer tidlig og trygg eksponering, god opplæring og sosial støtte er avgjørende for å redusere risikoen og utvikle trygg kjøreatferd.

3.1.4 Sosial påvirkning og gruppepress

Unge er særlig mottakelige for sosial påvirkning og gruppepress enn eldre, spesielt fra jevnaldrende. Sosialt press – både direkte og indirekte – kan føre til at unge tar større sjanser i trafikken, som å kjøre fort eller bryte regler. Presset kan være reelt eller basert på antakelser om hva andre forventer. Unge førere har høyere ulykkesrisiko når de kjører med jevnaldrende passasjerer enn når de har passasjerer som voksne eller barn (Cassarino og Murphy, 2018). Tilstedeværelse av jevnaldrende passasjerer kan doble ulykkesrisikoen, særlig hvis de oppmuntrer til risikofylt kjøring. Ulykkesrisikoen ser også ut til å øke med *antallet* jevnaldrende passasjerer (Ouimet m.fl., 2015; Tefft et al., 2013; NHTSA 2023) Effekten av passasjerer er større for unge gutter når passasjerer er jevnaldrende gutt enn jente (SWOV 2021).

Unge førere blir også påvirket av andre trafikanter. Dette kalles «informational» påvirkning, og oppstår når de er usikre på hvordan de bør oppføre seg i trafikken, og derfor kopierer andres atferd – for eksempel ved å tilpasse farten til andre bilister (Cialdini 1993; Connolly & Åberg 1993). Dette forsterker risikoen ytterligere. Det er viktig å merke seg at bilførere generelt ofte overvurderer farten til andre, noe som kan føre til at de selv kjører fortere – en effekt kjent som *false consensus bias* og *contagion effect* (Connolly & Åberg 1993; Åberg et al. 1997; Fildes et al. 1991).

Foreldre spiller også en viktig rolle som rollemodeller, og deres holdninger og atferd påvirker de unge. Positiv involvering, særlig under øvelseskjøring, kan ha en beskyttende effekt og bidra til tryggere kjørevaner (SWOV, 2021; Cassarino & Murphy 2018). NOVA (Eid Jacobsen 2025) viser til at unge med høy sosial støtte og strukturert fritid har lavere risikoatferd, noe som understreker betydningen av miljø og relasjoner.

3.1.5 Geografiske forskjeller

Forskning viser at det er geografiske forskjeller i unges holdninger og trafikkatferd. Unge i rurale områder har generelt høyere risikoatferd enn sine jevnaldrende i urbane strøk. Dette skyldes en kombinasjon av strukturelle, sosiale og kulturelle forskjeller som påvirker eksponering og atferd. I rurale strøk gir dårligere kollektivtilbud, lengre avstander og større bilavhengighet økt eksponering for risiko (Bakken 2024). TØI har dokumentert at reiselengden som bilfører er klart høyere i distriktene enn i byer som Oslo, der kollektivtilbudet er bedre (Vågane 2000). I urbane områder møter de unge andre utfordringer, som høyere eksponering for distraksjoner i trafikkbildet og økt bruk av mikromobilitet (f.eks. elsparkesykler). Dette kan gi nye typer ulykker, men generelt er risikoen for alvorlige bilulykker lavere.

NOVA (Eid Jacobsen 2025) peker på at bilens rolle som identitetsmarkør og sosialt samlingspunkt er sterkere i rurale strøk enn i urbane. Unge i rurale områder har ofte mer liberale holdninger til trafikkregler og fart. Dette kan føre til større aksept for risikokjøring og færre sanksjoner fra jevnaldrende for å bryte trafikkreglene. Dette kan bidra til at unge i distriktene i større grad har høyere risikoatferd. Unge i rurale strøk tar oftere førerkort tidligere og har tidlig tilgang til bil og kjøreeerfaring. Dette kan gi overdreven tro på egne ferdigheter og lavere risikopersepsjon.

NOVA trekker også frem subkulturelle miljøer, som rånekulturen, som særlig relevant, da de kan ha

egne regler knyttet bilbruk og fart. De understreker at unge i distriktene og det de kaller «guttemiljøer» er interessante og viktige grupper for forebyggende tiltak og videre forskning.

Ifølge NOVA understreker de geografiske forskjellene behovet for lokale og stedstilpassede tiltak og hensyn til subkultur.

3.1.6 Kjønn som risikofaktor

Kjønn spiller en vesentlig rolle i trafiksikkerhet. Menn har betydelig høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken enn kvinner. Både norsk og internasjonal forskning dokumenterer tydelig forskjeller mellom kjønnene når det gjelder risikoatferd, ulykkesforekomst og respons på trafiksikkerhetstiltak. Menns høyere tendens til å ta risiko gjelder på flere områder, ikke bare i trafikken (Eid Jacobsen 2025).

Kjønnsforskjeller i trafiksikkerhet kan delvis forklares med biologiske og psykologiske faktorer. Gutter har senere utvikling av prefrontal cortex, som styrer impuls kontroll og risikovurdering (Romer et al. 2014), og er mer tilbøyelige til impulsive valg (Cassarino & Murphy 2018; Steinberg 2010). Høyere testosteronnivåer er også knyttet til økt risikotaking (Vermeersch et al. 2008). Unge menn har oftere personlighetstrekk som sensasjonssøking og impulsivitet (Scott-Parker & Weston, 2017; Hatfield et al., 2014), og overvurderer i større grad egne ferdigheter og undervurderer risiko (De Craen et al., 2011; Horrey et al., 2008). Emosjonelle tilstander kan påvirke kjøprestasjonen til alle, men en meta-analyse viser at unge menn er mer utsatt for aggressiv kjøring som følge av sinne enn unge kvinner (Zhang & Chan, 2016; Eherenfreund-Hager et al., 2017). Dette tyder på at unge kvinner i mindre grad lar seg påvirke av negative emosjoner i trafikken. Unge menn reagerer også oftere med sinne og frustrasjon, noe som er assosiert med økt ulykkesrisiko (Zhang & Chan, 2016; Eherenfreund-Hager et al., 2017).

Sosiale og kulturelle faktorer spiller også en avgjørende rolle. Tradisjonelle kjønnsroller kan oppmuntre unge gutter til å vise styrke, fryktløshet og kontroll, noe som kan føre til aggressiv kjøring (Bina m.fl. 2006; Simons-Morton m.fl. 2014). Slike normer kan være særlig sterke i noen grupper, hvor identitet og sosial aksept er spesielt viktig. Gruppepress fra jevnaldrende, spesielt av samme kjønn, har stor innvirkning på unge menns kjøreatferd.

Emosjonelle reaksjoner som sinne og frustrasjon er mer utbredt blant unge menn og knyttes til mer aggressiv kjøring og økt ulykkesrisiko (Zhang & Chan, 2016). Dette understreker behovet for tiltak som adresserer emosjonell regulering, særlig blant unge, mannlige sjåfører.

Studier viser at unge kvinner har lavere risiko, større mottakelighet for opplæring og følger trafikkregler i større grad (Nordskag, 2014). I et israelsk studie, som evaluerte effekten av opplæring og risikopersepsjonstrening, viste unge mannlige deltakere minst forbedring, noe som antyder at unge kvinner kan ha større nytte av denne typen tiltak (Rosenbloom et al. 2008).

Tiltak bør ta hensyn til kjønns spesifikke forskjeller. Generelle tiltak kan ha begrenset effekt, særlig for unge menn.

3.1.7 Risikoutsatte og sårbare grupper

Ungdomstiden er preget av identitetsutvikling og sosial utforskning. Ifølge NOVA er det ikke uvanlig at unge deltar i aktiviteter som bryter med sosialt aksepterte normer, inkludert lovbrudd. NOVA understreker samtidig at majoriteten av dagens unge er relativt veltilpasset, og at det er et lite mindretall som står for mesteparten av de alvorligste regelbruddene. Denne gruppen har ofte tilleggsp problemer som rus, psykiske vansker og svake sosiale nettverk, faktorer som øker risikoen for risikofylt trafikkatferd (Eid Jacobsen 2025).

Tall fra statistisk sentralbyrå (SSB 2024) viser at unge mellom 18 og 24 år er overrepresentert i trafikkrelaterte lovbrudd, særlig promillekjøring og kjøring uten førerkort. Politiets tilstandsanalyse (Politidirektoratet 2025) viser at de groveste fartsovertredelsene og ruskjøring i stor grad begås av unge menn i alderen 18–20 år, med 19-åringene som den mest utsatte gruppen. Samtidig viser tall fra SSB at det er en liten gruppe som står for en stor andel av de alvorligste lovbruddene, og at disse ofte har en profil som samsvarer med unge lovbyggere generelt: høy impulsivitet, lav risikopersepsjon og påvirkning fra risikotolerante miljøer. Folkehelseinstituttets rapport «Barn, unge og kriminalitet» (FHI, 2020) understreker at tidlig debut med kriminalitet og alvorlige regelbrudd øker risikoen for en kriminell løpebane, og at trafikkrelatert kriminalitet ofte inngår i et bredere mønster av normbrudd og sosial marginalisering.

Det viser at det er viktig å se risikofylt kjøring i sammenheng med bredere atferdsproblemer og livssituasjon. Dette krever forståelse i hvordan psykologiske, emosjonelle og sosiale faktorer samspiller. Tiltak rettet mot denne gruppen må være tverrfaglige og helhetlige, og inkludere sosial støtte, psykisk helsehjelp og forebygging av kriminalitet. Samarbeid mellom politi, skole, barnevern og helsevesen m.m. er avgjørende for å identifisere og følge opp unge med høy risiko. Mye handler om tidlig forebygging. Ved å anerkjenne at spesielt risikoutsatte unge førere har særskilte kjennetegn og behov, kan trafikksikkerhetsarbeidet bli mer treffsikkert og effektivt.

3.1.8 Andre «midlertidige» risikofaktorer

Unge førere kan også påvirkes av det vi kan kalle andre «midlertidige risikofaktorer». Med dette menes faktorer eller forhold som reduserer kjøreevnen i bestemte situasjoner. Dette inkluderer alkohol- og rusbruk, distraksjon, tretthet og emosjonell ustabilitet. Slike faktorer virker ofte sammen og forsterker hverandre, noe som gjør unge førere spesielt sårbare i trafikken (SWOV 2021).

Selv om unge ikke nødvendigvis kjører oftere i påvirket tilstand enn eldre, har de høyere ulykkesrisiko ved lavere promillenivåer. Det skyldes en kombinasjon av manglende erfaring med både alkohol og bilkjøring, samt svekket evne til å vurdere egen påvirkning (Peck m.fl. 2008). Risikoen øker ytterligere når unge kjører med jevnaldrende passasjerer (Herrera-Gómez m.fl. 2019). Cassarino og Murphy (2018) understreker at rusbruk blant unge ofte skjer i sosiale sammenhenger hvor gruppepress spiller inn.

Distraksjon og uoppmerksomhet er en av de mest fremtredende risikofaktorene blant unge førere. De er mer tilbøyelige til å bruke mobiltelefoner og digitale enheter under kjøring, og har samtidig dårligere evne til å filtrere ut irrelevante stimuli (Jolles 2017). Samtaler med jevnaldrende passasjerer har vist seg å øke risikoen for ulykker, mens tilstedeværelsen av voksne passasjerer kan ha en beskyttende effekt (Caird m.fl. 2018; Engström m.fl. 2008).

Tretthet og søvnunderskudd er undervurderte risikofaktorer, særlig fordi unge har et biologisk behov for mer søvn og lavere evne til å oppdage tretthet, samtidig som de ofte kjører om natten (Groeger 2006; Paterson & Dawson, 2017).

Følelser kan ha innvirkning på føreratferd hos alle. Unge førere er mer emosjonelt reaktive og har lavere evne til emosjonsregulering. Dette gjør de mer utsatt for å la sinne, opphisselse eller tristhet påvirke kjøreatferden negativt (Zhang & Chan 2016; Eherenfreund-Hager m.fl. 2017).

Det er viktig å være klar over at slike midlertidige faktorer sjelden opptrer isolert. Faktorene virker ofte sammen og forsterker hverandre, noe som gjør unge førere særlig sårbare. Cassarino og Murphy (2018) fremhever at risikofylt kjøring blant unge ofte er et resultat av samspill mellom flere faktorer – både individuelle og situasjonsbetingede. For eksempel kan en ung fører som er trøtt, påvirket av alkohol og kjører med risikotolerante venner, være i en situasjon der risikoen for ulykke er/blir svært høy. Slike kombinasjoner av faktorer forsterker hverandre og gjør det vanskeligere å kompensere for svakheter i vurderingsevne og impuls kontroll.

3.2 Endring i ulykkesutviklingen – har noe skjedd med de unge?

3.2.1 Velferdsforskningsinstituttet NOVA: Viktige samfunnstrender og trafikkatferd

I løpet av de siste tiårene har trafiksikkerheten blant unge førere i Norge forbedret seg betydelig og det har vært en markant nedgang i antall dødsulykker og hardt skadde. Dette positive utviklingen har imidlertid flatet ut de senere årene. Årsaken til denne endringen er kompleks, sammensatt og vanskelig å konkludere. For å forstå hvorfor, må vi både se på betydningen av konkrete og fysiske trafiksikkerhetstiltak, opplæring, regelverk, bilpark, infrastruktur og teknologi. I tillegg må vi også rette oppmerksomheten mot hva som kjennetegner dagens unge og hvordan samfunnsmessige trender og endringer blant annet i oppvekstvilkår og psykososiale forhold kan påvirke trafikkatferd og risiko i trafikken. Skal man forstå de unge må man ha innsikt i hva slags liv de unge lever og hvilken tid de lever i. Igjen viser dette viktigheten av å ha en helhetlig tilnærming - unges trafikkatferd formes av komplekse samspill mellom biologiske, sosiale, kulturelle og geografiske faktorer.

Et sentralt funn i NOVAs ungdomsundersøkelser er at norske ungdommer generelt har gode oppvekstvilkår, høy livskvalitet og sterke sosiale relasjoner. Samtidig peker NOVA på en rekke utviklingstrekk som gir grunn til bekymring. Etter flere år med nedgang i problematferd og rusmiddelbruk, har det siden 2018 vært en økning blant annet i mobbing, vold, skolefravær og bruk av alkohol og narkotiske stoffer. Selv om de fleste unge er lovlige, har andelen som rapporterer om nasking og hærverk økt.

Et sentralt begrep i norsk ungdomsforskning er «skikkelighetstrenden» - en kulturell endring der unge har blitt mer ansvarlige, lovlige og helsebevisste enn tidligere generasjoner. Den innebar en dreining bort fra tradisjonell ungdomsatferd preget av opprør, risikotaking og eksperimentering med rusmidler, og mot en livsstil preget av moderasjon, kontroll og målrettethet. Trenden, som startet rundt midten av 2000-tallet, har vært knyttet til redusert rusbruk, færre lovbrudd og økt skoleengasjement. Hva som ligger bak disse trendene er sammensatt og vanskelig å gi klare svar på. NOVA (Eid Jacobsen 2025) peker på at denne trenden kan ha hatt en positiv innvirkning på unges trafikkatferd, ved at ansvarlighet og moderasjon også overføres til hvordan de oppfører seg i trafikken. Samtidig understreker de at det ikke foreligger empirisk dokumentasjon for en direkte årsakssammenheng.

NOVA peker imidlertid på flere brudd på skikkelighetstrenden i 2018 og at disse har økt gradvis etter det. Det har vært en økning i mobbing, vold, skolefravær og bruk av rusmidler, særlig cannabis og kokain, og flere deltar i nasking og hærverk enn tidligere år. Dette viser en moderat endring i risikoatferd. Denne utviklingen sammenfaller med stagnasjon i den tidligere positive trenden i trafikkulykker blant unge. Spørsmålet er så om brudd på skikkelighetsstrenden kan forklare endringer i trafiksikkerhet. Hvorfor dette har skjedd i dette tidsrommet er vanskelig å forklare, sier NOVA.

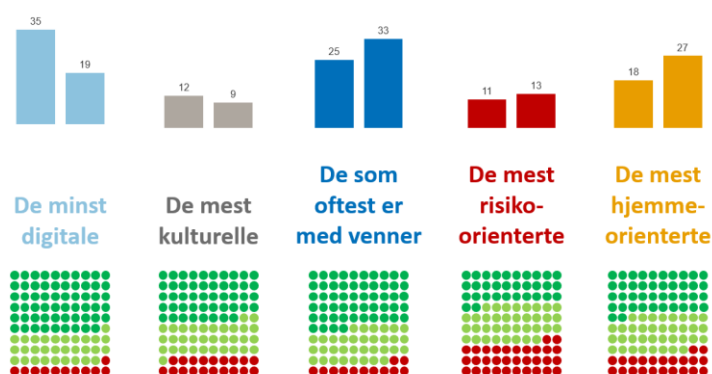
NOVA er tydelig på at sammenfallet mellom svekkelse i skikkelighetstrenden og stagnasjonen i trafiksikkerhetsutviklingen blant unge ikke nødvendigvis betyr at det ene har forårsaket det andre. NOVA peker på at det har vært en økning i problematferd, rusmiddelbruk og psykiske plager siden 2018 og at dette kan indikere en snuende trend, men det gis ikke empirisk belegg for en direkte kobling til økte ulykestall. Det er med andre ord en forsiktig formulert hypotese, ikke en konklusjon.

NOVA understreker samtidig at nedgangen i trafikkulykker blant unge startet lenge før skikkelighetstrenden, noe som peker på at sammenhengen mellom ungdomskultur og trafikkulykker er sammensatt. Andre konkrete og fysiske tiltak har eksempelvis også hatt innvirkning på nedgangen i trafikkulykker.

NOVA argumenterer derfor for at ungdomskultur og trafikkatferd må forstås som et komplekst samspill mellom individuelle, sosiale og strukturelle faktorer, og at det er behov for videre forskning som ser disse utviklingene i et helhetlig og langsiktig perspektiv (Eid Jacobsen 2025).

3.2.2 Endringer i de unges livssituasjon, fritid og mobilitet

NOVA (2024) dokumenterer betydelige endringer i unges fritidsvaner det siste tiåret, med en tydelig dreining mot mer hjemmeorientert fritid (figur 3.1). Dette reduserer sannsynligheten for å delta i aktiviteter som innebærer kjøring, noe som potensielt reduserer eksponering for trafikkulykker. NOVA har identifisert fem fritidsprofiler blant unge: «de minst digitale» (19 prosent i 2024), «de mest kulturelle» (9 prosent), «de som oftest er med venner» (33 prosent), «de mest risikoorienterte» (13 prosent) og «de mest hjemmeorienterte» (27 prosent). Andelen «mest hjemmeorienterte» har økt fra 18 til 27 prosent mellom 2014 og 2024 (NOVA 2024). Samtidig har gruppen «mest risikoorienterte» – preget av rusbruk, regelbrudd og lavere skoletrivsel – vokst etter pandemien. Unge med lav sosioøkonomisk status er overrepresentert i denne gruppen, som også rapporterer om lav livskvalitet og høyere eksponering for vold og trakassering. Selv om sammenhengen mellom fritidsprofil og trafikkatferd ikke er direkte kartlagt, er det rimelig å anta at unge med høy risikoorientering også har høyere sannsynlighet for risikofylt atferd i trafikken.



Figur 3.1: Klassifisering av unges ulike fritidsprofiler, andel av spurte unge i ungdataundersøkelsen 2022-2024 (NOVA 2024). Figuren vist i NOVA sin presentasjon på workshop 8.4.25 om unge i trafikken.

3.2.3 Sosiale forskjeller

Sosioøkonomiske forskjeller har stor betydning for unges livssituasjon og risikoatferd. Unge fra familier med lav inntekt, lav utdanning og begrensede ressurser er overrepresentert i grupper med høy risikoatferd (Bakken m.fl. 2024). Folkehelseinstituttet (FHI) (2022). Disse ungdommene har ofte lavere tilgang til bil, førerkort og trygg transport, noe som kan øke sannsynligheten for å være passasjer hos risikoutsatte førere, eller kjøre uten førerkort. Sosiale forskjeller påvirker også deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter, som igjen kan ha betydning for trafiksikkerhet. Unge med strukturert hverdag og støtte fra foreldre har lavere risiko for trafikkulykker enn unge med mer ustrukturert livsstil (Eid Jacobsen 2025).

Deltakelse i fritidsaktivitet er et av mange viktige tiltak. «Fritidserklæringen» er en avtale mellom staten, KS og frivillige organisasjoner med mål om at alle barn skal ha mulighet til å delta i minst én organisert fritidsaktivitet – uavhengig av familiens økonomi. Den bygger på FNs barnekonvensjon og understreker betydningen av fritidsaktiviteter som arenaer for mestring, sosialisering og inkludering. NOVA påpeker at ulikhetene i fritidsdeltakelse fortsatt er betydelige (Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet u.å).

3.2.4 Digital teknologi

Digital teknologi og sosiale medier har endret unges fritid og sosiale samhandling. Smarttelefoner og sosiale plattformer har skapt nye arenaer for sosialt fellesskap, men også for deling av risikofylt atferd, som råkjøring og trafikkrelaterte utfordringer, noe som kan bidra til normalisering av farlig kjøring. Samtidig kan digital planlegging og kommunikasjon ha bidratt til redusert promillekjøring, ved at unge lettere avtaler trygg transport til og fra sosiale arrangementer (Eid Jacobsen 2025).

Skjermbruk har økt betydelig, særlig blant «hjemmeorientert» ungdom og «de som oftest er med venner» (NOVA 2024). Økt skjermtid kan påvirke trafikksikkerheten negativt, særlig gjennom digital uoppmerksomhet. Uoppmerksomhet i trafikken er et stort problem – og er noe som gjelder alle førere, uavhengig av alder. Cassarino og Murphy (2018) viser på sin side at unge førere er mer utsatt for distraksjoner og uoppmerksomhet når de kjører enn eldre, grunnet mindre erfaring og lavere grad av automatiserte kjøreferdigheter.

3.2.5 Bruk av rusmidler

Bruken av rusmidler blant unge har endret seg de siste årene. Mens alkoholbruken har gått noe ned, har bruken av cannabis og kokain økt, særlig i urbane festmiljøer (Folkehelseinstituttet [FHI] 2025; Bakken m.fl. 2024). Kokain brukes ofte strategisk for å motvirke alkoholrus, noe som kan være særlig risikabelt i trafikk. NOVA omtaler dette som en ny type risiko (Eid Jacobsen 2025). Kokainbruk er fortsatt mest utbredt i større byer, men trender som starter urbant kan spre seg over tid (SERAF 2023).

Ungdata viser at de fleste unge har negative holdninger til ruskjøring, men mange rapporterer at de kjenner noen som har kjørt i påvirket tilstand, noe som tyder på at dette fortsatt forekommer i enkelte miljøer. Gutter er mer tilbøyelige til å akseptere ruskjøring enn jenter (Eid Jacobsen 2025).

3.2.6 Psykisk helse og mestring

Ungdoms psykiske helse har endret seg betydelig det siste tiåret. NOVA viser at livskvaliteten blant unge har gått ned i løpet av det siste tiåret med økt stress, press og ensomhet, særlig blant jenter, men også gutter fra grupper med lav sosioøkonomisk status (Bakken m.fl. 2024; Eid Jacobsen 2025). Samtidig har unge med høy livskvalitet – særlig «de minst digitale» og «de som oftest er med venner» – lavere forekomst av regelbrudd og rusbruk. Dette understreker betydningen av trivsel og sosial støtte som beskyttende faktorer. Helsedirektoratet fremhever viktigheten av psykisk helse. Psykiske helseplager som søvnvansker, mobbing og ensomhet kan svekke konsentrasjon og impulskontroll, og dermed øke ulykkesrisikoen (Helsedirektoratet, 2024). NOVA viser også at andelen unge med «risikoorientert» fritidsprofil har økt etter pandemien, og at denne gruppen har lavere skoletrivsel, fremtidsoptimisme og høyere eksponering for vold og rus (Eid Jacobsen 2025). Geografiske forskjeller i psykisk helse og tjenestetilbud kan forsterke ulikheter i mestring og risiko (Helsedirektoratet 2019).

4 Ulykkesbilde og ulykkesutvikling for drepte og hardt skadde unge de siste 40 årene

Formålet med dette kapitlet er å dokumentere de lange utviklingslinjene for drepte og hardt skadde unge. Det utfyller kapittel 5 og 6, som er avgrenset til kun å gjelde dødsulykker der en ung MC- eller bilfører har utløst ulykken. Analyseperioden strekker seg over 41 år fra 1983 og fram til 2023, og omtales som «40-årsperioden». Det presenteres også tall for perioder som ligger tettere opp til nå-situasjonen, omtalt som 5-årsperioden (2019-2023) og 11-årsperioden (2013-2023). Kapitlet består primært av deskriptiv statistikk der ungdomsgruppen sammenlignes med trafikantgruppen 25 år og eldre. Her presenteres også nye beregninger av ulykkesrisiko for unge i bil og på MC/moped for periodens siste syv år (2017-2023).

Tallene er hentet fra personskadestatistikken (TRULS-registeret), som inneholder ulykkesstatistikk for alle personskadeulykker gjennom flere ti-år, noe statistikken basert på dybdeanalyser av dødsulykker (UAG-databasen) ikke gjør. I tillegg inngår eksponeringsdata fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU).

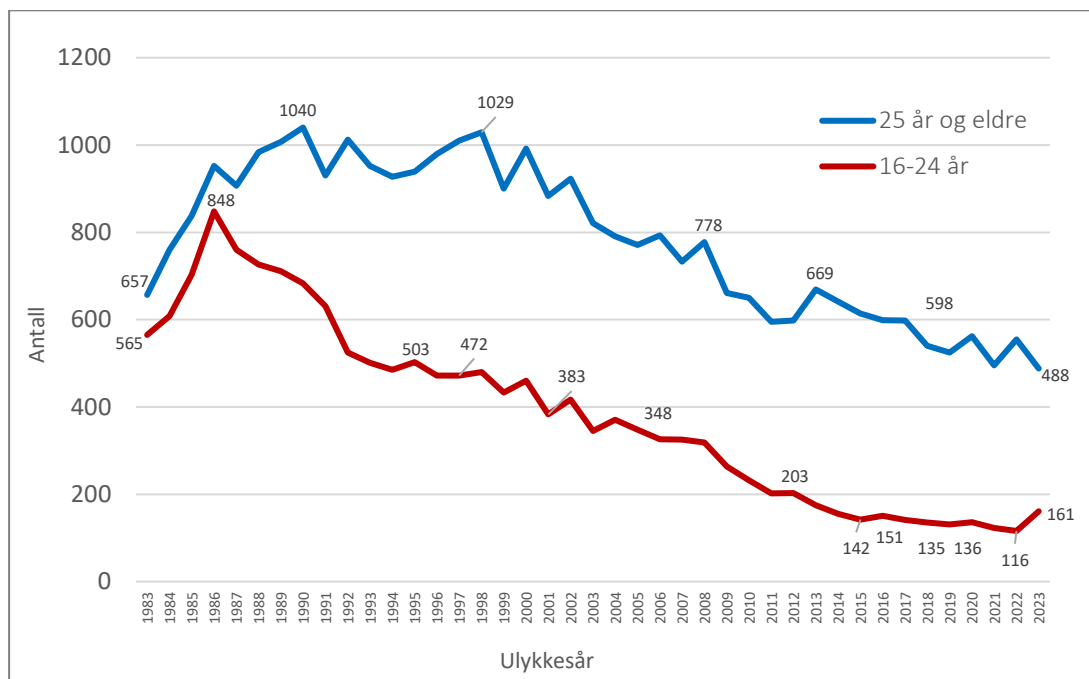
Kapitlet er delt i fem underkapitler: I [kapittel 4.1](#) ser vi på den generelle ulykkesutviklingen for drepte og hardt skadde unge basert på både risikoberegninger og deskriptiv statistikk. I [kapittel 4.2](#) tas alle skadde og drepte med, der utviklingen i skadegrad undersøkes. I [kapittel 4.3](#) sammenlignes både risikotall og tall for antall drepte og hardt skadde *innen* ungdomsgruppen når det gjelder alder og kjønn. [Kapittel 4.4](#) handler om hvilke typer kjøretøy de unge satt i eller på da ulykkene skjedde, og hvordan dette har endret seg over tid. Til slutt, i [kapittel 4.5](#), presenteres tall for drepte og hardt skadde fordelt på ulykkestyper.

4.1 Ulykkesutvikling og risiko for de unge

Trafikksikkerheten blant unge i Norge forbedret seg betydelig i løpet av 40-årsperioden, med en betydelig nedgang i antall drepte og hardt skadde. Statistikken viser imidlertid en *utflating* blant de unge de siste årene når vi ser alle 16-24-åringene under ett. Når vi tar hensyn til hvor mye de unge faktisk ferdes i trafikken ser vi derimot en økning blant de yngste unge i risiko for å bli drept og hardt skadd i bil.

4.1.1 Utvikling i antall drept og hardt skadde for alle kjøretøygrupper

Figur 4.1 sammenligner absolutte tall pr. år for drepte og hardt skadde i alderen 16-24 år med personer 25 år og eldre. Trendene pekte oppover for begge aldersgruppene i starten av 40-årsperioden, med en påfølgende og langvarig reduksjon for begge gruppene, spesielt de unge. Gjennomsnittlig årlig antall drepte og hardt skadde unge i 5-årsperioden 2019-2023 var bare en sjettedel av antallet i toppåret 1986, mens det for andre ikke-unge i samme 5-årsperiode «bare» lå på rundt halvparten av nivået på slutten av 1980-tallet. Nedgangen for unge 16-24 år startet før nedgangen for de over 24 år, men stoppet opp tidligere, det vil si i 2015. I de åtte årene siden da har tallet på drepte og hardt skadde unge mer eller mindre flatet ut. Unge utgjorde tidligere en betydelig høyere andel av alle drepte og hardt skadde i trafikken enn de gjør i dag.



Figur 4.1: Utviklingen 1983-2023 i antall drepte og hardt skadde personer 16-24 år, sammenlignet med drepte og hardt skadde personer 25 år +.

For oversikt over gjennomsnittlig årlig antall skadde og drepte i trafikken 1983-2023 fordelt på skadegrad, aldersgrupper og 5-årsperioder – se tabell V-4.2 i vedlegg.

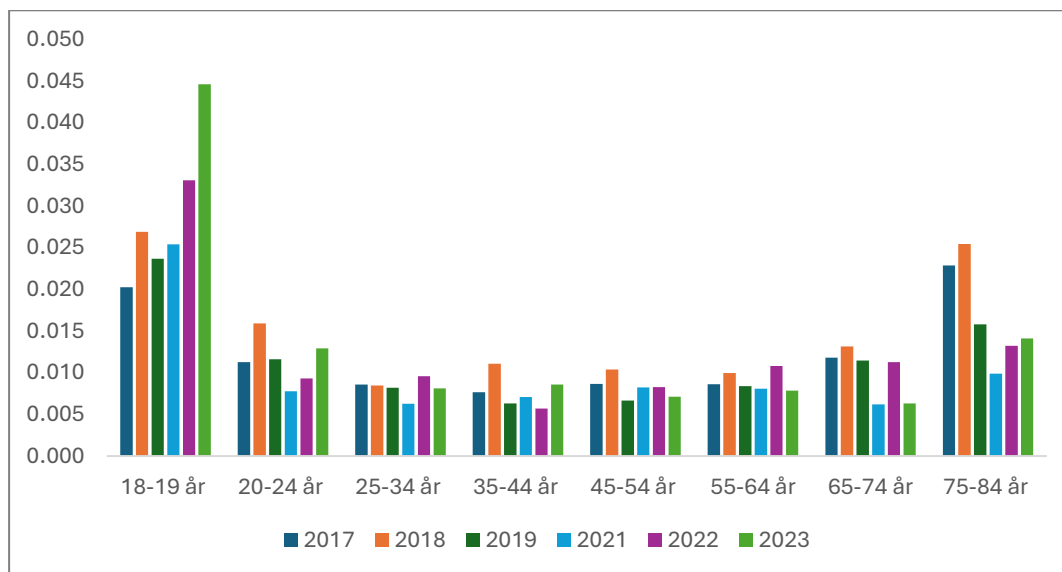
4.1.2 Unges ulykkesrisiko og risikoutvikling

Beregninger av ulykkesrisiko i forbindelse med foreliggende temanalyse

Det er i forbindelse med foreliggende temaanalyse gjennomført beregninger av ulykkesrisiko for unge i trafikken med bruk av data fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) for perioden 2017 – 2023, der ulykkesrisiko defineres som antall ulykker eller skadde pr. eksponeringsenhet. Tallene sier noe om sannsynligheten for å bli innblandet i en bilulykke pr. km man ferdes i trafikken.

Figur 4.2 viser at 18–19-åringene hadde klart høyest risiko for å bli drept eller hardt skadd i bil, og risikoen for denne aldersgruppen doblet seg i perioden. 18-19-åringene hadde også den klart høyeste risikoen i hvert av de inkluderte årene, det vil si opptil syv ganger høyere enn bilførere og -passasjerer i alderen 25-64 år. Dette gjaldt også 20–24-åringene, der risikoen riktignok var en del lavere enn for 18-19-åringene. 20-24-åringene hadde om lag 1,5 - to ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd enn eldre aldersgrupper⁵.

⁵ Om metodiske begrensninger ved bruk av reisevanedata for unge, se [2.3](#).



Figur 4.2: Risiko for å bli drept og hardt skadet i bil fordelt etter alder i årene 2017-2019 og 2021-2023, målt som risiko pr. million kjørte km (også gjengitt som tabell V-4.1 i vedlegg).

Andelen unge i alderen 18-24 år som hadde førerkort i klasse B gikk i løpet av perioden 2013-2023 jevnt nedover, riktignok med en økning blant 18-åringene under pandemien. I 2013 hadde 9,1 prosent i ungdomsgruppen sett under ett førerkort i klasse B, mens tilsvarende andel i 2023 var 8,3 prosent (figur V-4.1). Det finnes i dag ingen offentlig tilgjengelige statistikk eller undersøkelser som viser hvor mange unge mellom 18 og 24 år som har tilgang til bil eller eier en bil selv. Selv om enkelte undersøkelser kartlegger holdninger og fremtidige forventninger til bilbruk blant unge, mangler det konkrete tall på faktisk bilhold i denne aldersgruppen. Andre faktorer som virker inn på ulykkesrisikoen er nærmere gjort rede for i ulike deler av rapporten.

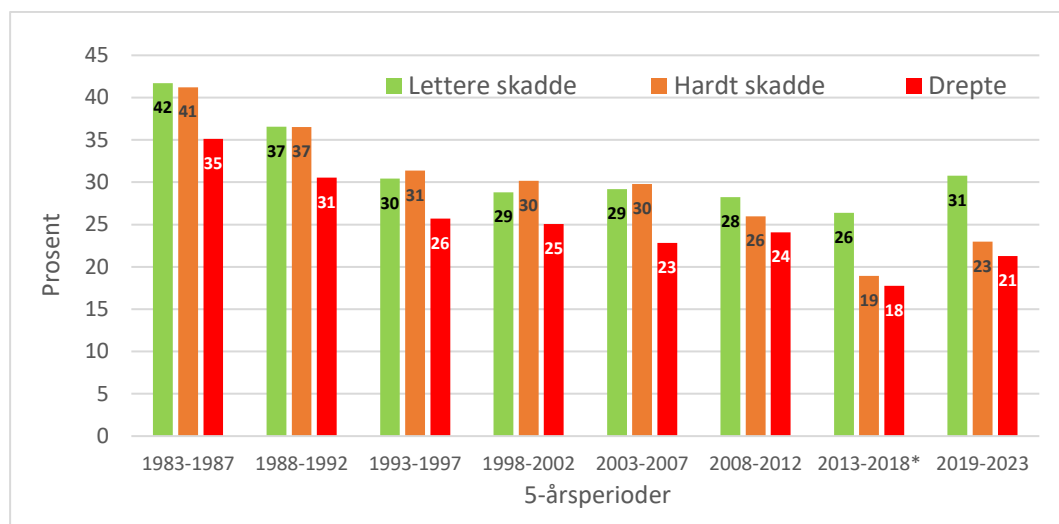
Risikoberegninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI)

Transportøkonomisk Institutt har gjennomført beregninger av risiko i vegtrafikken gjennom mange år. Den niende ble publisert i 2024, og viser en U-formet kurve mellom alder og risiko uavhengig av hvilket risikomål som benyttes. Personer i midten av aldersskalaen, det vil si middelaldrende og yngre eldre, hadde gjennomgående lavest risiko for ulykker. Dette mønsteret gjaldt på tvers av ulike beregningsmetoder. Bjørnskau m.fl. skriver at skaderisikoen for personbilførere har blitt redusert over tid, og da spesielt for de yngste og eldste bilførerne. Risikoreduksjonen for unge var spesielt sterk fram til 2013/14, men sank også fra 2014-2018. Etter 2018 stagnerte risikoreduksjonen for unge i aldersgruppen 18-24, som fordrer at innsatsen rettet mot yngre trafikanter må opprettholdes og også intensiveres (Bjørnskau m.fl. 2024). Når det gjelder unge førere av lett og tung MC, har det vært en svak økning i risiko de siste årene ifølge TØI's beregninger. Utviklingen i risiko for dødsulykker følger i stor grad samme mønster som for lettere og alvorlige personskader (Bjørnskau m.fl. 2024).

4.2 Drepte og skadde fordelt på skadegrad

I underkant av 2800 unge i alderen 16-24 år mistet livet eller ble skadd i trafikkulykker pr. år i perioden 1983-2023. Dette utgjorde ca. en tredjedel av alle skadde og drepte i personskadeulykker, med 64 drepte, 323 hardt skadde og 2405 lettere skadde i gjennomsnitt pr. år. For mer detaljert tallgrunnlag, se tabell V-4.2 i vedlegg.

Figur 4.3 viser at andelen unge blant de skadde og drepte ble mindre gjennom 40-årsperioden. Dette gjaldt for alle skadegrader, med størst nedgang for drepte og minst for lettere skadde. I gjennomsnitt utgjorde unge ca. en tredjedel (31 prosent) av alle skadde og drepte i perioden.



Figur 4.3: Andel unge skadde og drepte av alle skadde og drepte i perioden 1983-2023, fordelt på skadegrad og 5-årsgrupper. Andelen er beregnet utfra årlig gjennomsnitt pr. 5-årsgruppe (*perioden 2013-2018 inkluderer 6 år)

Andelen unge *drepte* sank betydelig fra å utgjøre over en tredjedel av alle drepte i begynnelsen av perioden, til å ligge på mellom en fjerdedel og en femtedel de siste 30 årene. Holder vi oss til kun dødsulykkene i perioden 2013-2023, som denne temaanalysen primært handler om, økte andelen drepte igjen i siste 5-årsperiode etter å ha vært rekordlav den foregående 6-årsperioden (2013-2018). I antall utgjorde de drepte unge i gjennomsnitt 21 pr. år i 11-årsperioden.

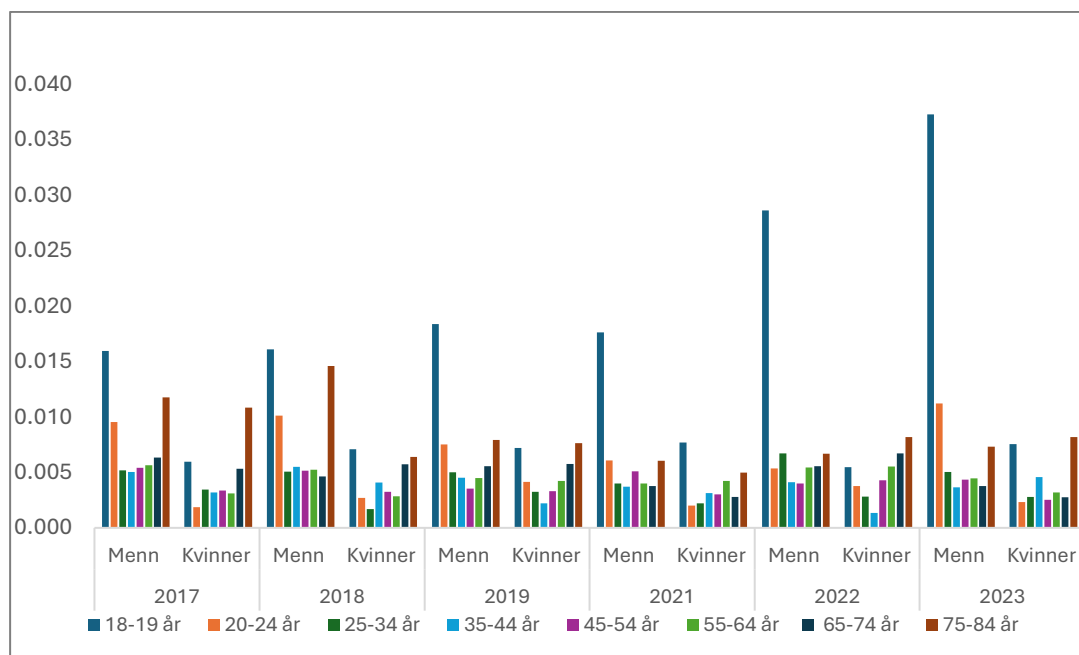
Utviklingen for andelen unge *hardtskadde* fulgte et lignende mønster som for unge drepte, og kan deles inn i tre perioder: En innledende periode med betydelig nedgang, en andre-periode med utflating, og en tredje-periode med økning. I antall utgjorde de hardtskadde unge i gjennomsnitt 121 pr. år i 11-årsperioden.

Unge *lettreskadde* skilte seg ut med den høyeste andelen, og utgjorde i store deler av 40-årsperioden mellom 30 og 40 prosent av alle lettere skadde pr. år. Også her økte andelen i siste del av perioden. I antall utgjorde de lettere skadde unge i gjennomsnitt 1159 pr. år i perioden 2013-2023.

4.3 Drepte og hardt skadde fordelt på de unges alder og kjønn

Alder og kjønn

Figur 4.4 viser *risiko* for å bli drept eller hardt skadd i bil pr. million kjørte km, fordelt på kjønn og ulike aldersgrupper i perioden 2017-2023. I alle år og aldersgrupper hadde menn høyere risiko enn kvinner. Kjønnforskjellene var spesielt tydelige blant de yngste førerne. I 2023 hadde menn 18-19 år en risiko for å bli drept eller hardt skadd på 0,037 ulykker pr. million kjørte km – altså over fire ganger så høy risiko som for kvinner. Kvinner i samme aldersgruppe var 0,008. Denne trenden var konsistent gjennom hele perioden fra 2017 til og med 2023. Også blant førere i aldersgruppen 20-24 var forskjellen i ulykkesrisiko tydelig mellom menn og kvinner, men noe mindre. I de eldre aldersgruppene var forskjellen mellom kjønnene også mindre, selv om den var til stede.

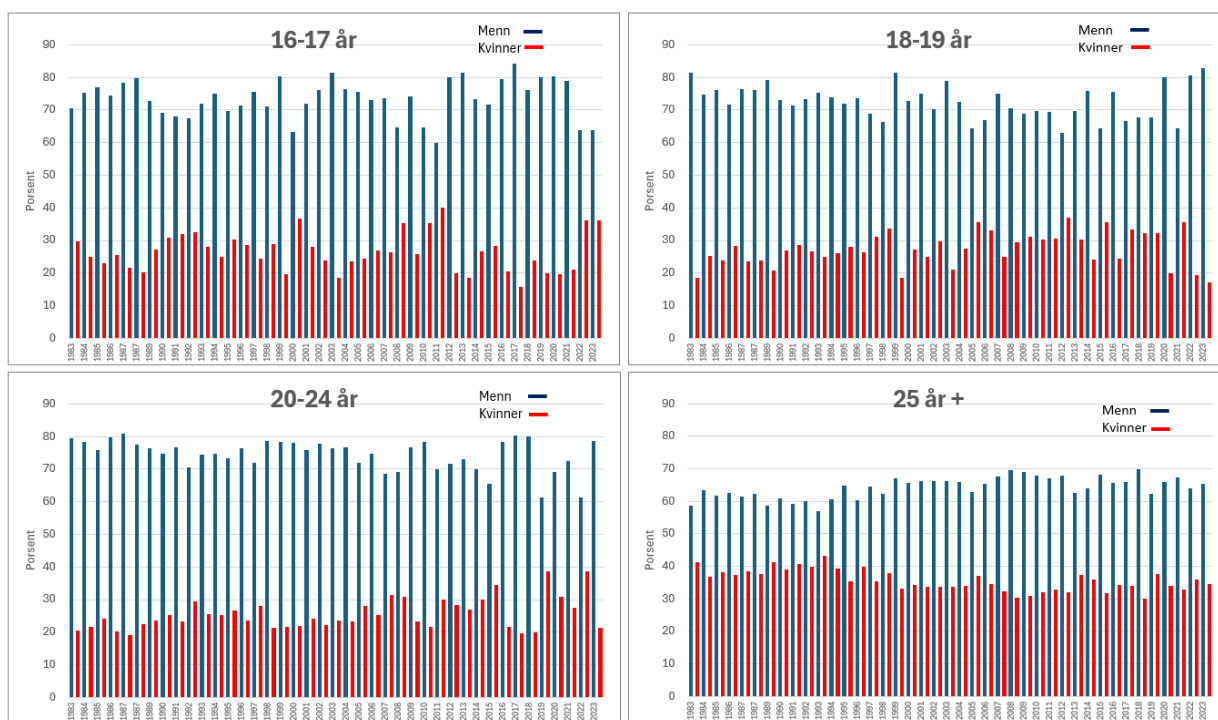


Figur 4.4: Ulykkesrisiko for ulykker med drepte og hardt skadde førere i bil fordelt etter alder og kjønn i periodene 2017-2019 og 2021-2023 (også gjengitt som vedleggstabell V-4.3).

Deskriptiv statistikk for drepte og hardt skadde kvinner og menn viser det samme som risikotallene – en betydelig overrepresentasjon av menn, slik også er tilfelle i andre statistikker for voldsomme hendelser, f.eks selvmordsstatistikk og drukningsstatistikk. Av alle drepte og hardt skadde unge i perioden 1983-2023 var i gjennomsnitt 74 prosent menn. En lignende overrepresentasjon gjaldt også når vi delte ungdom i mindre aldersgrupper: 73 prosent av 16-17 åringene, 74 prosent av 18-19 åringene og 76 prosent av 20-24 åringene var menn. Andelen gutter i gruppen 0-15 år var 61 prosent. For tilsvarende oversikt for 1-års aldersgrupper blant unge, se figur V-4.2.

Til sammenligning var andelen menn i gruppen eldre enn 24 år 67 prosent. Dette forteller at unge menn ikke bare var mer utsatt for å havne i alvorlige trafikkuulykker enn unge kvinner, men også mer utsatt enn andre menn. Overhyppigheten for unge menn innad i manngruppen var i gjennomsnitt 17 prosent for hele perioden, og falt til 11 prosent de siste fem årene. Man kan her spørre om denne utviklingen er uttrykk for at kvinners trafikantatferd har nærmet seg menns eller at menn har nærmet seg kvinners.

Figur 4.5 viser andel drepte og hardt skadde menn og kvinner over tid, og videre om det var forskjeller mellom kjønnene for undergruppene av unge og eldre 25 år +. Figuren forteller blant annet at andelen menn var langt høyere for unge enn andelen menn for alle andre drepte og hardt skadde. Ser vi på utviklingen i andelen drepte og hardt skadde kvinner, kan vi notere en økende tendens på slutten av perioden for jenter i 16- og 17-årene og kvinner i 20-årene. Om dette skyldes at kvinner har blitt mindre forsiktige eller at mennene har blitt mer forsiktige som førere eller myke trafikanter i disse aldersgruppene, er vanskelig å vite. Dessuten er tallene lave. Det er uansett verdt å merke seg at denne tendensen i relative andeler skjedde parallelt med en økende andel kvinnelige førere.



Figur 4.5: Andel drepte og hardt skadde kvinner og menn i perioden 1993-2023, fordelt på aldersgrupper.

Blant førerne i alderen 18-19 år som ble ansett som utløsende part i dødsulykker 2013-2023, var hele 91 prosent menn og ni prosent kvinner. Det vises til eget kapittel om dette (kapittel 5.4).

Plassering i bilen

En gjennomgang av ulikheter mellom kjønn for de drepte og skaddes plassering på eller i kjøretøyet, viser tre hovedtrekk: Unge menn var betydelig oftere førere enn unge kvinner, unge kvinner var overrepresentert som forsetepassasjerer i bilulykkene og kvinner ble i økende grad drept eller hardt skadd som førere.

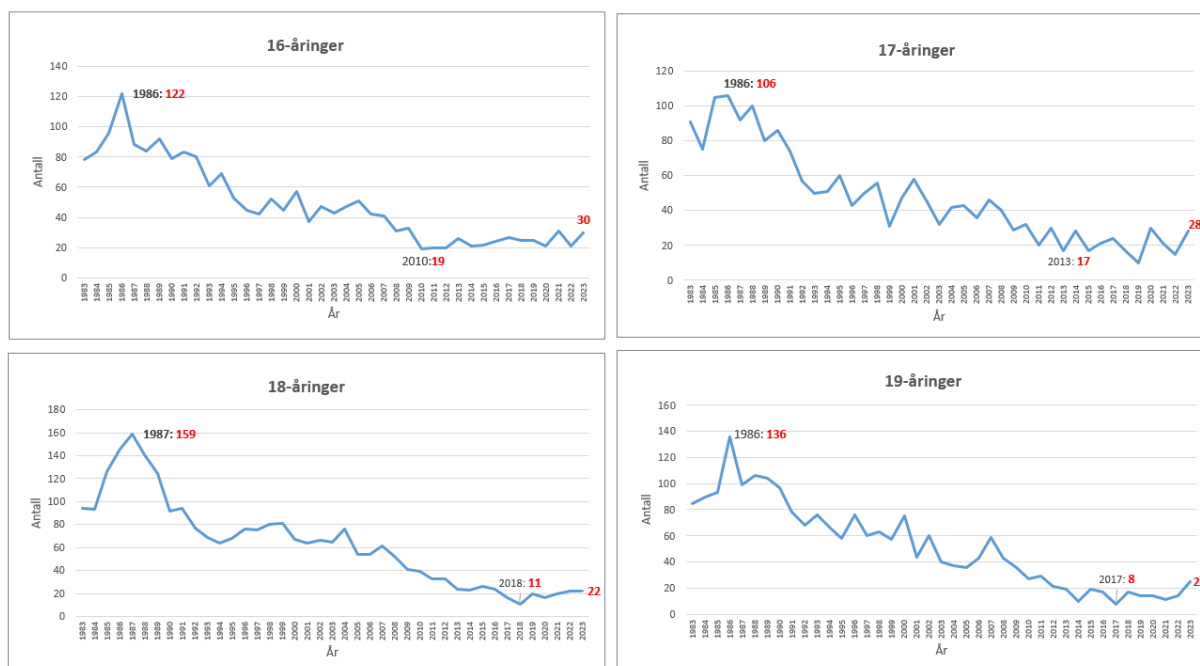
I løpet av de siste 11 årene var i gjennomsnitt fire av fem unge menn (80 prosent) førere av kjøretøyet de satt i eller på, mens tilsvarende andel for unge kvinner var to av tre (67 prosent).⁶ Motsatt var unge kvinner overrepresentert i det å sitte foran: Andelen unge kvinner blant forsetepassasjerene var i underkant av dobbelt så høy som andelen unge mannlige forsetepassasjerer (hhv. 19 og 11 prosent). Kvinner var også overrepresentert som baksetepassasjerer, men ikke i like stor grad.

⁶ Andelene er beregnet på bakgrunn av drepte og hardt skadde i alle typer trafikkenheter, inkludert fotgjengere.

I løpet av de første 30 årene av analyseperioden, fra 1983 til 2012, var andelen unge kvinner som satt på førerplass 57 prosent av alle skadde og drepte kvinner. For de neste ti årene økte denne andelen til 67 prosent. Økningen gjaldt også for unge menn, men ikke i like stor grad (fra 73 til 80 prosent). Økningen for begge kjønn kan tyde på at de unge oftere enn før var alene i/på kjøretøyet når de havnet i en ulykke (ref. kap. 6.2). Økningen blant kvinner kan dessuten henge sammen med at kvinner kjørte mer enn de gjorde før, eventuelt at de oftere kjørte alene, eller var den som kjørte mens andre kvinner eller menn/gutter satt på.

Forskjeller mellom alder innad i ungdomsgruppen

Av figur 4.6 framgår det at antallet drepte og hardt skadde 16- og 17-åringer gikk jevnt nedover fra midten av 1980-tallet fram til 2010. Rundt 2010-2011 snudde denne trenden, med en økning for 16-åringene og vekslende opp- og nedgang for 17-åringene. De fleste ulykkene med 16-åringene de siste årene har vært ulykker med lett MC. Økningen kan ha sammenheng med at det i samme tidsrom ble solgt langt flere lette motorsykler i landet enn tidligere, samt at flere 16-åringene tok førerkort for lett MC enn før (figur V-6.3). 17-åringene oppnådde sitt laveste ulykkestall i 2019, med ti drepte og hardt skadde.

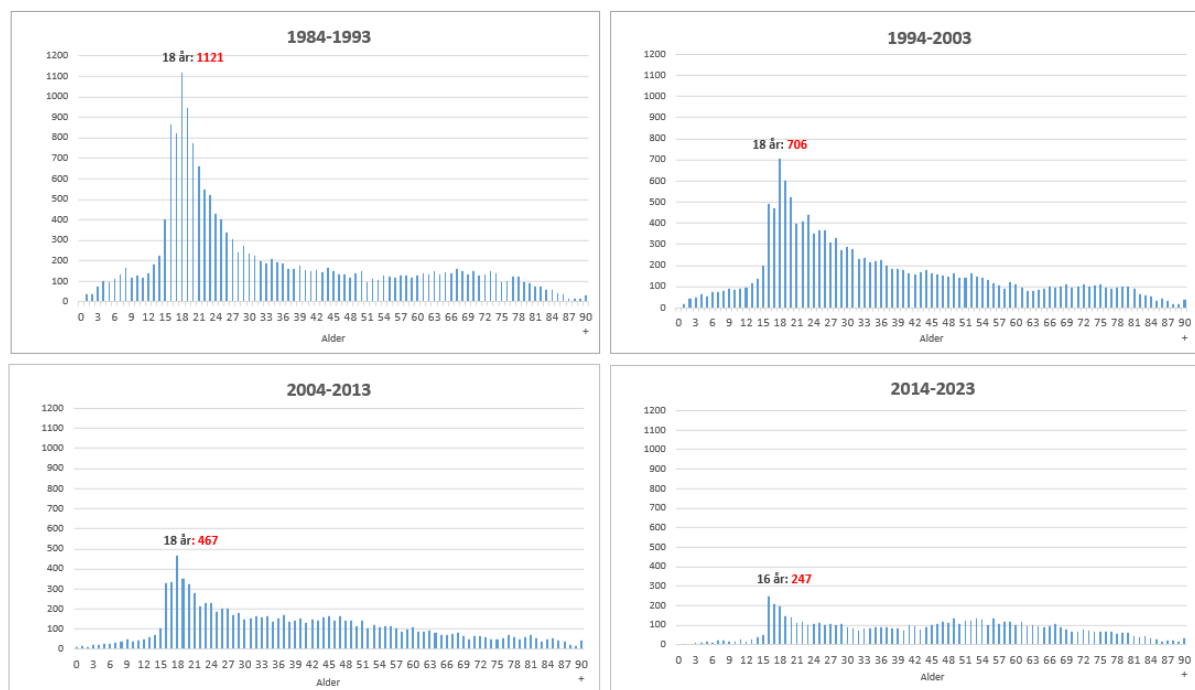


Figur 4.6: Utviklingen i antall drepte og hardt skadde i perioden 1983-2023, fordelt på alder.

Når det gjelder antall drepte og hardt skadde 18-19-åringer, startet en langvarig nedgang rundt 1986, som varte noe lenger enn for 16-17-åringene. Som vist i figur 4.7, nådde 18- og 19-åringene sitt laveste punkt omtrent samtidig, rundt 2017-2018, med henholdsvis 11 og åtte drepte og hardt skadde. Dette tilsvarte en reduksjon på 88 prosent for 18-åringene (1987-2016) og 94 prosent for 19-åringene (1986-2017). Fra rundt 2016-2017 og fram til 2023, doblet antallet drepte og skadde seg for 18-åringene og tredoblet det seg for 19-åringene.

Antallet drepte og hardt skadde 20-24-åringer har også hatt en stor reduksjon. Nedgangen startet, som for de andre ungdomsgruppene, i 1986 og varte noe lenger, helt fram til 2021. Reduksjonen tilsvarte 88 prosent. Også i denne aldersgruppen kom en oppgang mot slutten av perioden.

16-åringene byttet plass med 18-åringene som den dominerende aldersgruppen de siste ti årene av 40-årsperioden (figur 4.7). Det årlige antallet drepte og hardt skadde 16-åringene i perioden 2014-2023, totalt 25, var godt over dobbelt så høyt som det årlige antallet i hver av de andre 1-års aldersgruppene, som lå på rundt ti pluss/minus pr. år.

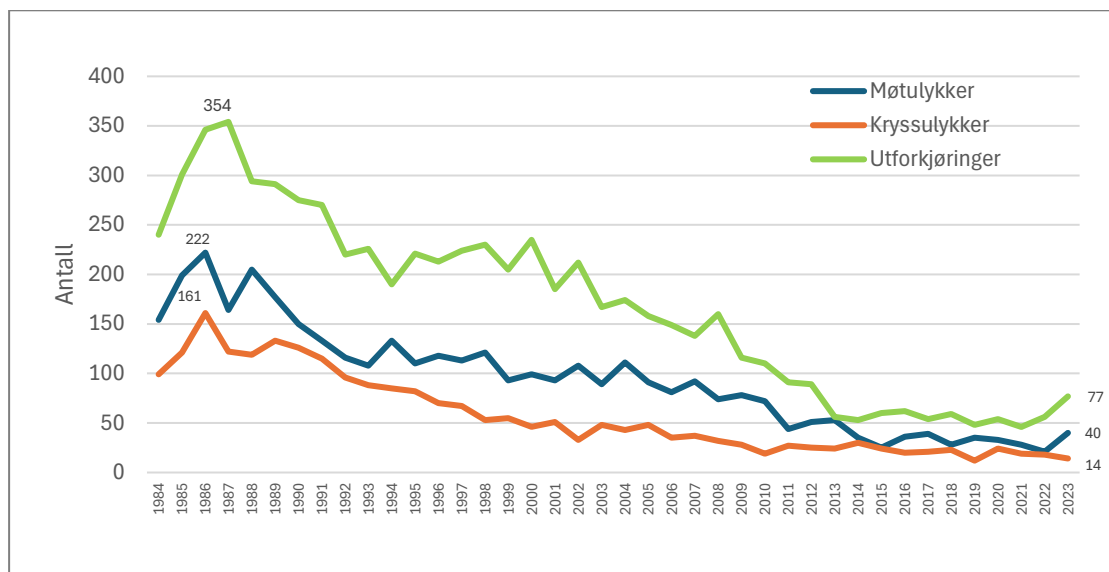


Figur 4.7: Antall drepte og hardt skadde i trafikken i Norge i 40-årsperioden 1984-2023, fordelt på alder og 10-årsperioder.

4.4 Drepte og hardt skadde fordelt på uhellskategori

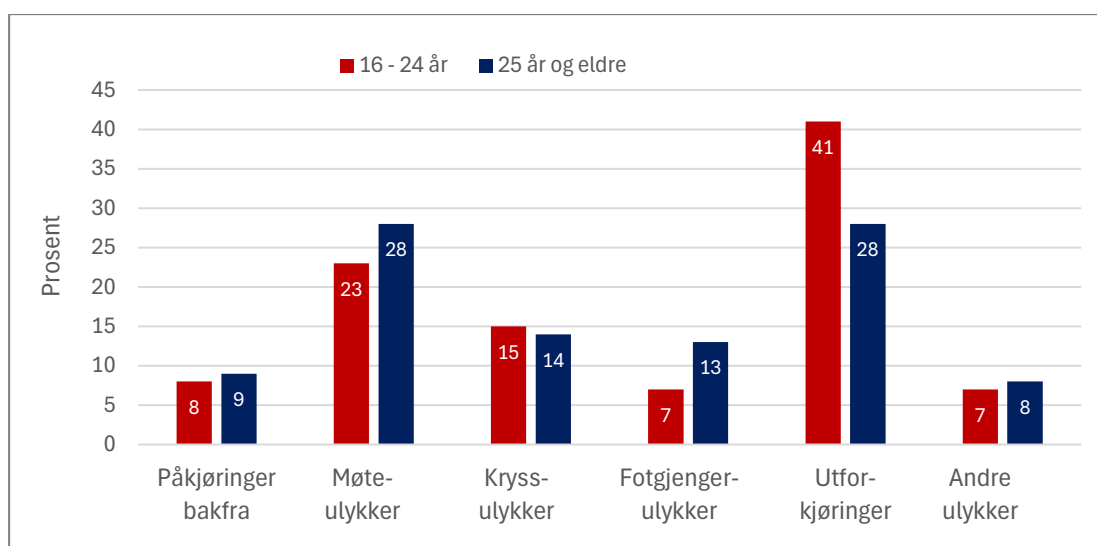
Figur 4.8 på neste side viser hvordan 16-24 åringer fordelte seg på de tre hyppigste ulykkestypene over tid. Ser vi på nedgangen fra toppåret til siste år i perioden, får vi følgende resultater: Kryssulykkene gikk mest ned for de unge, med 91 prosent, mens påkjøringer bakfra, møteulykker og fotgjengerulykker fulgte på de neste plassene med en nedgang på hhv. 83, 82 og 80 prosent. Utforkjøringsulykkene, sammen med «andre ulykker», gikk minst ned med hhv. 76 og 78 prosent.

Utforkjøringsulykker var den ulykkestypen unge oftest var involvert i. Gjennom perioden ble i gjennomsnitt 168 unge drept eller hardt skadd i utforkjøringsulykker pr. år. Tilsvarende tall for siste 10-årsperiode var 57. Når det gjelder den nest hyppigste ulykkestypen, møteulykker, var antall årlig drepte og hardt skadde for hele perioden 98, mot 32 pr. år i den siste 10-årsperioden. Kurvene viser en tydelig utflating av antall drepte og hardt skadde unge i både utforkjøringsulykker og møteulykker, som forklarer av stagnasjonen i den generelle ulykkesutviklingen for ungdomsgruppen et godt stykke på vei. Utforkjøringsulykkene har hatt den største reduksjonen når vi ser hele perioden under ett.



Figur 4.8: Utviklingen av antall drepte og hardt skadde unge 16-24 år for de tre hyppigste ulykkestypene i perioden 1984-2023.

Figur 4.9 viser over- og underrepresentasjon av ungdomsgruppen for hver av ulykkestypene sammenlignet med gruppen 25 år og eldre. Ved siden av å være hyppigst, var utforkjøringsulykkene i tillegg den ulykkestypen der unge var mest overrepresentert sammenlignet med eldre drepte og hardt skadde. Overrepresentasjonen gjaldt gjennom hele 40-årsperioden, men sank betydelig fra å utgjøre 77 prosent av alle ungdomsulykkene i perioden 1984-1993, til 46 prosent i perioden 2014-2023. Det meste av overrepresentasjonen på utforkjøringsulykker ble motsvart av underrepresentasjon på de andre ulykkestypene. Når perioden ses under ett, lå kryssulykker og «andre ulykker» nærmest likt for de to aldergruppene.



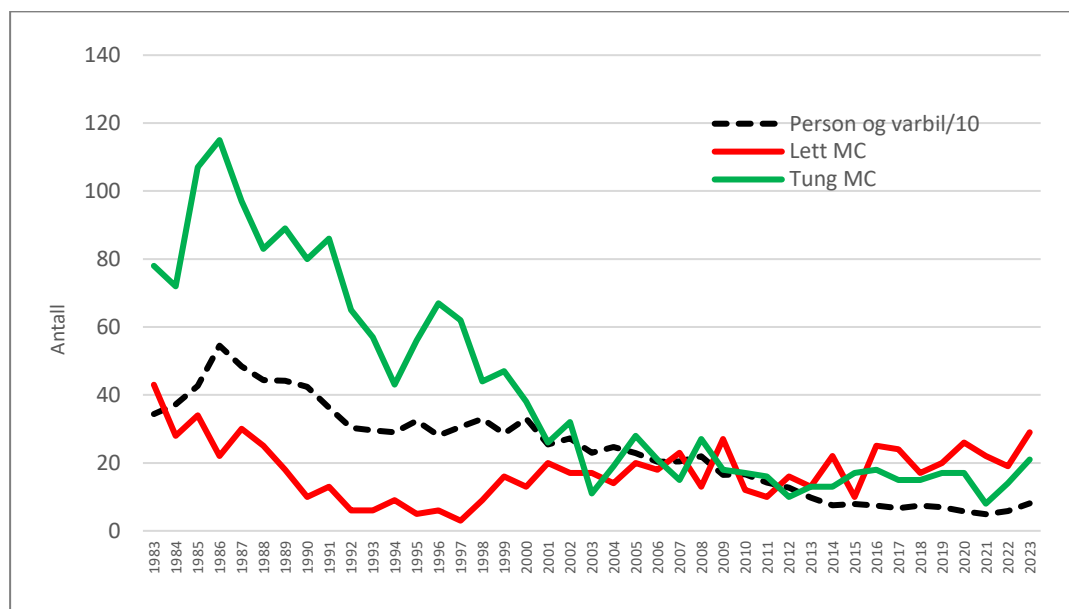
Figur 4.9: Andel drepte og hardt skadde unge 16-24 år av alle hardt skadde og drepte i ungdomsgruppen (N=569) i ulike typer ulykker sammenlignet med tilsvarende andel for personer 25 år og eldre (N=1587), 2014-2023.

4.5 Drepte og hardt skadde fordelt på kjøretøygruppe

Utviklingen for bil sammenlignet med lett og tung MC

I det følgende presenteres tall for utvikling og omfang av drepte og hardt skadde fordelt på typen kjøretøy de unge førerne og passasjerene satt i eller på da ulykken skjedde. Betegnelsen trafikkenhet brukes vanligvis i denne forbindelse, men kalles her kjøretøygruppe. Fotgjengere omtales også som «kjøretøy». Tallene er hovedsakelig av deskriptiv karakter, men risikotall for personskadeulykker på MC og moped for de siste syv årene er også tatt med.

Utviklingen for antall drepte og hardt skadde i person-/varebil og MC siste 40-årsperiode er vist i figur 4.10. Den nedadgående kurven for alvorlige ungdomsulykker på MC fulgte samme trend som alvorlige ulykker i bil fra midten av 1980-tallet fram til midten av 1990-tallet. Tallene for tung MC hadde en fallende trend og flatet etter hvert ut i samme tidsrom som bilulykkene for rundt 10 år siden. For lett MC så vi derimot en tydelig oppgang allerede fra midten av 1990-tallet, som har vedvart fram til i dag. I løpet av de siste 25 årene mangedoblet antallet drepte og hardt skadde unge på lett MC seg, med en tidobling fra laveste punkt (tre) i 1997 til 29 i 2023.



Figur 4.10: Utvikling 1983-2023 i antall drepte og hardt skadde unge for tung/mellomtung og lett MC. Tallene er sammenlignet med drepte og hardt skadde unge i person- og varebil (NB! Antallet er dividert med 10).

Person- og varebil

62 prosent av de unge drepte og hardt skadde i 40-årsperioden satt i en *person- og varebil* da ulykken skjedde. Dette tilsvarer i gjennomsnitt 240 drepte og hardt skadde pr. år. Denne andelen har ligget på mellom 60 og 70 prosent fram til rundt for 10 år siden, da den gikk vesentlig ned. I siste 5-årsperiode har andelen ligget på 47 prosent.

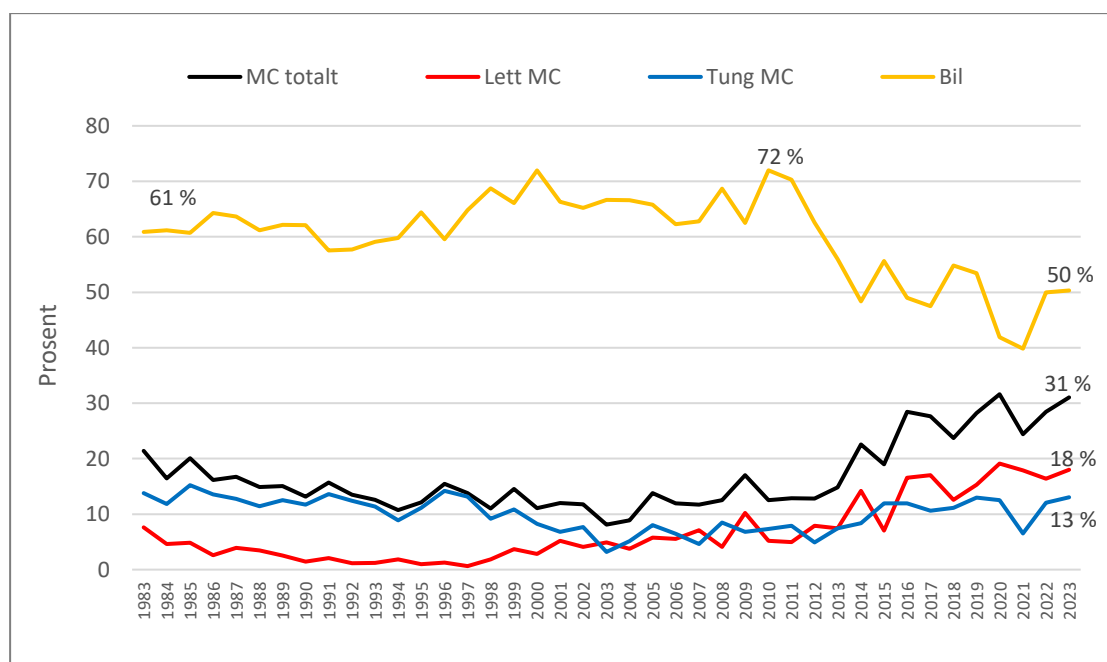
Andelen drepte og hardt skadde i person-/varebil var noe lavere enn for de drepte, det vil si 62 prosent gjennom 40-årsperioden.

For risikotall for drepte og hardt skadde førere av person-/varebil – se tabell 4.2.

Lett og tung MC

Deskriptiv statistikk for lett og tung MC viser at 59 unge ble drept og hardt skadd på MC pr. år i perioden 1983-2023, 41 på tung og 18 på lett MC. Tallet har blitt redusert til i gjennomsnitt 39 årlig de siste fem årene (2019-2023), som betyr at tre av ti drepte og hardt skadde unge var motorsyklist (29 prosent). 60 prosent av disse ulykkene skjedde på lett MC, et gjennomsnitt som også gjelder for siste ti-årsperiode. De aller fleste av de involverte på lett MC ble hardt skadd, dvs. 22 personer pr. år. Én ung person mistet livet i en lett MC-ulykke pr. år i analyseperioden. Dette tallet har steget til mellom fire og fem pr. år de to siste årene⁷.

Som vist i figur 4.10 blir langt færre unge drept og hardt skadd på MC nå enn før, selv om den fallende trenden kun gjelder for tung MC. Figuren viser også at lett MC har økt i antall de siste 25 årene, med en fallende tendens rundt 2009-2011, som økte igjen fra 2012. En forklaring til noe av denne økningen kan være at antallet 16-åringer som tok førerkort for lett MC også har gått vesentlig opp de siste ti årene (figur V- 4.3). Figur 4.11 viser dessuten at en vesentlig høyere andel av unge drepte og hardt skadde er involvert i MC-ulykker nå enn tidligere år, der lett og tung MC har byttet plass som dominerende MC-gruppe blant de unge.



Figur 4.11: Utvikling i andel drepte og hardt skadde unge på MC og person-/varebil av alle drepte og hardt skadde unge i perioden 1983-2023.

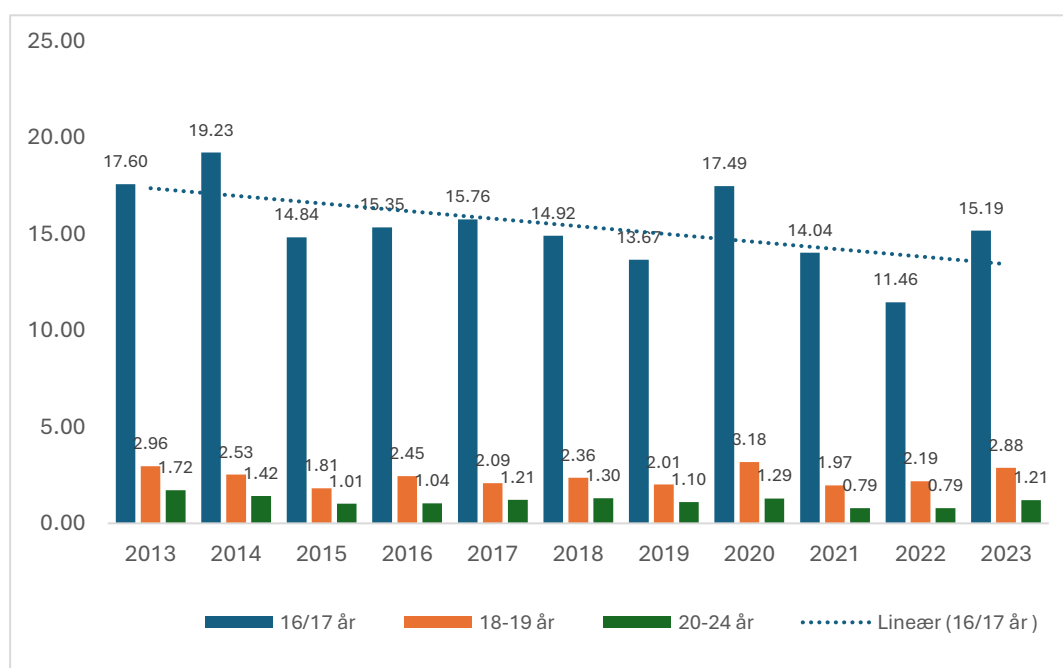
Til tross for at tallene for MC-ulykker, og da særlig ulykker med lett MC, er lave sammenlignet med tallene for ungdomsulykker med bil, har den oppadgående trenden for denne kjøretøygruppen gitt grunn til bekymring. Den ble ikke mindre da tallet steg med 17 prosent fra 2023 til 2024, det vil si fra 29 drepte og hardt skadde på lett MC til 34 drepte og hardt skadde i 2024, og at tallene for drepte i 2025 ser ut til å bli høyere enn på mange år⁶. Lett MC har de siste årene, og har fortsatt, status som særskilt sikkerhetsproblem, og er møtt med forslag om å innføre 18 års aldersgrense for å kunne få førerrett.

⁷ Tallene gjelder i gjennomsnitt for hele 2024 og pr. 1 november for 2025

Risikotall for personskadeulykker på MC

Statens vegvesen har tidligere beregnet at ungdom på lett MC har om lag 60 ganger høyere risiko for å bli drept eller hardt skadd i trafikken sammenlignet med bilførere. Disse beregningene baserer seg på ulykkesstatistikk og antall registrerte kjøretøy, og gir et tydelig bilde av overrepresentasjonen av ulykker på lett MC. For MC-førere, og særlig ungdom på lett MC, er eksponeringsdata som kjørelengde ofte mangelfulle. I denne rapporten har vi derfor valgt å bruke relativ risiko for å få et estimat på hvor mye mer unge MC-førere er utsatt for en ulykke enn andre MC-førere. Moped er også tatt med. Den relative risikoen er et statistisk mål, som brukes for å sammenligne sannsynligheten for at en hendelse inntreffer i en gruppe, sammenlignet med en annen.

Figuren 4.12 viser at 16-17 åringene på MC og moped, der MC-ulykkene i all hovedsak gjelder lett MC, er langt mer utsatt enn andre unge på MC og moped. I 2013 hadde 16-17-åringene nær 18 ganger så høy risiko for å bli utsatt for en ulykke med MC eller moped sammenlignet med den sikreste gruppen førere, mens 18-19 åringene hadde nesten tre ganger så høy risiko⁸. I alle de inkluderte årene viser resultatene tydelig at unge førere har en markant høyere risiko enn eldre førere. Den samlede risikoen for 16-17 åringer på MC og moped viser imidlertid en svakt fallende tendens.



Figur 4.12 : Risikoutviklingen for å havne i personskadeulykker for unge førere på MC og moped, sammenlignet med den sikreste aldersgruppen blant andre (eldre) MC- og mopedførere i perioden 2013-2023. Fordeling på år og undergrupper av unge.

⁸ Tallene i figuren viser den relative risikoen for ulykker med personskade blant unge på MC og moped i aldersgruppene 16-17 år, 18-19 år og 20-24 år sammenlignet med den relative risikoen til sikreste fører på MC eller moped i perioden 2013-2023. Beregningene er gjort ved å dele antall ulykker som involverte MC eller moped blant unge på antall unge i befolkningen innen de tre aldersgruppene for hvert av de aktuelle årene. Deretter har tallene blitt sammenlignet med den «sikreste» aldersgruppen av førere over 24 år. Alle personskadeulykker er her tatt med, da avgrensning til drept og hardt skadd, som er brukt i beregningen av risiko for unge i bil, ville betydd svært lave tall ved nedbryting på ulike undergrupper.

Moped

Moped var den tredje hyppigste kjøretøygruppen involvert i ungdomsulykker, og stod for 11 prosent av alle drepte og hardt skadde unge i gjennomsnitt i perioden. Andelen var en del lavere (fem prosent) for drepte. Tallet på drepte på moped ble kraftig redusert gjennom disse årene, med «kun» to unge omkomne de siste fem årene. Legger vi til hardt skadde økte tallet til mellom fem og seks pr. år siste 5-årsperiode. De aller fleste drepte på moped gjennom 40-årsperioden var 16 og 17 år.

Andelen mopedulykker med unge drepte og hardt skadde har vist en svakt fallende tendens gjennom perioden, særlig de aller siste årene, og kan forklare noe av økningen i ulykker med lett MC. De siste ti årene har andelen alvorlige mopedulykker med unge ligget på omtrent samme nivå som tung MC, dvs. på rundt ti prosent av alle drepte og hardt skadde unge.

Fotgjengere og syklist

Tallet på drepte og hardt skadde syklist var gjennomgående lavt, nærmere bestemt ti pr. år gjennom hele perioden. I løpet av de siste fem årene ble fire unge syklist drept og hardt skadd pr år, mens ingen unge ble drept i samme periode.

Andelen drepte og hardt skadde fotgjengere var også stabil gjennom perioden, med rundt seks prosent av alle i ungdomsgruppen pr. år. Når det gjelder unge drepte fotgjengere, utgjorde disse seks prosent i gjennomsnitt for perioden, en andel som var relativt stabil gjennom alle årene. Som for de fleste andre gruppene av kjøretøy/trafikkenheter, gikk antallet kraftig ned, fra 36 drepte unge fotgjengere pr. år den første 5-årsperioden til åtte pr. år i den siste.

Unge overrepresentasjon

Unge var overrepresentert sammenlignet med eldre gjennom hele perioden i andelen drepte og hardt skadde på moped og lett MC. Dette gjaldt særlig på lett MC.

De unge var også betydelig overrepresentert på 1980-tallet og godt ut på 1990-tallet blant de drepte og hardt skadde på tung MC. Overrepresentasjon endret seg imidlertid til underrepresentasjon fra 2000-tallet og helt fram tid i dag, som betyr at det relativt sett skjedde flere ulykker med eldre motorsyklist i denne perioden enn det relativt sett gjorde med unge.

For drepte og hardt skadde i bil, lå de unge gjennomgående likt eller litt over de eldre i andeler av alle ulykker i de respektive aldersgruppene. Ser vi kun på drepte unge i bil, var derimot overrepresentasjonen blant de unge betydelig større, i tillegg til at den gjaldt for hele perioden.

Foruten kjøretøygruppene nevnt over, viser tallene gjennom hele perioden at unge var betydelig underrepresentert sammenlignet med eldre drepte og hardt skadde på sykkel, i lastebil og fotgjengere.

5 Dødsulykker med unge utløsende bilførere 2013-2023

5.1 Innledning

Analysen i dette kapitlet er avgrenset til et utvalg på 174 dødsulykker med bil som skjedde i perioden 2013-2023. Felles for ulykkene var at de alle ble utløst av en bilfører i alderen 16-24 år. Det vises gjennomgående til referansegruppen «eldre» utløsende bilførere, som gjelder alle bilførere som var 25 år og eldre i samme periode. Gjennomsnittsalderen for disse førerne var 55 år. Gjennomsnittsalderen for de unge bilførerne var 20,2 år.

For øvrige definisjoner og metodiske presiseringer, se hhv. kapittel [1.2](#) og kapittel [2.3](#).

Å analysere og forebygge ungdomsulykker krever at man går ekstra tett på føreren, det vil si retter mesteparten av oppmerksomheten mot *trafikanthet*. Dette da hovedoppgavet gitt temaet unge, dreier seg om å undersøke om det er noen forskjell mellom det å være ung versus det å ikke være ung i trafikken. Medvirkende faktorer knyttet til høyrisikoatferd og manglende førerdyktighet stod her sentralt.

Kjøretøyfaktorer har vært mer relevante å trekke inn enn vegfaktorer, gitt analysens formål om å framskaffe kunnskap for gjennomføring av spesifikke ungdomstiltak. Dette både fordi datagrunnlaget ga mulighet for å koble det utløsende kjøretøyet direkte til den utløsende unge føreren, og fordi tallene viste at unge gjennomgående kjørte eldre biler enn gjennomsnittet av andre førere.

Når det gjelder *vegfaktorer*, hadde sikkerhetsutfordringene knyttet til disse sjelden læringspotensial for ungdomsgruppen spesielt. De fleste tiltakene ville vært like aktuelle for førere i alle aldre. Ofte var tiltak heller ikke realistiske da en høy andel av ungdomsulykkene (ca. 60 prosent) representerte hendelser vegen ikke var dimensjonert for å håndtere.

Kapitlets temaer er delvis valgt med utgangspunkt i hypoteser framkommet i forannevnte litteraturgjennomgang av unge i trafikken og unge generelt (kapittel [4](#)). Valg av temaer er også inspirert av innkomne forslag fra en «hypotesejakt» foretatt i relevante fagmiljøer høsten 2024. Temaer som gikk igjen, og som dette kapitlet undersøker nærmere når det gjelder dødsulykker med bil, var følgende:

1. Hypotese 1: En større andel av ungdomsulykkene er utforkjøringsulykker sammenlignet med andre dødsulykker.
2. Hypotese 2: De aller fleste unge førere som utløser alvorlig trafikkulykker er menn.
3. Hypotese 3: De unge bilførerne er betydelig overrepresentert på høyrisikoatferd.
4. Hypotese 4: Manglende kjøreeerfaring er en vesentlig årsak til ungdomsulykker.
5. Hypotese 5: De unge som havner i dødsulykker kjører oftere gamle biler
6. Hypotese 6: De unge førerne er oftere involvert i ulykker på sen kveld og natt enn andre førere.
7. Hypotese 7: De fleste ungdomsulykkene skjer utenfor sentrale strøk.
8. Hypotese 8: Unge førere med unge passasjerer i bilen er særlig utsatt.

Analysen gjør det mulig å gi større eller mindre grad av støtte til de formulerte hypotesene. For en fullgod prosess ville det vært nødvendig med supplerende data om eksponering, som enten ikke finnes eller som var vanskelig tilgjengelig.

5.2 Ungdomsulykker berører mange

Ungdomsulykker involverer og opptar mange. Når dødsulykker i trafikken omtales, er det vanlig å operere på to nivåer, på *ulykkesnivå* – der oppmerksomheten er rettet mot de utløsende førerne og egenskaper ved ulykkene og stedene de skjedde, og på *personnivå* – der oppmerksomheten er rettet mot de drepte og skadde. Foreliggende analyse er gjennomført primært på ulykkesnivå med fokus på de utløsende førerne i bil og på MC.

Det er viktig å få et helhetsbilde av *alle* ulykkestyper og *alle* berørte parter når man skal beskrive og forstå problematikk rundt trafikkulykker med unge, ikke bare fokusere på det som omhandler konsekvenser av feilhandlinger hos unge *førere*, og ikke bare førere i *bil* og på *MC*. Når ungdomsulykker kommer i medias søkelys, som betyr alt fra daglige nyheter til årlige omtaler fra minnestunder for trafikkofre, er det ikke bare førerutløste årsaker og forebygging av nye ulykker man har i tankene, men også konsekvensene ulykkene har gitt for de involverte, inkludert overlevende og pårørende. Her er personnivået - og dermed ofrene – også tillagt stor vekt. Ungdomsulykker får ofte mer oppmerksomhet i media enn andre trafikkulykker, og da særlig ulykker der flere unge har vært involvert. Dette er dekningen av [dødsulykken med fire unge i Narvik](#) i juni 2025 et godt eksempel på.

Forrige gang det ble gjennomført en temaanalyse av ungdomsulykker, ble det inkluderte flere involverte enn bare de utløsende førerne i definisjonen av ungdomsulykker (Sørensen m.fl 2010). Definisjonen var relativt omfattende og krevende å kommunisere resultater på bakgrunn av. Vi har derfor ikke valgt å videreføre denne i vår analyse. Vi mener likevel at den favnet helheten på en bedre måte enn vi har lagt opp til. Som en kompensasjon for dette, gir foreliggende kapittel også passasjerer og «uskyldige» førere» en plass.

Før vi i dette kapitlet går over til å omtale personrelaterte kjennetegn ved *alle* de involverte unge - altså ikke bare de unge som var involvert i ungdomsutløste ulykker - er det behov for en oppsummering av *konsekvensene* av dødsulykker som ble utløst av unge førere i perioden (se også faktaboks V-5.1 i vedlegg):

20 prosent av alle de 1201 dødsulykker som skjedde i perioden ble utløst av en ung fører. To tredjedeler (65 prosent) av de involverte unge i disse ulykkene overlevde. Av de ungdomsutløste ulykkene ble totalt 274 førere og passasjerer i alle aldre drept, hvorav syv var under 16 år og 67 var over 24 år. Resten – 200 personer – var unge. 160 av de unge omkomne unge var førere og 40 var passasjerer. **Nesten tre av fire drepte unge i ungdomsutløste ulykker omkom i bil, og hver fjerde av disse bilulykkene var en utforkjøringsulykke med bare ung fører i bilen** ⁹.

5.2.1 Drepte vs. overlevende involverte

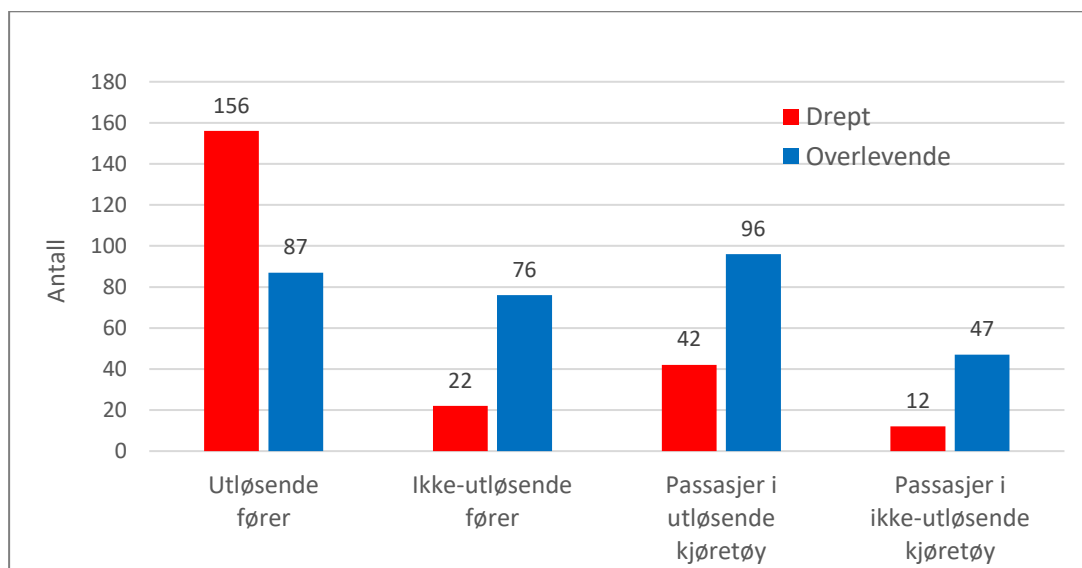
Totalt 545 unge var involvert som overlevende eller drepte i dødsulykker i perioden. Av disse ble 232 drept, som tilsvarer 21 unge liv pr. år. Dette utgjorde i underkant av en femtedel av alle trafikkdrepte i samme tidsrom. Godt over halvparten av de unge involvert i dødsulykker overlevde. Hver tiende ungdom ble hardt skadd og hver femte ble lettere skadd.

For dødsulykker i bil med involverte unge, var ikke andelen overlevende eller hardt skadde nevneverdig forskjellig fra ungdomsulykker med alle typer kjøretøy.

⁹ Tall for ungdomsutløste ulykker med person- og varebil er uthevet med fet skrift i dette kapitlet

Holder vi oss kun til drepte unge i dødsulykker utløst av en ung fører, blir det årlige antallet 18. Dette er bare tre færre enn det totale antallet årlig drepte unge, som forteller at de aller fleste omkomne unge (86 prosent) satt i eller på et kjøretøy der de selv var fører eller føreren også var en ungdom.

I figur 5.1 settes de utløsende unge førerne inn i en helhet, der dødsulykker med alle typer kjøretøy og alle berørte unge inngår, inkludert unge fotgjengere. Her vises det hvordan de involverte unge fordelte seg på konsekvens av ulykken, plassering i kjøretøyet og grad av medvirkning. Figuren omtales nærmere i de to neste underkapitlene. Figuren viser at 67 prosent av de unge førerne utløste ulykkene de selv ble drept i, mens 18 prosent var passasjer i det utløsende kjøretøyet – altså en *egenrisiko* på 85 prosent. 15 prosent av de drepte unge var «uskyldige» førere/fotgjengere eller var passasjerer i et kjøretøy som ikke var utløsende part (fremmedrisiko).



Figur 5.1: Involverte unge 16-24 år i dødsulykker 2013-2023 fordelt på medvirkning, plassering og konsekvens av ulykkene. Drepte N=232, Overlevende N=306 (Alle N=538).

5.2.2 Involverte unge i utløsende vs. ikke-utløsende kjøretøy

72 prosent de ungdomsutiløste dødsulykkene var bilulykker. I seks av ti bilulykker utløst av unge førere omkom den unge bilfører selv, og i halvparten var føreren den eneste som ble drept.

De øvrige unge utløsende førerne fordelte seg slik på andre kjøretøygrupper:

- Lastebil og vogntog: 10 ulykker
- ATV/UTV: 6 ulykker
- Traktor og motorredskap: 5 ulykker
- MC: 30 ulykker
- Moped: 7 ulykker
- Sykkel: 2 ulykker
- El-sparkesykkel: 2 ulykker
- Andre ulykker (sporvogn, buss m.m) : 7 ulykker

Ingen unge var utløsende part i rollen som fotgjenger.

Tre av ti førere i alle dødsulykker i perioden satt i/på det ikke-utløsende kjøretøyet da de kolliderte, og tilhørte det vi kan kalle den passive part. En drøy tittel av disse igjen var unge førere.

I noen tilfeller av ulykker med flere parter involvert, var det vanskelig å konkludere hvem som var den skyldige, eller rettere - den initierende part. Denne analysen har ikke studert hvorvidt også disse «passive» eller «medskyldige» førerne eller passasjerene kunne ha bidratt til at ulykkene hadde vært unngått eller blitt mindre alvorlige. Nærmere fordypning i denne problematikken kunne gitt nyttig kunnskap som grunnlag for ulykkesforebyggende tiltak. For mer om denne begrensningen ved analysen, se kapittel [8.2](#).

Blant de 174 bilulykkene utløst av unge førere, finner vi at det var involvert en ikke-utløsende fører i 29 prosent av disse. Disse førerne omkom i en forholdsvis liten andel (16 prosent) av ulykkene de (uforskyldt) havnet opp i.

5.2.3 Passasjerer

Hver tredje ungdom som havnet i dødsulykker i perioden var involvert som passasjer. Et stort flertall (70 prosent) av disse satt i/på det utløsende kjøretøyet (figur 5.1).

I en tredjedel av bilulykkene utløst av unge førere var det jevnaldrende passasjerer med i bilen, som analyseres spesielt i kap. 5.10. I disse «flerungdomsulykkene» dominerte 18-åringer som passasjerer.

Som vi har vært inne på i kapittel 5, var kvinneandelen i bilulykkene en god del høyere blant passasjerene (38 prosent) enn blant førerne.

Ser vi på alle bilulykker uavhengig av hvor gamle de utløsende førerne var, får vi følgende bruksprosent for bilbelte: 70 prosent av de unge passasjerene brukte bilbelte og 76 prosent av de unge førerne. De unge førerne var altså litt flinkere til å bruke bilbelte enn de unge passasjerene.

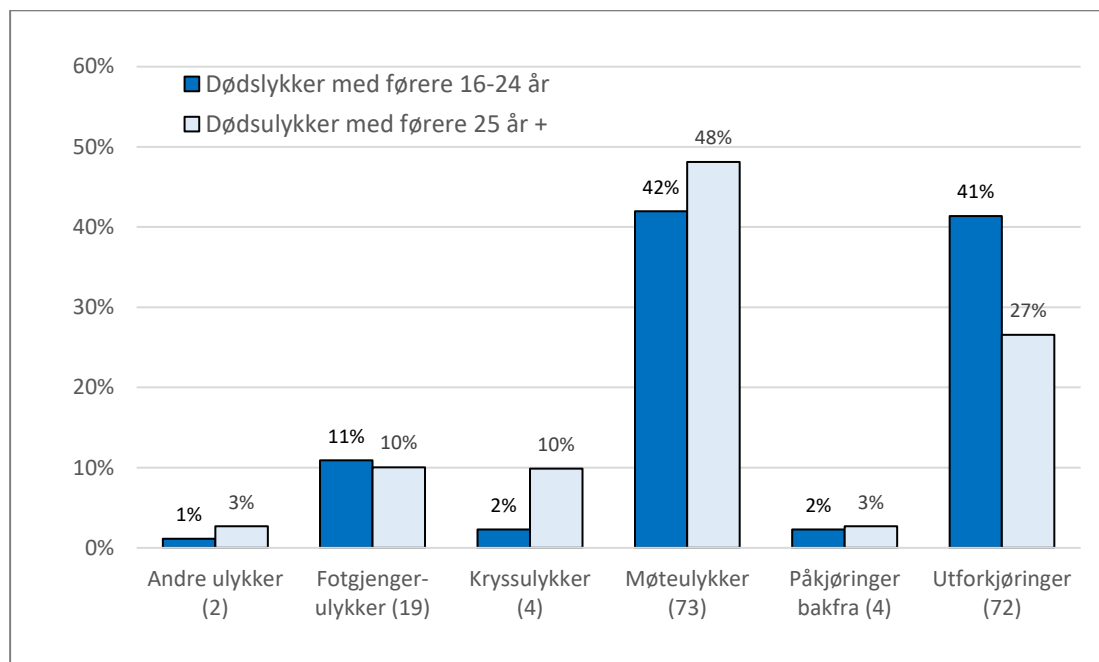


Foto: Statens vegvesen

5.3 Unge bilførere havner oftere i utforkjøringsulykker enn andre bilførere

5.3.1 Uhellsgruppe og veifaktorer

Unge bilførere var involvert i like mange utforkjøringsulykker som møteulykker i perioden, med i overkant av 40 prosent av ungdomsulykkene for hver av de to uhellsgruppene (figur 5.2). 19 (ti prosent) av ungdomsulykkene gjaldt påkjørsler av fotgjengere. Påkjøringer bakfra og kryssulykker utgjorde få ulykker, totalt 4 prosent.



Figur 5.2: Dødsulykker 2013-2023 fordelt på uhellgruppe. Andeler av alle ulykker blant førere 16-24 år (N=174) sammenlignet med andeler blant førere 25 år+ (N=557). Antall ulykker for ungdomsulykker i parentes.

Utforkjøringsulykkene pekte seg ut ved at andelen slike ulykker av alle ungdomsulykkene var betydelig høyere sammenlignet med tilsvarende andel ulykker med eldre førere (27 prosent). De eldre hadde derimot en høyere andel kryssulykker og møteulykker enn de yngre. De to aldersgruppene lå likt når det gjaldt å utløse fotgjengerulykker.

Fylkesvei dominerte som veitype, med halvparten (49 prosent) av dødsulykkene med unge, mot 41 prosent av dødsulykkene med andre førere. Det var ingen vesentlige forskjeller mellom de to aldersgruppene for andre veityper (vedleggstabell V-5.4).

Ulykkestypen som forekom oftest ved fordeling på veitype, var utforkjøringsulykker på fylkesvei. Dette gjaldt 71 prosent av utforkjøringsulykkene med unge, mot 54 prosent av utforkjøringsulykkene med andre førere. Av alle ungdomsulykkene utgjorde utforkjøringer på fylkesvei tre av ti ulykker.

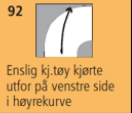
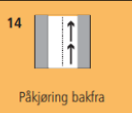
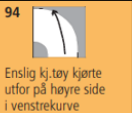
5.3.2 Detaljerte ulykkeskoder

Figur 5.3 illustrerer de fem hyppigste ulykkeskodene blant unge utløsende bilførere. Disse ulykkeskodene inngikk blant de aller hyppigste både når det gjaldt ulykkesfrekvens for unge førere over og under 20 år. *Møting i kurve* og *møting på rett veistrekning* var aller hyppigst, hvorav møting i kurve dominerte med hele 25 prosent av alle møteulykkene med unge utløsende førere.

Antall ulykker	Ulykkeskode	Ulykkesbeskrivelse
43 ulykker	21  Møting i kurve	Møting i kurve
27 ulykker	20  Møting på rett vegstrekning	Møting på rett veistrekning
24 ulykker	92  Enslig kj.tøy kjørte utfor på venstre side i høyrekurve	Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side i høyrekurve
19 ulykker	94  Enslig kj.tøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve	Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>høyre</u> side i venstrekurve
14 ulykker	91  Enslig kj.tøy kjørte utfor på venstre side på rett vegstrekning	Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side på rett veistrekning

Figur 5.3: Antall dødsulykker 2013-2023 utløst av unge bilførere, fordelt på de fem hyppigste ulykkeskodene og rangert etter hyppighet.

Figur 5.4 viser ulykkeskoder som var overrepresentert blant unge, og som omfattet drøyt 40 prosent av ulykkene. Overrepresentasjonen gjaldt nesten utelukkende utforkjøringsulykker, spesielt ulykker der bilen havnet utenfor vegen på venstre side. Utforkjøringer på *venstre side på rett vegstrekning* (24 ulykker) forekom for eksempel tre ganger så hyppig der føreren var ung som i tilsvarende ulykker der føreren var 25 år og eldre, og i nesten like høy grad når det gjaldt utforkjøringer på *venstre side i venstre kurve* (fire ulykker). Utforkjøringer på *venstre side i høyrekurve* forekom dobbelt så hyppig, og gjaldt i totalt 24 ungdomsulykker. Andelen *fotgjengerulykker* (der fotgjengeren oppholdt seg i kjørebanelen) var dessuten nesten dobbelt så høy som tilsvarende andel blant ulykker med eldre førere. Ingen av de to hyppigste ulykkeskodene, som begge gjaldt møteulykker, var overrepresentert blant unge (figur 5.4).

Relativ hyppighet *	Ulykkeskode	Ulykkesbeskrivelse
2,99 14 ulykker	91  Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side på rett vegstrek	Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side på rett veistrekning
2,56 4 ulykker	95  Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side i venstrekurve	Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side i venstrekurve
1,97 24 ulykker	92  Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side i høyrekurve	Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>venstre</u> side i høyrekurve
1,75 6 ulykker	84  Fotgjenger stod stille el. oppholdt seg forøvig i kj.banen	Fotgjenger stod stille/oppholdt seg i kjørebannen
1,28 4 ulykker	14  Påkjøring bakfra	Påkjøring bakfra
1,17 19 ulykker	94  Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>høyre</u> side i venstrekurve	Enslig kjøretøy kjørte utfor på <u>høyre</u> side i venstrekurve

Figur 5.4: Seks ulykkestyper der dødsulykker med unge var overrepresentert sammenlignet med dødsulykker med eldre førere, uttrykt som relativ hyppighet. Overrepresenterte koder som gjaldt færre enn fire ulykker, er ikke tatt med i oversikten.

***Relativ hyppighet:** At den relative hyppigheten var 2,99 betyr at hyppigheten av andel ungdomsulykker med gitt ulykkeskode var tre ganger så stor som andelen med samme kode blant ulykkene med eldre førere (199 prosent høyere). Relativ hyppighet på 1,97 betydde dobbelt så høy andel blant ungdomsulykkene (97 prosent høyere) som blant andre ulykker osv.

5.3.3 Medvirkende vei- og kjøretøyfaktorer i møte- og utforkjøringsulykker

I både utfor- og møteulykkene var de trafikantrelaterte faktorene *høy fart i kollisjonsøyeblikket og ikke brukt bilbelte* de hyppigste skadefaktorene blant de unge, med henholdsvis 28 og 23 prosent av ulykkene. I møteulykkene med unge utløsende bilførere var det imidlertid registrert flere kjøretøyrelaterte skadefaktorer enn i andre typer ulykker, mens vegrelaterte skadefaktorer var mer framtrædende i utforkjøringsulykkene.

Når det gjelder hyppigheten av kjøretøyfaktorer spilte ungdomsbilenes alder trolig inn, da nyere biler har bedre kollisjonssikkerhet enn eldre biler. I seks av ti møteulykker med kjøretøyrelaterte faktorer som medvirkende skadefaktor, var bilen over 15 år. Stor vektforskjell var en sentral faktor i denne forbindelse, og i mer enn hver femte (21 prosent) av ulykkene var *personbil mot tungt kjøretøy* medvirkende årsak til skaden (tabell V-5.3 i vedlegg). Av andre kjøretøyrelaterte skadefaktorer kan nevnes *manglende frontkollisjonsputer* (15 prosent), *dårlig karosserisikkerhet* (16 prosent) og *kritisk treffpunkt på bilen* (11 prosent). Ungdomsulykkene skilte seg i liten grad fra ulykker med eldre førere på disse faktorene. For mer utdypende informasjon om medvirkende faktorer knyttet til kjøretøyene, se kapittel 5.7.

Vegfaktorer var mer framtrædende som forklaringer på skadeomfanget i utforkjøringsulykkene med unge førere enn i møteulykkene, først og fremst faktorer knyttet til vegens sideareal. Det var i disse tilfellene snakk om relativt lave andeler. Tabell V-5.3 i vedlegg viser at det her først og fremst siktes til faktorer som *trær eller stubber i sideterrenget* og *sideterrengutforming*, som forekom hyppigst, til sammen i ca. åtte prosent av ungdomsulykkene med bil, samt til faktorer som *stup og vann* og *feil ved siderekkverk* (mellom tre og fem prosent). Andelene med slike faktorer var noe høyere i ulykkene med unge enn i ulykker med andre bilførere, som trolig avspeiler de unges overrepresentasjon på utforkjøringsulykker.

Tabell 5.1 viser at blant de medvirkende vegfaktorene til at ungdomsulykkene skjedde, pekte is/snø (glatt vei) seg ut som den hyppigste faktoren med 30 dødsulykker i 11-årsperioden. Denne andelen var nesten dobbelt så høy for ungdomsulykkene som for dødsulykkene med eldre førere. Unge var i tillegg betydelig overrepresentert, dog med et lavere antall, når det gjaldt *horisontal linjeføring* (svingete vei) som medvirkende faktorer i ulykkene.

Tabell 5.1: Vegrelaterte risikofaktorer som har medvirket til dødsulykker 2013-2023 med vare- og personbil, der en ung fører 16-24 år var utløsende part. Sortert etter hyppighet.

Medvirkende ulykkesfaktor	Hyppighet 16-24 år	Andel bilulykker 16 -24 år (N=174)	Andel bilulykker 25 år+ (N=557)	Relativ hyppighet 16-24 vs. 25+
Føreforhold - is/snø	30	17 %	9 %	1.88
Horisontal linjeføring	14	8 %	4 %	2.13
Tverrfall	8	5 %	1 %	3.20
Vegdekke	8	5 %	2 %	1.97
Vertikal linjeføring	4	2 %	2 %	1.42
Skilting og oppmerking	3	2 %	4 %	0.48

Den medvirkende veifaktoren med størst overrepresentasjon for unge bilførere sammenlignet med andre bilførere var tverrfall på veien.

5.4 Nesten bare menn blant de utløsende bilførerne

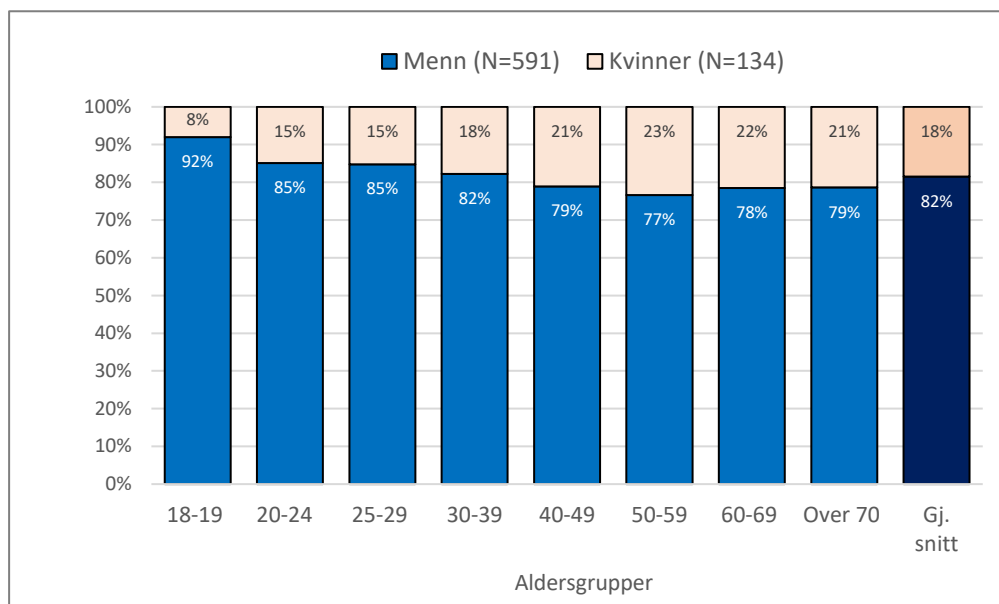
Som vi har vist i kapittel 4.3 med deskriptiv statistikk, ble i gjennomsnitt tre ganger flere menn enn kvinner drept eller hardt skadd i trafikken de siste 40 årene. Unge menn var i tillegg overrepresentert sammenlignet med eldre menn, og unge kvinner var overrepresentert blant drepte og skadde forsetepassasjerer. Tallene dokumenterte en økning hva gjaldt andel unge kvinner blant drepte og hardt skadde førere. Ellers var kjønnsforskjellene nokså stabile over tid.

Ser vi på risiko, der også eksponering er hensyntatt, blir kjønnsforskjellene enda større. Våre beregninger viser at risikoen for å bli drept eller hardt skadd for unge menn i bil var over fire ganger høyere enn unge kvinner i bil i perioden 2017-2023. Også i alderen 20–24 år hadde menn betydelig høyere risiko enn kvinner. Det vises i denne forbindelse også til kapittel 4.3. Forskjellen i risiko mellom kjønnene blir mindre med alderen, men øker igjen ved alder over 70 år.

Utløsende bilførere i dødsulykker

Mannlige bilførere var kraftig overrepresentert blant de utløsende førerne i dødsulykker i perioden 2013-2023 uansett enkeltår, alder på fører og variabel som ble undersøkt. I gjennomsnitt utgjorde unge

menn 82 prosent av de utløsende unge bilførerne, en andel som sank med økende alder innen ungdomsgruppen. Blant de 18 og 19 år gamle utløsende bilførerne var andelen menn på hele 92 prosent, mot 85 prosent både blant 20 - 24- og 25 - 29-åringene. Mannsandelen holdt seg stabil på i underkant av 80 prosent fra førerne var i 40-årene og eldre (figur 5.5).



Figur 5.5: Dødsulykker med bil 2013-2023 fordelt på kjønn og alder på utløsende fører. Andel kvinner og menn av totalt antall dødsulykker pr. aldersgruppe.

Prosentfordelingen for menn vs. kvinner var i gjennomsnitt 87:13 for unge førere, mot 80:20 for førere 25 år +. Unge menn var dessuten overrepresentert sammenlignet med eldre menn, men i langt mindre grad enn sammenlignet med kvinner.

5.4.1 Er kvinnelig førere mindre underrepresentert på noen områder?

Hvordan fordelte så de unge kvinnelige bilførerne seg på ulike variabler? Var kvinnes risikoprofil i de relativt få hendelsene de utløste, annerledes enn mennenes?

Et hovedfunn var at de kvinnelige førerne ikke var overrepresentert på noen variabler knyttet til det å være utløsende bilfører, bare som passasjerer.

Variabelen der vi fant de laveste andelen kvinner på var fordeling på fylke. Kun én kvinne var involvert som utløsende fører i de 44 dødsulykkene med unge førere i landets fire nordligste fylker (Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark). En annen variabel med svært lav kvinnerepresentasjon var *ruspåvirkning*, som var medvirkende faktor i bare to av ulykkene med kvinnelige førere. Vi så også en langt lavere andel av kvinnelige førere når det gjaldt variabelen *ulykkestidspunkt*, nærmere bestemt ulykker som skjedde på natten (4 prosent av kvinneulykkene). Tilsvarende skjedde en relativt høy andel av ulykkene med kvinnelige førere på morgen og formiddagen (21 prosent), på vei til og fra arbeid (19 prosent) og på glatt vei (18 prosent). Variabelen med de høyeste kvinneandelene var *beliggenhet*, der for eksempel hele 40 prosent av ulykkene med unge kvinnelige førere skjedde i sentrumsområder.

Gjennomgående skåret mennene høyest, med tilsvarende lav kvinneandel, på høyrisikofaktorer, som blant annet gjaldt *ruspåvirkning*, *kjøring uten førerkort*, *særlig risikofylt atferd* og *godt over fartsgrensen*. Her er lå kvinneandelen på mellom fire og ti prosent. Vi så også en tendens til at kvinnene lå høyere på faktorer knyttet til førerdyktighet - som mangelfull *informasjonsinnhenting*, *teknisk kjøretøybehandling*,

kjøretøyerfaring og distraksjon - enn på andre variabler, selv om kvinneandelene også her var lavere enn mannsandelene. For flere av variablene der de kvinnelige førere skilte seg ut med høye eller lave andeler sammenlignet med gjennomsnittet, dreide det seg ofte om svært få ulykker. Eller kvinnene skilte seg ut på verdier som anses som mindre sikkerhetskritiske, f.eks at de oftest havner i ulykker i august eller på onsdager og fredager.

5.5 Betydelig overrepresentasjon på høyrisikoatferd

Når klart farlige og ulovlige handlinger gjøres bevisst i trafikken, og dette bidrar til alvorlige ulykker, kan ulykkene betegnes som *utenfor systemgrensene* (Hesjevoll mfl. 2022). Et beslektet begrep er *ikke-dimensjonerende hendelser*, dvs. at ulykkeshendelsene er av en type som vegtrafikksystemet ikke kan håndtere, f.eks at de skjedde som følge av fart godt over fartsgrensen (Iversen og Njå 2022). I vår analyse har vi valgt å bruke begrepet *høyrisikoulykker* eller ulykker med *høyrisikoatferd* om disse hendelsene. Vi snakker her om atferd fra førerens side som UAG mener har utgjort en spesielt stor fare samt bakenforliggende risikotilstander hos føreren som antas å ha påvirket kjøringen. Følgende medvirkende faktorer er inkludert i begrepet: Ikke brukt bilbelte, kjøring over fartsgrensen, kjøring godt over fartsgrensen, særlig risikofylt atferd, bruk av mobiltelefon under kjøring og ruspåvirkning. I tillegg kommer to såkalte faktakoder for ulovlig atferd, som ikke er regnet som årsaksfaktorer i UAG-databasen - manglende førerrett og stjålet kjøretøy. Vi har valgt å holde mistanke om selvmord utenfor i denne sammenheng, som gjaldt 13 (8 prosent) av alle ungdomsulykkene i analyseperioden. Grunnen til dette er at denne faktoren kan berøre sykdomsproblematiske som skiller seg fra de øvrige farlige og bevisste handlingene.

Det gjøres oppmerksom på at tallene ble relativt lave når de ble brutt ned på enkeltfaktorer, enkeltår, og enkeltaldersgrupper, som kan gi tilfeldige utslag ved beregning av relativ hyppighet. For å kunne sammenlignes, er de presentert som andeler av gruppene som inngår i sammenligningen, eks. andeler med godt over fartsgrensen av dødsulykker med unge bilførere vs. tilsvarende andeler av dødsulykker med eldre bilførere.

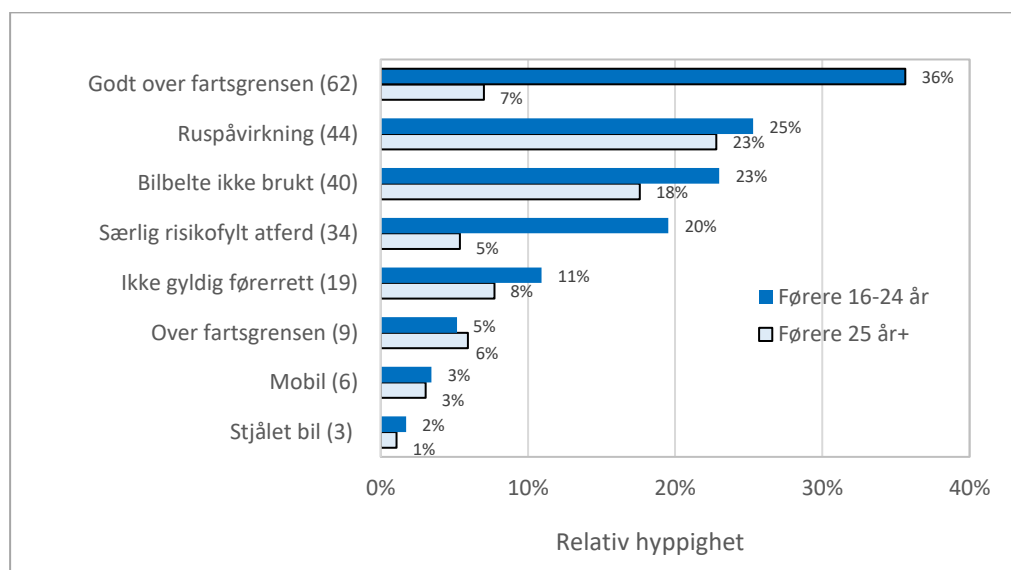
5.5.1 Ulike typer høyrisikoulykker

I nær seks av ti (56 prosent) dødsulykker med ung utløsende bilfører ble en eller flere høyrisikofaktorer registrert som medvirkende til hendelsen. Dette gjaldt i alt 98 ulykker, som kan betegnes som ulykker utenfor systemgrensene, og som alle var kjennetegnet av bevisste og ulovlige handlinger. En analyse foretatt av utrykningspolitiet for perioden 2022-2024 viste dessuten at hele 57 prosent av bilførerne som ble vurdert til å ha mest skyld i dødsulykkene i denne perioden også var registrert anmeldt for andre lovbrudd, der også andre forhold enn trafikksaker var inkludert (politiet 2023)¹⁰.

Eldre bilførere scoret også relativt høyt på høyrisikoatferd (36 prosent), men da altså i langt mindre grad. Dette ga en overrepresentasjon på 55 prosent for den yngste førergruppen. Sammenligner vi gruppen 18-19 år, som stod for den høyeste andelen (60 prosent), med andre aldersgrupper, fant vi riktignok at førere i 30-årene lå likt og 40-åringene ikke langt unna (55 prosent). Fra føreralder 50 år og eldre, falt imidlertid andelen høyrisikoulykker vesentlig. I de fleste høyrisikoulykkene virket to eller flere risikofaktorer sammen. I høyrisikoulykkene med eldre ble det derimot langt sjeldnere registrert flere slike faktorer i samme ulykke enn hva som var tilfelle med ulykkene med unge førere. Når det gjaldt risikofaktorer som tretthet, sykdom og distraksjon, lå unge likt eller klart lavere enn andre førere.

¹⁰ Tall fra utrykningspolitiets analyse av dødsulykker sett i forhold til opplysninger i politiets straffesaksregister

Figur 5.6 viser hvordan høyrisikoulykkene fordelte seg på unge vs. eldre bilførere:

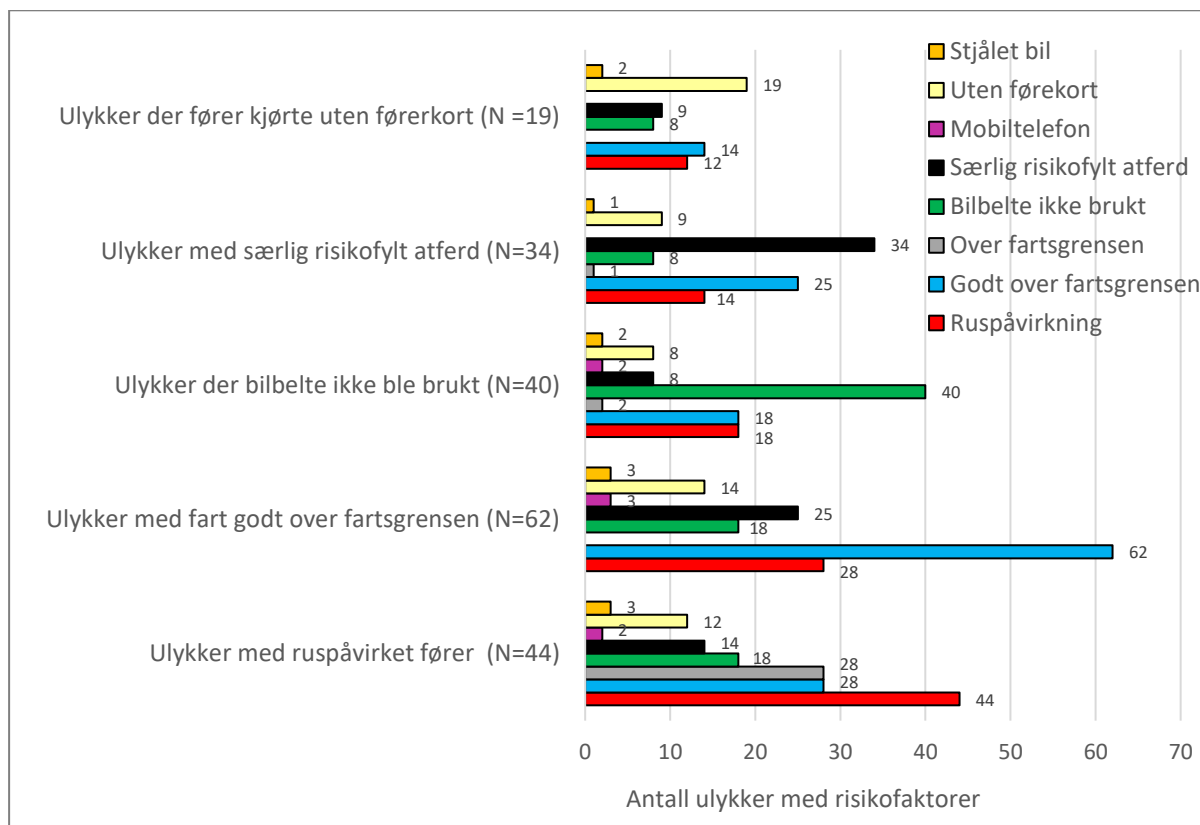


Figur 5.6: Hyppighet av medvirkende høyrisikofaktorer til dødsulykker 2013-2023 med bil der en ung fører har vært utløsende part, sammenlignet med tilsvarende tall for ulykker med andre førere. Andeler av alle dødsulykker med førere 16-24 år (N=174) vs. alle dødsulykker med førere 25 år+ (N=557).

I det følgende gjennomgås fem typer ulykker utløst av en høyrisikofaktor når det gjelder

- ulykkenes hyppighet (figur 5.6)
- ulykkenes kombinasjoner med andre høyrisikofaktorer (figur 5.7)
- ulykkenes relative hyppighet sammenlignet med ulykker med andre førere (figur 5.6)
- ulykkenes utvikling over tid
- andre funn knyttet til aktuell høyrisikofaktor

Figur 5.7 viser hvilke faktorer som opptrådte sammen i de ulike typene høyrisikoulykker, selektert på én enkelt risikofaktor, nærmere bestemt i ulykker der føreren var ruset, ulykker der føreren kjørte godt over fartsgrensen, ulykker der føreren ikke brukte bilbelte, ulykker der føreren kjørte uten førerkort og ulykker der føreren utviste øvrig særlig risikofylt atferd. På de neste siden refereres det til denne figuren.



Figur 5.7: Hyppighet av fem typer høyrisikoulykker med dødelig utfall 2013-2023 utløst av unge bilførere, fordelt etter hvilke høyrisikofaktorer som medvirket i tillegg. Antall dødsulykker er vist med ulike kombinasjoner av slike faktorer (antall ulykker i parentes).

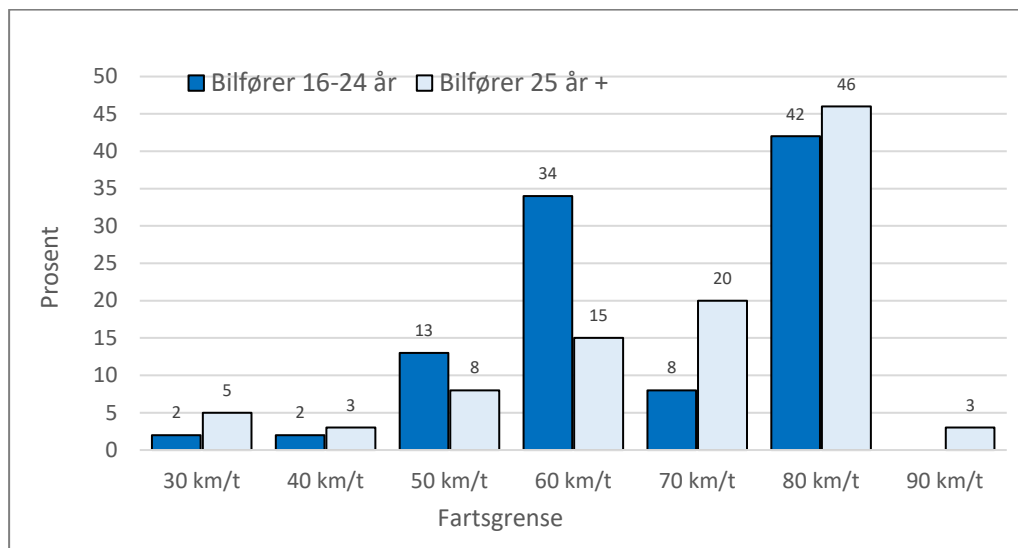
Ulykker med fart godt over fartsgrensen

Figur 5.6 viser at fart *godt over fartsgrensen* var den medvirkende faktoren som forekom hyppigst blant unge bilførere, og gjaldt i hele 36 prosent av dødsulykkene. Faktoren ble registret fem ganger hyppigere i ungdomsulykkene enn i tilsvarende ulykker med eldre førere. Som vist i figur 5.7 hadde nesten halvparten av førerne som kjørte godt over fartsgrensen (28 av 62) også ruspåvirkning som medvirkende faktor og nesten hver fjerde unge fører råkjørte uten førerkort (14 av 62). I 30 prosent av ulykkene der den unge førerne kjørte godt over fartsgrensen var også manglende bruk av bilbelte vurdert som medvirkende til skaden (18 av 62).

Andelen av ungdomsulykker der føreren kjørte godt over fartsgrensen var uvanlig høy i 2020 (54 prosent). Året 2020 seg ut også med særlig høye andeler for ruspåvirket kjøring, kjøring uten bilbelte og kjøring uten førerrett, som kan henge sammen med at dette var ett av pandemiårene. Det var ellers store variasjoner fra år til år for denne fartsfaktoren, det vil si mellom 18 og 58 prosent. Den store forskjellen mellom de unge og de eldre gjaldt gjennom hele perioden. Vi minner igjen om at tallene var lave, og må brukes med forsiktighet.

Selv om et flertall av ungdomsulykkene skjedde på veier med 80 km/t eller høyere (57 prosent), var det også en forholdsvis høy andel (rundt en tredjedel) av disse ulykkene som inntraff på veier med fartsgrense 60 km/ eller lavere. Dette gjaldt også for eldre bilførere, men i mindre grad. Etter gjennomgang av enkeltrapporter, har vi funnet flere eksempler på at de unge kjørte i svært høye hastigheter også i områder der veien ikke var dimensjonert for slike hastigheter. Spesielt gjorde dette seg gjeldende i flerungdomsulykkene, det vil si i ulykker der det også var unge passasjerer med i bilen.

Som vist i figur 5.8, skjedde halvparten av ungdomsulykkene med *godt over fartsgrensen* som medvirkende faktor på strekninger med fartsgrense 60 km/t eller lavere. Dette mot en tredjedel av ulykkene med førere 25 år +.



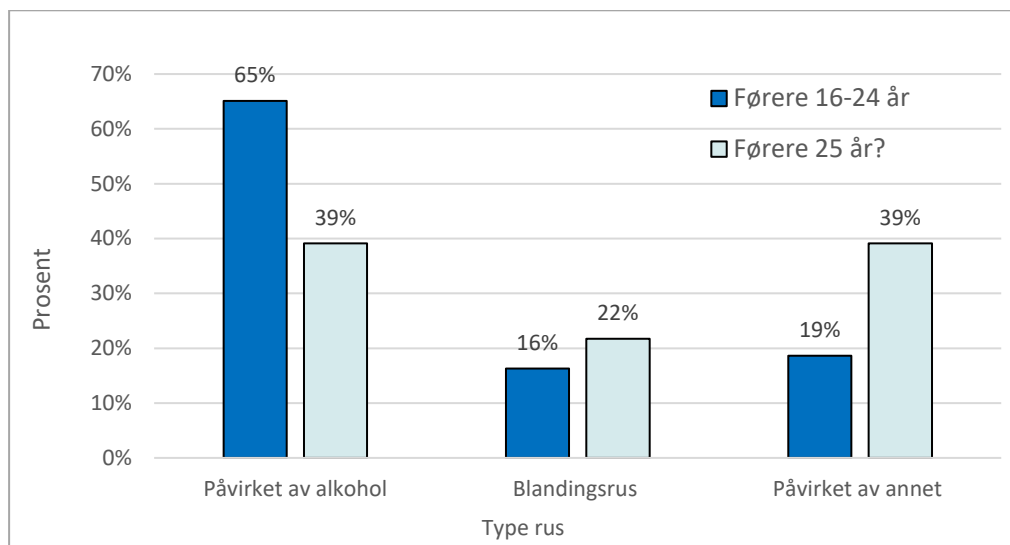
Figur 5.8: Dødsulykker med bil 2013-2023 der godt over fartsgrensen var medvirkende faktor, fordelt på fartsgrense og alder på fører. Andel av alle dødsulykker registrert med denne risikofaktoren for hhv. unge (N=172) vs. eldre førere 25+ (N=551).

Ulykker med ruspåvirket fører

Ruspåvirkning var den medvirkende faktoren som forekom nest hyppigst, det vil si i gjennomsnitt 25 prosent, av alle ulykkene med unge utløsende førere. Som vist i figur 5.6 skilte ikke unge førere seg mye fra andre førere på denne faktoren, det vil si at dette gjaldt 25 prosent av de unge vs. 23 prosent av de eldre førerne. Figur 5.7 viser at i nær to av tre rusulykker med unge ble også fart godt over fartsgrensen (28 av 44) vurdert som medvirkende. 27 prosent av de rusede unge førerne kjørte uten gyldig førerkort (12 av 44).

Andelen rusulykker av alle ungdomsulykker var noe høyere de siste årene av 11-årsperioden sammenlignet de første.

Figur 5.9 viser at de berusede unge førerne var alkoholpåvirket 56 prosent av rusulykkene, som er en langt høyere andel enn i ulykkene med eldre rusede førere (39 prosent). I 19 prosent av rusulykke var den unge føreren påvirket av annet rusmiddel og i 16 prosent var det snakk om blandingsrus. En temaanalyse av rusulykker i trafikken i perioden 2005-2018 viste at alkohol var det vanligst påviste stoffet i blodprøver analysert i forbindelse med dødsulykker, hvorav de fleste av førerne hadde 1,2 promille, som betegnes som sterk påvirkning (Gjerde mfl. 2020). Dette gjelder også for de unge førerne, og samsvarer med våre funn etter gjennomgang av 56 UAG-rapporter om ungdomsulykker med flere unge i ulykkesbilene (kap. 6.10).



Figur 5.9: Dødsulykker 2013-2023 med person-/varebil der utløsende fører var ruset, fordelt på type rus. Andel av rusulykker innen førergruppene 16-24 år (N=43) og 25 år+ (N=115).

Ulykker der manglende bruk av bilbelte var medvirkende til skadeomfanget

I nær hver fjerde dødsulykke med person-/varebil utløst av unge bilførere var manglende bruk av bilbelte medvirkende faktor til at noen ble drept (figur 5.10)¹¹. Tilsvarende andel for eldre førere var i underkant av hver femte dødsulykke (18 prosent). I 3 prosent av dødsulykkene i begge aldersgruppene var feil bruk av bilbelte medvirkende skadefaktor, altså lik for både yngre og eldre førere. Med bilbelte eller riktig bruk av bilbelte ville de det her gjaldt trolig overlevd.

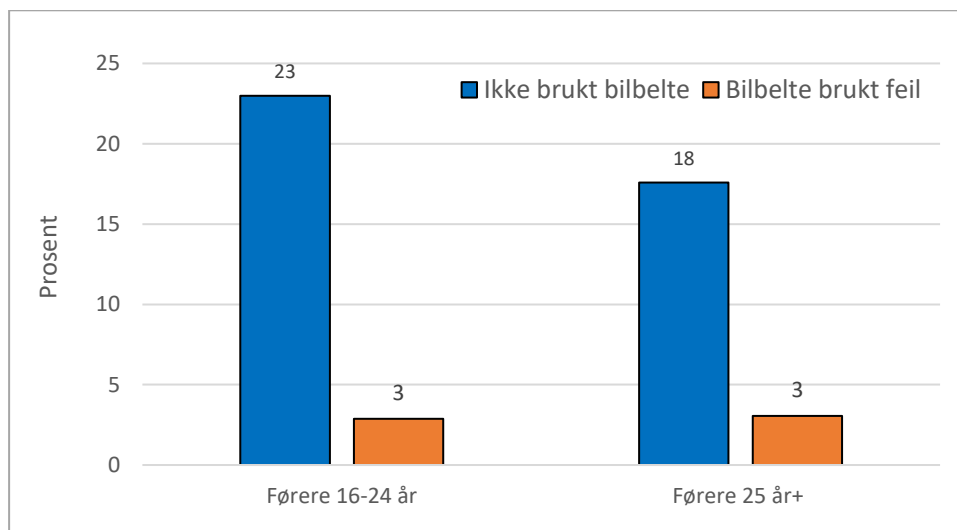
Figur 5.7 (s. 55) viser at halvparten av ulykkene der manglende bruk av bilbelte var medvirkende skadefaktor skjedde samtidig med at bilføreren kjørte over eller godt over fartsgrensen (20 av 44). I en av fem ulykker der den drepte ikke brukte bilbelte, kjørte føreren også uten førerkort (8 av 40) og/eller utviste føreren annen type særlig risikofylt atferd (også åtte av 40). I to av de tre ulykkene der føreren hadde stjålet bilen, var også manglende bilbeltebruk vurdert som en medvirkende faktor.

Det var større variasjoner over tid i andelen ungdomsulykkene der ikke brukt bilbelte var medvirkende faktor enn i ulykkene med andre førere. Andelen ikke brukt bilbelte var, i likhet med ruskjøring og kjøring godt over fartsgrensen, også uvanlig høy i 2020 (62 prosent).

Det er i denne forbindelse verdt å nevne en studie av 111 hardt skadde og omkomne unge som havnet på sykehus i perioden 2013-2026, som viste at mange av disse hadde overlevd eller fått mindre alvorlige skader dersom de hadde brukt bilbelte (Breen m.fl. 2022). Flere av disse inngikk også i vårt datamateriale.

Vi ser at det er fortsatt mulig å redusere antall dødsfall og alvorlig skader i bil i betydelig grad ved økt fokus på korrekt bruk av bilbelte og at unge sjåfører kjører den nyeste og mest moderne bilen i husholdningen.

¹¹ Andel ikke brukt bilbelte betyr her andel av de ungdomsutløste bilulykkene der UAG har vurdert at en eller flere i bilen ble drept som følge av at de lot være å bruke bilbelte.



Figur 5.10: Dødsulykker 2013-2023 med bil utløst av unge vs. andre bilførere der manglende eller feil bruk av bilbelte var medvirkende til at en eller flere ble drept. Andel innen førergruppene 16-24 år (N=174) og 25 år+ (N=557).

Hvis vi kun forholder oss til faktisk bruk blant de drepte, og ikke til UAG's vurdering av hvorvidt manglende eller feil bruk førte til de dødelige skadene eller ikke, blir bildet seende litt annerledes ut. Tabell 5.2 forteller at hver tredje av de unge som ble drept i bilulykker i perioden var registrert uten bilbelte, mot hver fjerde av andre drepte, inkludert unge under 16 år. Andelen unge drepte som brukte bilbelte feil var noe høyere enn blant andre drepte.

Tabell 5.2: Bruk og feil bruk av bilbelte blant drepte i person- og varebil 2013-2023, fordelt på unge 16-24 år og personer over 24 år og under 15 år. Andel av alle drepte i de to aldersgruppene.

Bilbeltebruk	16-24 år (N=161)	Andre (N=568)
Ikke brukt bilbelte	32 %	24 %
Brukt bilbelte	57 %	66 %
Bilbelte brukt feil	4 %	5 %
Uoppgitt	7 %	5 %
Total	100 %	100 %

Bilbeltebruken var forskjellig alt etter hva slags ungdomsulykker vi så på. For eksempel manglet 40 prosent av de unge som ble drept i nattulykker bilbelte, mot 29 prosent av unge drepte i ulykker som skjedde på dagtid eller på kvelden. Til sammenligning var andelen av de drepte unge som ikke brukte bilbelte i ulykker med flere unge i bilen (flerungdomsulykker) 26 prosent. Ser vi på alle bilulykker uavhengig av hvor gamle de utløsende førerne var, får vi følgende bruksprosent for bilbelte blant unge som ble dr: 70 prosent av de unge passasjerene brukte bilbelte og 76 prosent av de unge førerne. De unge førerne var altså litt flinkere til å bruke bilbelte enn de unge passasjerene.

Ulykker der fører kjørte uten førerkort

Figur 5.6 (s. 54) viser at i 11 prosent av ungdomsulykker kjørte føreren uten gyldig førerrett. Dette er en noe høyere andel enn blant de eldre førerne (8 prosent). I et flertall av ungdomsulykkene der føreren ikke hadde førerrett, medvirket mange av de andre høyrisikofaktorene samtidig (figur 5.7 s. 55). Dette

gjaldt i størst grad faktoren godt over fartsgrensen, som forekom i 74 prosent av ulykkene der føreren kjørte uten førerkort (14 av 19).

Andelen kjøring uten gyldig førerrett var noe høyere blant ungdomsulykkene enn blant de andre dødsulykkene, med økning de siste årene, spesielt i 2020.

Ulykker med bruk av mobiltelefon

Bruk av mobiltelefon er vurdert til å ha medvirket i seks (tre prosent) av ungdomsulykkene, og forekom samtidig med faktorene høy fart, ruspåvirkning og ikke brukt bilbelte i nærmere halvparten av disse. Tilsvarende andel for eldre førere var også tre prosent. Mest sannsynlig skyldes flere av ungdomsulykkene uoppmerksomhet grunnet bruk av mobil, men denne opplysningen er sjelden godt dokumentert, som kan henge sammen med at politiet ikke alltid prioriterer å bruke mye ressurser på å finne ut av dette der den utløsende føreren omkom, og det derfor ikke ble reist straffesak. Til opplysning overlevde i gjennomsnitt fire av ti unge utløsende bilførere i analysens ulykker.

Det var gjennom perioden få ulykker der mobil var registrert som medvirkende faktor, som gjaldt både unge og andre førere. Ingen av ungdomsulykkene i perioden 2018 til 2022 var registrert med bruk av mobil som medvirkende faktor.

Ulykker med øvrig særlig risikofylt atferd

I hver femte ungdomsulykke ble *særlig risikofylt atferd* vurdert som medvirkende faktor. Denne faktoren forekom fire ganger hyppigere i ungdomsulykkene som i ulykkene med andre førere. Dette var de mest ekstreme av høyrisikoulykkene, der den unge føreren hadde tatt et valg om å kjøre med høy risiko og små marginer, f.eks foretatt risikofylte forbikjøringer.

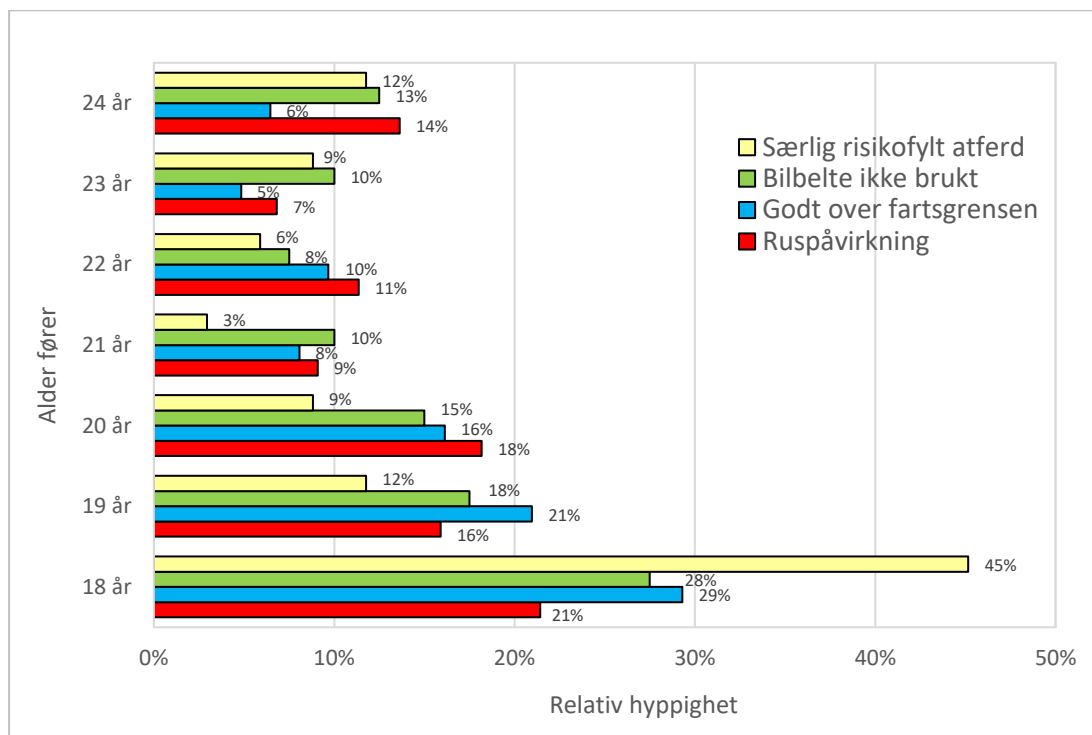
Andelen av ungdomsulykkene der særlig risikofylt atferd var medvirkende faktor, lå vesentlig over tilsvarende andeler for andre ulykker gjennom alle årene, med relativt stabile andeler over gjennomsnittet de siste årene.

Ulykker med andre midlertidige risikotilstander

Av andre «midlertidige risikofaktorer» som ofte opptrer sammen og forsterker hverandre - og som gjør unge førere særlig sårbare - finner vi at trøtthet ble rapportert som medvirkende faktor i langt færre ungdomsulykker enn i andre bilulykker, det vil si var medvirkende i 13 prosent av ulykkene med unge utløsende førere, mot 21 prosent i øvrige ulykker. Sykdom var, naturlig nok, betydelig underrepresentert blant de unge, det vil si var nærmest fraværende. Dette mot i hver femte ulykke med andre førere, som gjaldt spesielt for ulykkene der føreren var over 70 år. Dødsulykker der det forelå mistanke om selvmord utgjorde en lavere andel blant de unge enn blant andre førere, det vil si syv vs. 11 prosent. Når det gjelder annen forskning om midlertidige risikofaktorer blant unge, se kapittel [3.1.8](#).

5.5.2 Aldersforskjeller innad i ungdomsgruppen

Figur 5.11 viser at 18-åringene er den gruppen blant unge bilførere som peker seg tydeligst ut når det gjelder høyrisikoatferd, først og fremst med en høy andel med *særlig risikofylt atferd*, som utgjorde hele 45 prosent av ungdomsulykker med 18-åring bak rattet. 18-åringene skilte seg også ut med høyest andeler av ulykkene med fart godt over fartsgrensen og manglende bruk av bilbelte. De utgjorde i tillegg flest av de unge som kjørte i ruspåvirket tilstand, riktignok med 19- og 20-åringene rett bak. Det kan se ut som risikofaktorene opptrer sjeldnere for hvert år de unge blir eldre til og med 21-årsalder, for så å øke, også etter 24 år.



Figur 5.11: Dødsulykker 2013-2023 med unge utløsende bilførere 18-24 år, fordelt på de hyppigste medvirkende høyrisikofaktorene og førernes alder. Figuren er vist som andeler av alle ulykker innen høyrisikofaktorene Godt over fartsgrensen (N=58), Ruspåvirkning (N=42), Ikke brukt bilbelte (N=40) og Særlig risikofylt atferd (N=30).

5.6 Manglende kjøreerfaring en vesentlig årsak til ungdomsulykker

5.6.1 Utvikling og hyppighet av manglende førerdyktighet

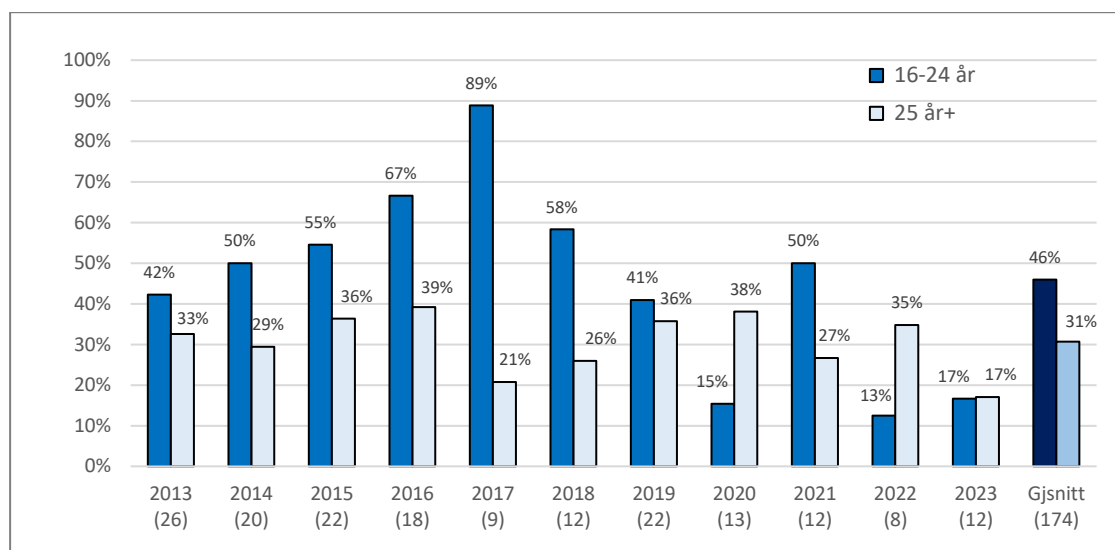
Førerdyktighet er i det følgende brukt som samlefaktor for førernes tekniske, sosiale og perseptuelle ferdigheter under bilkjøring. I denne betegnelsen inngår *kjøreerfaring*, *trafikal kompetanse*, *erfaring med kjøretøyet*, *informasjonsinnhenting*, *teknisk kjøretøybehandling* og *annen førerdyktighet*.

Vurderingene som gjøres av ulykkesanalysegruppen (UAG) for å fastslå hvorvidt ulykkene er forårsaket av manglende førerdyktighet, er i stor grad subjektive, og gjøres etter at hendelsesforløpet er kartlagt. Det stilles da spørsmål ved om hendelsen oppsto som følge av uheldige kombinasjoner av disse underkategoriene eller av førerdyktighetsfaktorer sett opp mot andre faktorer. Eksempler på det siste kan være hvor lenge føreren hadde hatt førerkort.

De fleste - mellom 75 og 85 prosent - av alle bilulykkene var registrert med kun én underkategori av førerdyktighet. Dette gjaldt i større grad bilulykker med eldre førere enn ungdomsulykker. For ungdomsulykkene ble flere førerdyktighetskoder benyttet pr. ulykke, og hver fjerde var registrert med to eller flere typer av slike koder. Ingen av kombinasjonene pekte seg spesielt ut for de unge bortsett fra kombinasjonen *manglende kjøreerfaring* og *kjøretøyerfaring*. I ulykkene med eldre førere forekom derimot førerdyktighetskombinasjonen *mangelfull trafikal kompetanse* og *informasjonsinnhenting* ofte, det vil si i 44 prosent av ulykkene. Manglende førerdyktighet som fellesbetegnelse medvirket i nær halvparten (46 prosent) av ungdomsulykkene¹², mot i nær en tredjedel (31 prosent) av ulykkene med

¹² I noen av ulykkene var det registrert flere underfaktorer. I disse ble faktorene talt som én førerdyktighetsfaktor.

andre utløsende bilførere. Figur 5.12 viser en markert nedgang etter 2018 i andelen ungdomsulykker med *manglende førerdyktighet* som medvirkende faktor, med unntak av «coronaåret» 2021. Dette mønsteret gjaldt ikke for de eldre førerne¹³.



Figur 5.12: Utvikling i dødsulykker 2013-2023 med ung utløsende bilfører der en el. flere faktorer innen samle-kategorien «manglende førerdyktighet» er registrert som medvirkende faktor. Andel av alle ulykker pr. år med «manglende førerdyktighet» for unge førere vs. eldre førere 25 år+ (årlig ant. ulykker med unge førere i parentes).

5.6.2 Ulikheter mellom yngre og eldre førere og innad i ungdomsgruppen

Ulikheter mellom yngre og eldre førere

Som vist i figur 5.13, fordelte ulike underkategorier av manglende førerdyktighet seg ulikt på de to førergruppene 18-24 år og 25 år +. *Lite kjøree erfaring og lite erfaring med kjøretøyet* dominerte for den yngste gruppen, med til sammen 54 prosent av ulykkene, mot 11 prosent av ulykkene for den eldste gruppen. Dette er naturlig, da begge faktorene reflekterer lav alder og kort tid med førerkort.

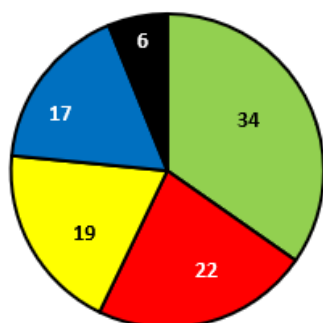
Mangelfull informasjonsinnhenting, som er nært knyttet til uoppmerksomhet, dominerte derimot klart for den eldste gruppen, med 54 prosent for den eldste vs. 17 prosent for den yngste førergruppe. Det samme gjaldt *mangelfull teknisk kjøretøybehandling*, der de eldre stod for en større andel enn de yngre (15 vs. 6 prosent). Dette er overraskende, da man skulle tro at eldre førere med mange års erfaring med bilkjøring ville kommet bedre ut enn de yngre grunnet en større forståelse for kjøretøyet tekniske aspekter og hvordan man håndterer kjøretøyet i ulike situasjoner. Et forbehold må imidlertid tas her grunnet lave tall for den yngste gruppen.

De to førergruppene kom likt ut for *mangelfull trafikal kompetanse*, som forteller at evne til å se andres behov og gjennomføre gode risikovurderinger under kjøring ikke nødvendigvis henger sammen med modning og erfaring. En metodisk forklaring på dette kan være at UAG i sin vurdering av årsaker til ungdomsulykker er mer tilbøyelig til å gi aldersrelaterte førerfaktorer forrang enn i andre ulykker, og at det derfor blir mindre rom for andre, mer aldersnøytrale førerdyktighetsfaktorer. Av andre forbehold

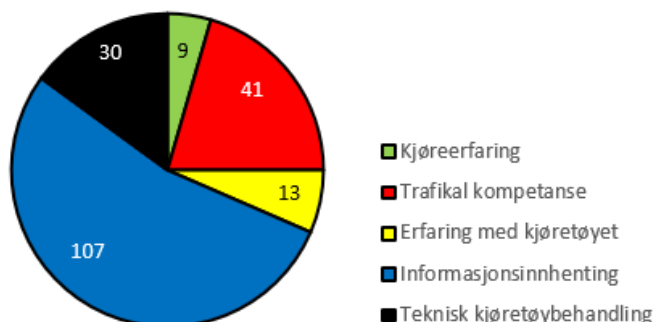
¹³ Endringen etter 2018 kan skyldes endret kodepraksis som følge av overgang til landsdekkende ulykkesanalysegruppe (UAG). Denne forklaringen svekkes imidlertid av at tilsvarende endring ikke sees for de eldre førerne.

kan nevnes at det ofte, og for de fleste av underkategoriene for førerdyktighet, dreier seg om egenskaper UAG sjelden har god dokumentasjon på.

UNGE BILFØRERE 18-24 år



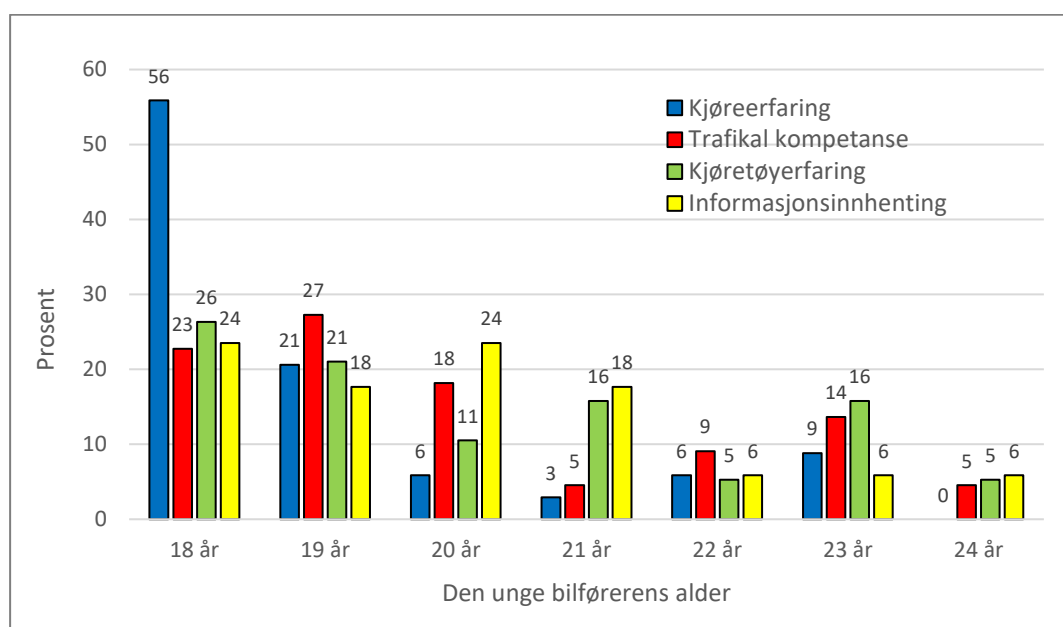
ANDRE BILFØRERE 25 år +



Figur 5.13: Antall medvirkende faktorer i dødsulykker 2013-2023 med unge utløsende bilførere (N=98) innen kategorien «manglende førerdyktighet» etter type manglende førerdyktighet i dødsulykker, sammenlignet med type manglende førerdyktighet i ulykker med andre utløsende bilførere (N=200).

For sammenlignende oversikt over manglende førerdyktighet mellom enkeltaldersgrupper for *alle* aldre, se figur 7.2. Det konkluderes med at høyrisikofaktorer forekom oftere som årsak til ungdomsulykkene enn førerdyktighetsfaktorer (kapittel 7).

Ulikheter innad i ungdomsgruppen



Figur 5.14: Dødsulykker 2013-2023 med unge utløsende bilførere 18-24 år, fordelt på medvirkende førerdyktighetsfaktorer og førernes alder. Figuren er vist som andeler av alle ulykker innen de fire faktorene Kjøreerfaring (N=22), Trafikal kompetanse (N=22), Kjøretøyerfaring (N=19) og Informasjonsinnhenting (N=17).

Figur 5.14 viser at tre av fire ungdomsulykker der manglende *kjøreerfaring* var registrert som medvirkende faktor, ble utløst av 18- eller 19-år gamle bilførere. Klart flest av disse (56 prosent) var 18-år. 18- og 19-åringene lå derimot mer eller mindre likt hva gjaldt faktorene *trafikal kompetanse*, *informasjonsinnhenting* og *kjøretøyerfaring*. 24-åringene var ikke uventet den ungdomsgruppen med de laveste andelen av samtlige førerdyktighetsfaktorer.

5.6.3 Hvordan virker manglende kjøreerfaring sammen med andre risikofaktorer?

Vi kan gå ut fra at variablene i den sammenslåtte førerdyktighetsvariabelen reflekterer en felles erfaringsfaktor (Sagberg mfl. 2023). Med tanke på tiltak mot ungdomsulykker, kan man videre spørre om førerdyktighet er det som bør tas tak i først. Et argument for dette kan være at forbedringstiltak innenfor eksempelvis opplæring er så effektive at de overflødiggjør andre tiltak, for eksempel tiltak av typen sanksjoner eller regulative tiltak rettet mot risikoatferd.

36 (21 prosent) av de 174 ungdomsulykkene med bil hadde *manglende kjøreerfaring* som medvirkende faktor. Under sees nærmere på hvordan denne faktoren medvirket til ulykkene i kombinasjon med andre medvirkende faktorer, det vil si med fartsfaktorer, høyrisikofaktorer samlet, vegfaktorer samlet og kjøretøyfaktorer samlet.

Manglende kjøreerfaring kombinert med fart

I 23 (64 prosent) av ulykkene medvirket *manglende kjøreerfaring* sammen med *høy fart*. Over halvparten av ulykkene der dette var tilfelle (12 av 23), var utforkjøringsulykke. Antall møteulykker var ikke veldig mye lavere (8 av 23). Den ulykkeskoden som forekom oftest i ulykker der denne kombinasjon forekom, var møteing i kurve. *Godt over fartsgrensen* var den enkeltfaktoren innen fart som forekom oftest i møteulykkene i kurver.

Manglende kjøreerfaring kombinert med høyrisikofaktorer (inkl. godt over fartsgrensen)

I nær én av fire ungdomsulykker var den manglende kjøreerfaringen kombinert med en eller flere høyrisikofaktorer. Her inngår *ruskjøring*, *særlig risikofylt atferd* og *fart godt over fartsgrensen*. Grunnen til den relativt lavere andelen her, kan være at spenningssøken kan ha trumfet manglende erfaring i analysen, og at UAG anså høyrisikoatferden som såpass ekstrem at man med mer kjøreerfaring uansett ikke ville ha unngått ulykken.

Manglende kjøreerfaring kombinert med vegfaktorer

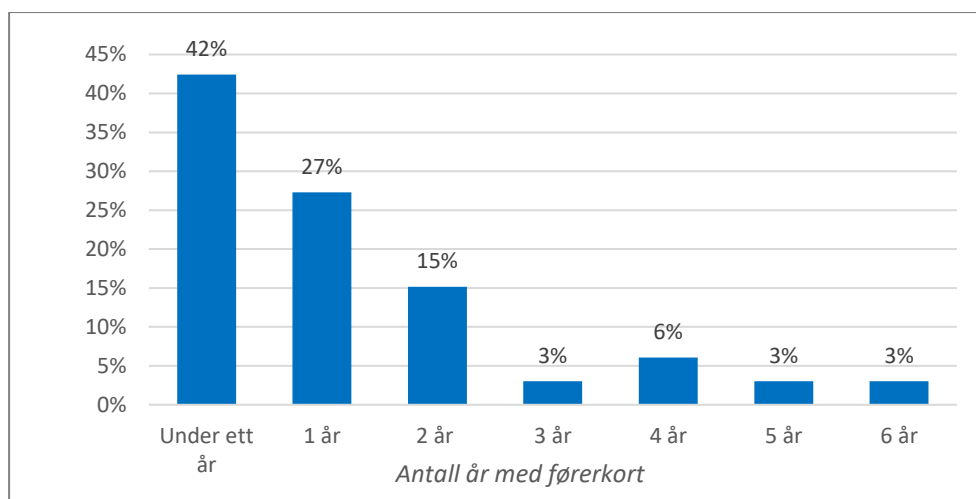
I halvparten av ulykkene der manglende kjørererfaring ble vurdert som medvirkende faktor spilte også faktorer knyttet til veg- og føreforhold inn. Eksempler på slike faktorer var krevende kurver, vegens tverrfall og dårlig veidekke.

Manglende kjøreerfaring kombinert med kjøretøyfaktorer

I 44 prosent av ulykkene der manglende kjørererfaring var vurdert som medvirkende faktor medvirket også en eller flere faktorer knyttet til kjøretøyforhold. Den mest utbredte kjøretøyfaktoren, både i disse ulykkene og ungdomsulykker generelt, var dårlige hjul og dekk.

5.6.4 Førerdyktighet relatert til år med førerkort

Antall år med førerkort er en sentral indikator på førerdyktighet, som gjelder spesielt i bilførernes første år som førere. Figur 5.15 viser ulykker som har fått koden manglende førerdyktighet fordelt på hvor lenge den utløsende unge føreren hadde hatt førerkort da ulykken inntraff: I mer enn fire av ti ulykker der den unge føreren utviste manglende førerdyktighet hadde vedkommende hatt førerkort i under ett år. Her inngår en ikke ubetydelig andel ulykker der føreren har kjørt svært lite, som hovedsakelig gjelder 18-åringene.



Figur 5.15: Dødsulykker med unge utløsende bilførere 2013-2023 der manglende førerdyktighet var medvirkende faktor, fordelt på antall år den unge føreren hadde hatt førerkort. Andel av alle ulykker med manglende førerdyktighet.

18-åringene utgjorde gruppen med flest dødsulykker med bil. Alle 18-åringene, bortsett fra en, hadde hatt førerkort i ett år eller kortere, hvorav de aller fleste under ett år. Som det framgår av figur 5.15 reduseres tallet på ulykker hvert år de unge har hatt førerkort t.o.m 23-åringene. Opplysningen om tid med førerkort er oppgitt som året vedkommende fører ervervet førerrett, ikke som dato eller måned for førerkorterverv. Tallene blir derfor problematiske å bruke på en nøyaktig måte, da det i «ett år» eller «under ett år» kan være store forskjeller mellom førerne alt etter når på året de er født.

5.7 Bilene ofte gamle

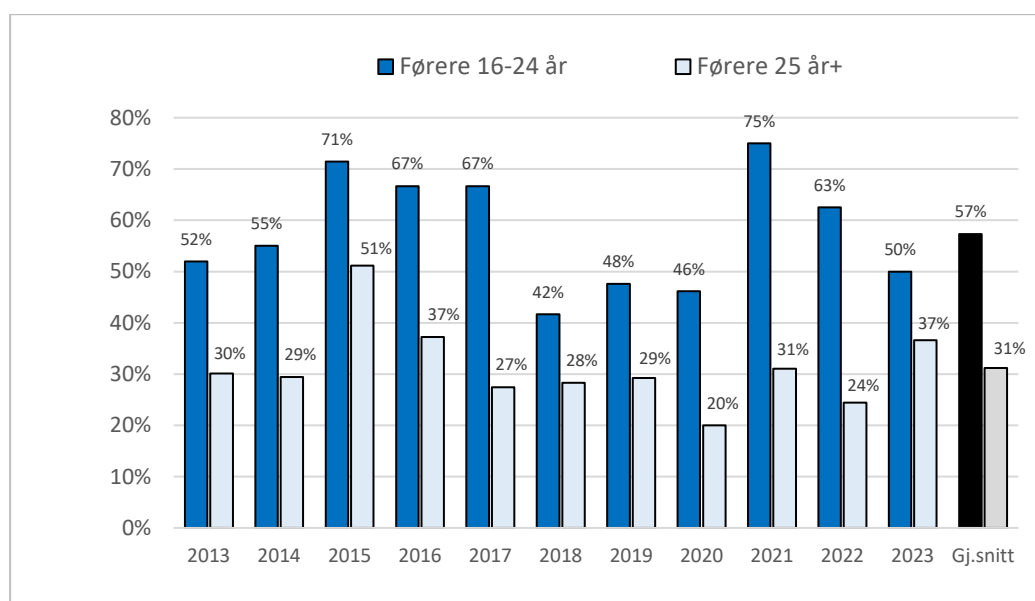
5.7.1 Ungdomsbilenes alder

Biler med dårligst sikkerhetsstandard, som ofte gjelder de eldste bilene, havner lettere i trafikkulykker og kommer dårligst ut med tanke på personskader, enn nyere biler. Det er grunn til å tro at en gammel bil i 2023, i vår analyse definert som eldre enn 15 år, altså , var mer kollisjonssikker enn en gammel bil i 2013. Til tross for at eldre biler etter dagens standard kan være godt vedlikeholdt og fortsatt trygge, vil de generelt ikke ha de samme avanserte sikkerhetsfunksjonene som nyere modeller.

Kollisjonssikkerheten er blitt betydelig bedre over tid og risikoen for å bli skadd i en ulykke har i gjennomsnitt gått ned med 4,2 prosent pr. modellår. TØI konkluderte i en rapport fra 2017 at vi ikke ennå hadde nådd grensen for hvor sikker en bil kan bli (Høye 2017). Nye sikkerhetsstandarder og kontinuerlig innovasjon sikrer at bilene blir tryggere for hver generasjon.

I en studie fra 2014, konkluderes det med at eldre biler i større grad blir kjørt av yngre førere (McCartt & Teoh, 2014). Dette er også vår konklusjon etter å ha sett spesielt på dødsulykkene med gamle biler, som i vårt ulykkesutvalg tilsvarte biler produsert i årene 1998-2008. De unge førerne som havnet i dødsulykker med eldre biler¹⁴ skilte seg tydelig ut sammenlignet med andre førere.

Figur 5.16 viser at i gjennomsnitt 57 prosent av alle bilene i dødsulykker med unge utløsende førere var 15 år eller eldre, mot 31 prosent for bilene i dødsulykker med eldre utløsende førere. Ulikheten mellom de eldre og unge førerne holdt seg relativt stabil gjennom hele perioden, og var særlig stor i korona-året 2021. Etter en nedgang i andelen ungdomsulykker med gamle biler i midten av perioden, steg igjen tallene for ungdomsulykkene, mot relativt stabile andeler blant ulykker med andre førere. Gjennomsnittsalderen på bilene involvert i ungdomsulykkene var 14,3 år, mot 10,3 år for dødsulykker der føreren var over 24 år. Ved utgangen av 2023 var gjennomsnittsalderen for personbiler i Norge på 10,5 år for person- og varebiler (kilde: SSB/OFV).

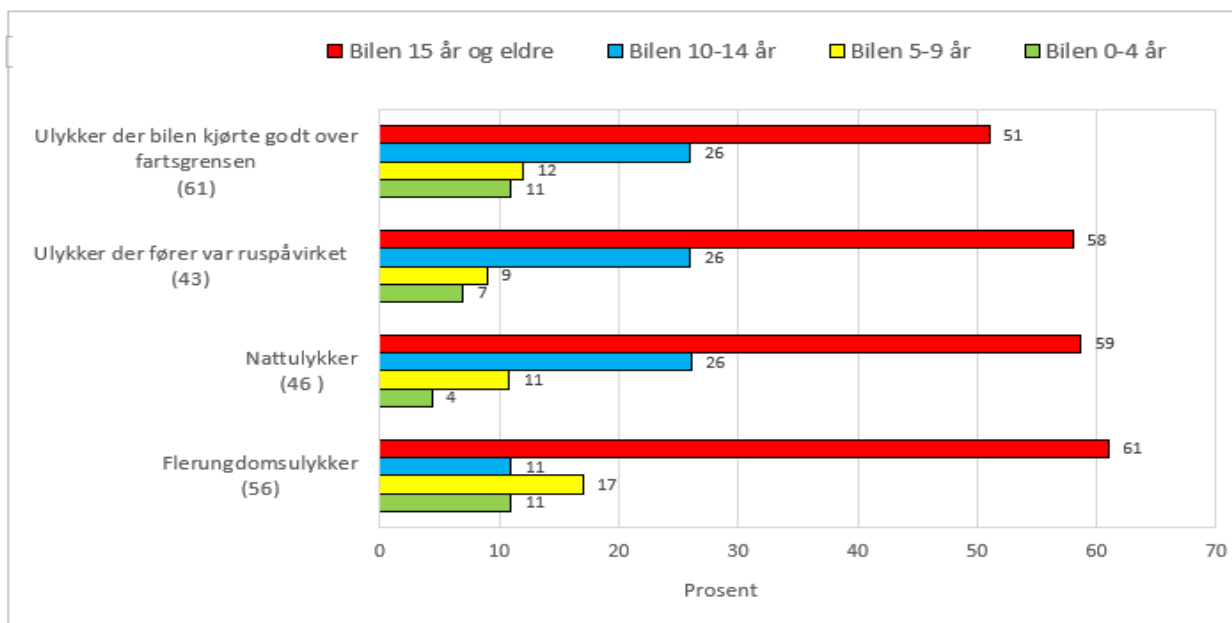


Figur 5.16: Dødsulykker med person-/varebil 2013-2023 der bilen til den utløsende føreren var 15 år eller eldre, fordelt på ulykkesår og aldersgruppe for bilførerne. Andeler av alle dødsulykker med unge førere (N=171) og eldre førere 25 år+ (N=545).

At unge fører langt oftere kjører gamle biler enn eldre førere, kommer særlig til uttrykk når vi ser på bilenes alder i de mest ekstreme ungdomsulykkene. I figur 5.17 er bilenes alder fordelt på fire typer ungdomsulykker:

1) *Fartsulykker*, der føreren kjørte godt over fartsgrensen, 2) *rusulykker*, der føreren kjørte i ruspåvirket tilstand, 3) *nattulykker*, som skjedde mellom kl. 00:00 og 06:00 og 4) *flerungdomsulykker*, der den unge føreren hadde med seg unge passasjerer i bilen.

¹⁴ Bilenes alder betyr antall år som har gått siden bilen ble lansert av produsenten («årsmodell»).



Figur 5.17: Ulike typer dødsulykker med unge utløsende førere i person-/varebil 2013-2023 fordelt på den involverte bilens alder. Andel vist innen hver ulykkestype. Antall dødsulykker i parentes.

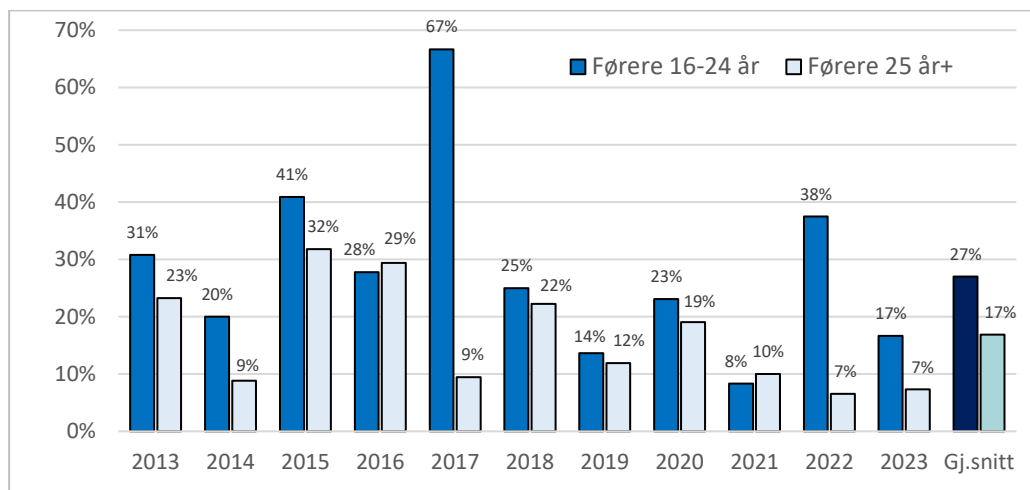
Felles for disse typene ungdomsulykker var at flertallet av dem (mellom 50 og 60 prosent) skjedde med biler som var 15 år og eldre. Forskjellen mellom de unge og de eldre førerne var spesielt stor i nattulykkene, der 59 prosent av ulykkene med unge førere skjedde med gammel bil, mot 33 prosent av ulykkene med førere 25 år +. Også i fartsulykkene fant vi lignende forskjeller (51 vs. 39 prosent) og i noe mindre grad i rusulykkene (58 vs. 43 prosent). Dette er ikke i seg selv overraskende, da unge ikke har like stor tilgang til nyere biler som eldre, og da foreldre ikke nødvendigvis låner bort bilen til sine barn, som blant annet henger samme med forsikringsvilkår for bilene. De eldre førerne var for øvrig langt sjeldnere involvert i dødsulykker med gamle biler over 15 år selv når de utøvde lignende risikoatferd.

5.7.2 Medvirkende faktorer knyttet til feil og mangler ved kjøretøyene

Ulykkesfaktorer

Mangler og feil ved kjøretøyene er i det følgende målt gjennom medvirkende kjøretøyfaktorer som av UAG er vurdert til å ha påvirket hendelsesforløpet.

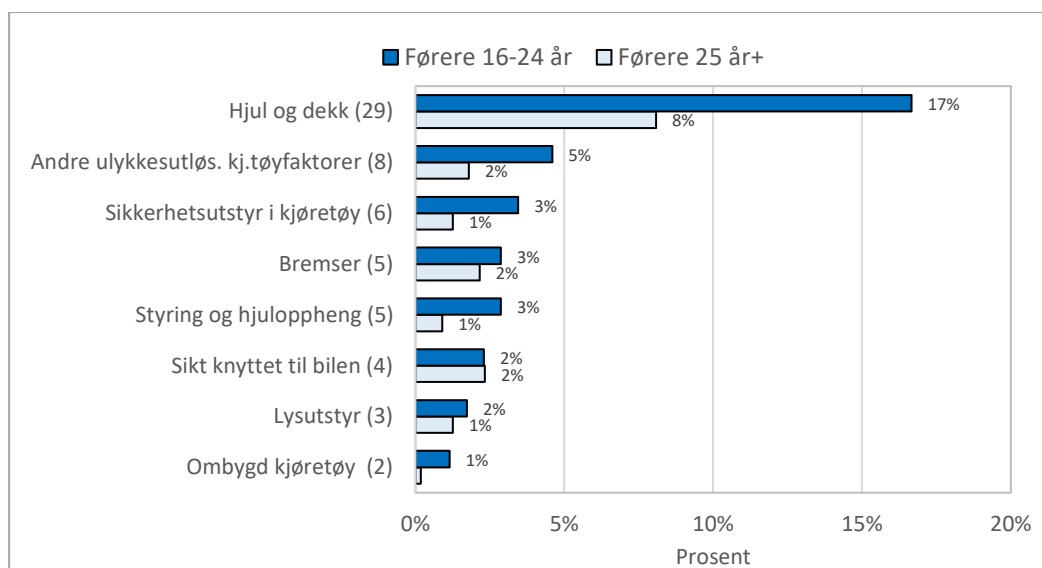
Gjennomsnittlig 27 prosent (mer enn en av fire) av bilulykkene med unge utløsende førere skjedde med en eller flere kjøretøyrelaterte faktorer som medvirkende årsak til hendelsene (figur 5.18). Dette tilsvarte en overrepresentasjon på nærmere 60 prosent sammenlignet med eldregruppen. Blant ungdomsulykkene med MC utgjorde til sammenligning kjøretøyrelaterte faktorer en høyere andel (en av tre ulykker). Ser vi bort fra enkeltåret 2022, gikk andelen ulykker med kjøretøyrelaterte årsaker ned fra 2017 for både ungdomsgruppen og andre førergrupper.



Figur 5.18: Dødsulykker med bilførere i perioden 2013-2024 der en eller flere faktorer knyttet til feil og mangler ved bilen medvirket til ulykken, fordelt på aldersgruppe og ulykkesår. Andeler pr. år av alle bilulykker med hhv. unge førere og andre førere 25 år+.

Feil ved hjul og dekk

Ifølge figur 5.19 var den klart hyppigste enkeltfaktoren som medvirket til ungdomsulykker feil ved hjul og dekk. Deretter fulgte feil ved sikkerhetsutstyr, som innbefattet førerstøttesystemer i bilen, feil ved bremses og forhold ved kjøretøyet som gjorde at førere fikk redusert sikt (figur 5.19). For oversikt over andre enkeltfaktorer, se tabell V-5.2.



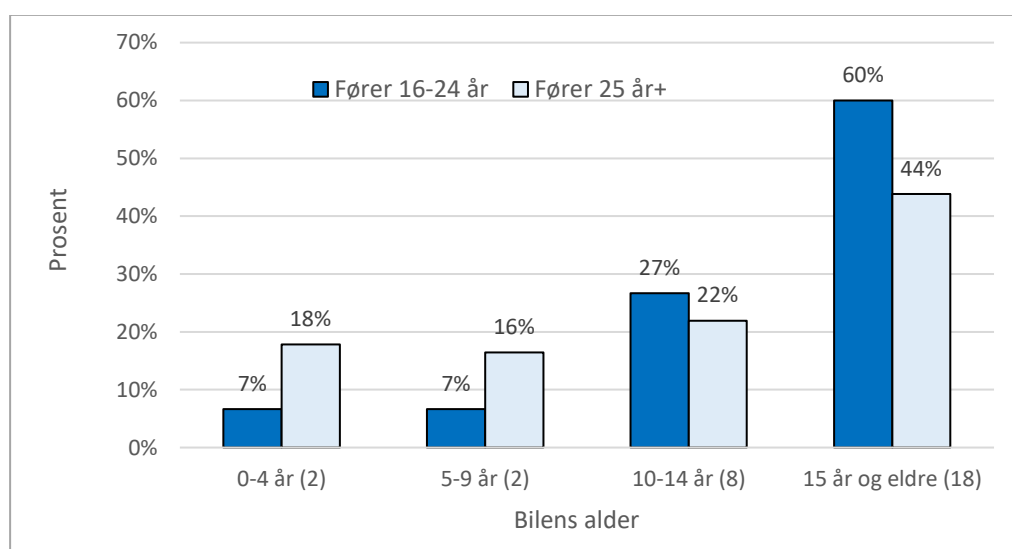
Figur 5.19: Dødsulykker 2013-2023 med person- og varebil fordelt på kjøretøyrelaterte medvirkende faktorer til ulykkene. Andeler innen aldersgrupper for utløsende førere 16-24 år (N=174) sammenlignet med utløsende førere 25 år + (N=557).

Feil ved *hjul og dekk* var medvirkende faktor i 29 (17 prosent) av ungdomsulykkene, mot bare i 8 prosent av andre ulykker. Eksempler på vanlige feil og mangler var utilstrekkelig mønsterdybde, feil dekk til bilen eller ulike dekk på høyre og venstre side. Figur 5.19 viser også at alle underkategoriene av kjøretøyrelaterte ulykkesfaktorer, bortsett fra *sikt knyttet til kjøretøyet*, var overrepresentert.

Ser vi på når på året ungdomsulykkene som skyldtes dårlige dekk skjedde, finner vi at nesten halvparten (48 prosent) inntraff på vinteren (nov – mars). Sjekker vi andelen av ungdomsulykker som både hadde dårlige dekk og glatt vei som medvirkende, kommer vi også opp i halvparten. Her er imidlertid tilsvarende andel for eldre førere langt høyere enn den var når dårlige dekk ble sett opp mot andel vinterulykker, det vil si 86 prosent. Dette betyr at når det først skjedde en ulykke med eldre førere (ikke unge) der veien ble ansett som glatt, var nesten alltid også dekkene dårlige. Dette gjaldt ikke de 30 glatt-vei-ulykkene med unge førere i samme grad, det vil si «bare» halvparten. Etter å ha sjekket kombinasjonen glatt vei og høy fart for begge aldersgrupper, kan forklaringen være at det i glatt vei-ulykkene med unge oftere er snakk om dårlig fartstilpasning som tilleggsfaktor til dårlige dekk enn hva som er tilfelle for de eldre.

Skadefaktorer

I hele 60 prosent av møteulykkene med unge utløsende førere der det ble registrert en eller flere medvirkende kjøretøyrelaterte skadefaktorer¹⁵, var bilene over 15 år. Tilsvarende andel for møteulykker med eldre førere var 42 prosent (figur 5.20). En studie av 111 unge voksne 16-24 år som ble innlagt på sykehus med alvorlige skader eller døde etter bilkollisjoner i Norge i perioden 2013-2016 viste at 59 prosent av disse kunnet fått betydelig redusert skadeomfang dersom det ikke hadde vært sikkerhetsfeil knyttet til bilen og måten de skadde og drepte forholdt seg til bilens sikkerhetsutstyr på. Feilene handlet blant annet om manglende eller feil bruk av bilbelte, uheldig innstilling av seterygg, treff av løse gjenstander i bilen eller at de unge kjørte gamle biler uten kollisjonsputer (Breen 2023).



Figur 5.20: Møteulykker med eldre biler 2013-2023 der en eller flere skadeforsterkende kjøretøyfaktorer medvirket, fordelt på bilenes alder og alder på utløsende bilfører. Andeler av alle møteulykker med unge bilførere vs. andel av møteulykker med andre bilførere 25 år+.

På spørsmålet om det var noen spesifikke feil eller egenskaper ved bilene de unge kjørte som antas å ha medvirket til skadeomfanget, er det få variabler med tilstrekkelig antall ulykker til å kunne gi et godt svar. Faktoren dårlig karosserisikkerhet medvirket i 28 (16 prosent) av ulykkene. Dette betyr at de aktuelle bilene hadde mindre enn tilsvarende 4 stjerner i henhold til EuroNCAP eller tilsvarende

¹⁵ Gjelder summen av skadefaktorer som karosseri, ikke front-/sidekollisjonsputer, personbil mot tungt kjøretøy, kritisk treffpunkt, lastsikring, stor vektforskjell innen samme kjøretøygruppe m.fl (se tabell V-5.3)

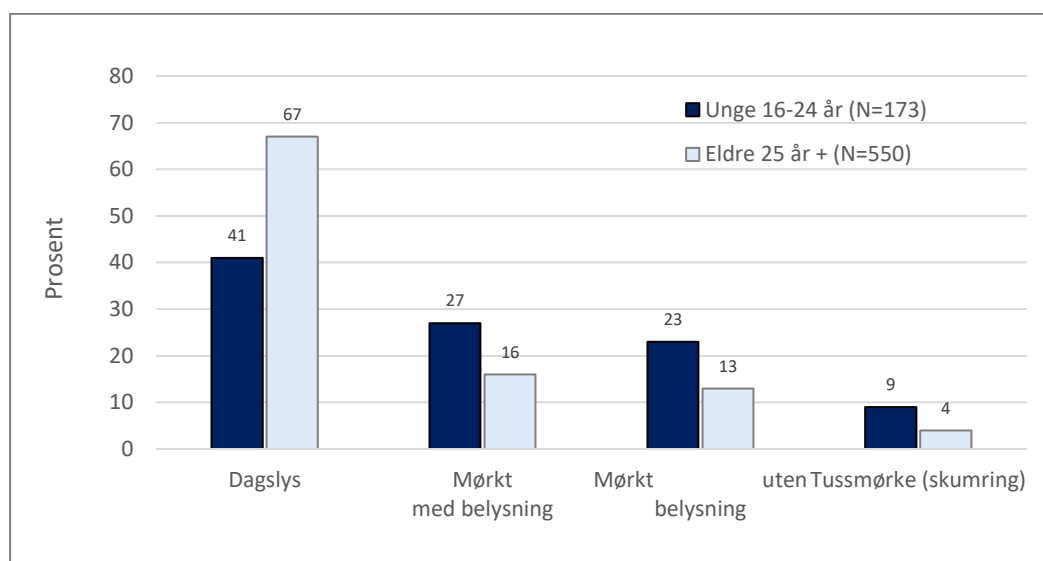
kollisjonstester, da de ble testet. *Kritisk treffpunkt* var også blant de hyppigste skadefaktorene for ungdomsbilene, og gjaldt treffpunktet i kollisjonsøyeblikket som kan ha påført bilen de mest kritiske skadene. Denne faktoren medvirket i 19 prosent av ungdomsulykkene, mot 11 prosent av andre dødsulykker med bil. Ungdomsbilene skilte seg ikke fra de andre ulykkesbilene på noen av disse faktorene. Det var en noe høyere andel av ungdomsulykker med manglende sikkerhetsutstyr i kjøretøyet blant ungdomsbilene (3 prosent) som medvirkende faktor, der blant annet manglende kollisjonsputer inngikk. For flere opplysninger om skadefaktorer i bil, se tabell V-5.3.

Av andre opplysninger, som går like mye på hva slags kjøretøy ungdomsbilen traff som bilen i seg selv, kan nevnes faktoren *personbil mot lastebil/buss/vogntog*, som gjaldt 21 prosent av ungdomsulykkene, mot 29 prosent av andre ulykker. *Ikke frontkollisjonsputer* ble også registrert i en del av ungdomsulykkene (15 prosent), og gjaldt samme andel som for andre ulykker (15 prosent).

5.8 Overrepresentasjon av ulykker på sen kveld og natt

5.8.1 Utvikling og omfang av «mørkeulykker»

Et flertall av dødsulykkene med unge utløsende bilførere (seks av ti) skjedde mens det var mørkt eller nesten mørkt. Dette gjaldt en langt lavere andel av dødsulykkene med eldre bilførere (tre av ti), som vises i figur 5.21.

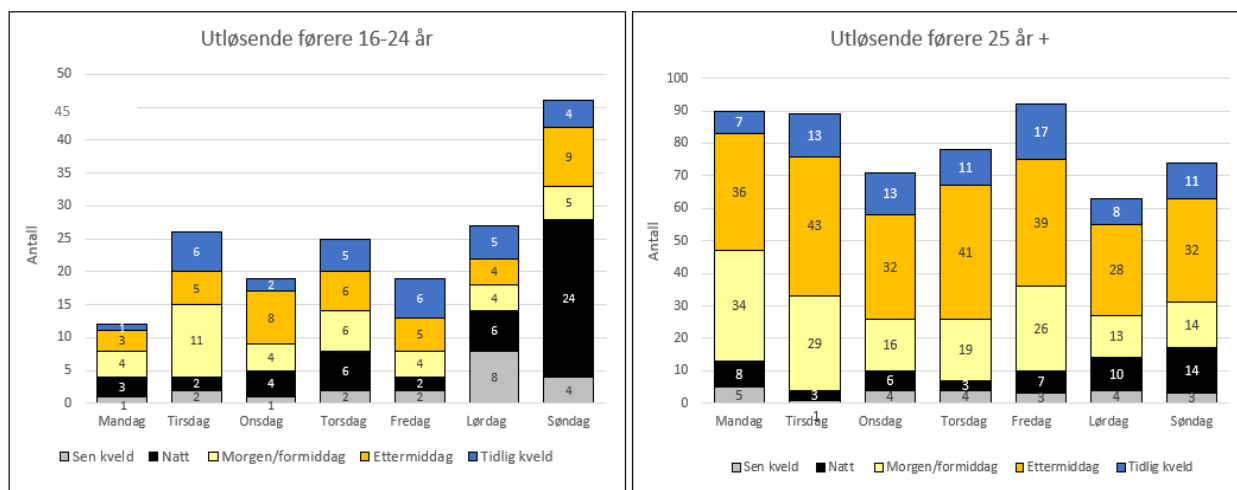


Figur 5.21: Dødsulykker med bil 2013-2023 fordelt på alder på utløsende fører og lysforhold. Andel av ulykker med unge vs. ulykker med eldre.

I kun åtte av ungdomsulykkene med bil i 11-årsperioden var *sikt- og lysforhold* medvirkende faktor til at ulykkene skjedde, altså hadde ikke «mørkeulykkene» noe med siktforhold å gjøre. Den relative hyppigheten for denne faktoren (sammenlignet med eldre bilførere) var fem prosent, som forteller at unge var underrepresentert med fem prosent færre ulykker utløst av slike faktorer enn for andre førere. Ulykker med unge førere skilte seg heller ikke ut sammenlignet med ulykker med eldre førere når det kom til standard på veibelysningen, det vil si i andel der førerne ble påvirket negativt med tanke på feil eller uheldige forhold knyttet til belysningen på ulykkesstedet (som kan ha ført til at de ikke oppdaget ting de skulle ha sett).

En annen og bedre måte å måle hyppigheten av «sene ulykker» eller «mørkeulykker» på, er å undersøke når på døgnet de skjedde, som i vår analyse gjaldt bilulykker som inntraff i tidsrommet mellom kl. 22 på kvelden og kl. 06.00 neste morgen (figur 5.22). Andelen ulykker med unge bilførere som skjedde i dette tidsrommet var 39 prosent, mot 13 prosent blant andre bilførere, altså tre ganger så høy andel. Et stort flertall (70 prosent) av disse ungdomsulykkene skjedde på natten.

Figur 5.22 viser også at flere unge var involvert i dødsulykker på hverdager enn på lørdager og søndager, som ikke er unaturlig – da det fins flest hverdager i en uke. Andelen helgeulykker var imidlertid høyere blant de unge førerne (42 prosent) enn blant de eldre førerne (25 prosent).



Figur 5.22: Antall dødsulykker med ung utløsende fører i bil versus eldre førere 25 år + i bil, fordelt på ukedag og når på døgnet ulykkene inntraff, 2013-2023.

Tidsrommet i løpet av uken som pekte seg tydeligst ut var natt til søndag. Summerer vi ulykkene som skjedde mellom kl. 22 lørdag kveld og kl. 6 søndag morgen, får vi 32 hendelser, som utgjorde nesten 20 prosent av alle ungdomsulykkene, mot 3 prosent av dødsulykkene med eldre bilførere. En rapport fra Transportøkonomiske institutt slår fast at antall unge bilførere innblandet i personskadeulykker natt til søndag ble redusert med 72 prosent fra 2010 til 2018. Etter 2018 stoppet denne utviklingen opp, noe TØI har tolket som et mulig tegn på at den positive effekten på ungdomsulykkene var «tatt ut» (Bjørnskau m.fl. 2024). Grunnet lave tall ved nedbryting av antall drept på enkeltår, kan vi ikke si noe sikkert om utviklingen av denne typen ungdomsulykker etter 2018.

5.8.2 Karakteristikk av «nattulykkene»

Den unge utløsende føreren var alene i bilen i tre av fire nattulykker. 85 prosent av førerne var registrert med risikofaktorer knyttet til høyrisikoatferd¹⁶, der kjøring i ruspåvirket tilstand pekte seg særlig ut sammenlignet med andre ungdomsulykker. I hele 65 prosent av ungdomsulykkene som skjedde på natten var ruspåvirkning medvirkende faktor, mot i bare 11 prosent av ungdomsulykkene som skjedde på dagtid eller kveld. 40 prosent av de unge som ble drept i nattulykker brukte ikke bilbelte, mot 29

¹⁶ Gjaldt faktorene ruspåvirkning, over fartsgrensen, godt over fartsgrensen, særlig risikofylt atferd og bruk av mobiltelefon under kjøring. Her er også kjøring uten førerkort medregnet, selv om denne faktoren ikke inngår i UAG-databasens kodeverk for medvirkende ulykkesfaktorer.

prosent av unge drept i ulykker som skjedd på dagtid eller på kvelden. Til sammenligning var andelen av de drept som ikke brukte bilbelte i ulykker med flere unge i bilen (flerungdomsulykker) 26 prosent.

Selv om ulykkene inntraff på natten var det dagslys i syv (15 prosent) av ulykkene. Over halvparten skjedde i mai – august. Dette gjaldt enten sommerulykker i nord, eller skjedde på årets lyseste dager andre steder i landet. Innlandet, Møre og Romsdal og Trøndelag hadde flest nattulykker. Tre fjerdedeler var hhv. utforkjøringulykker og ulykker i kurver. Halvparten skjedde på veier utenfor tettbygd strøk og over halvparten på veier uten veibelysning. De fleste av førerne (åtte av ti) var kjent i området der ulykkene inntraff.



Foto: Statens vegvesen

5.9 Flest ulykker utenfor sentrale strøk

En stor andel av ungdomsulykkene skjedde i spredtbygde områder, og bekrefter funn fra tilgjengelig forskning på temaet. Etter å ha observert denne tendensen i en årrekke, spilte ulykkesanalysegruppen (UAG) inn denne hypotesen.

Tar vi utgangspunkt i variabelen «beliggenhet», som kategoriserer ulykkene etter om de skjedde i spredtbygde strøk, i boligområder, i sentrumsområder eller i områder med blandet funksjon, finner vi at 84 prosent av dødsulykkene med unge i perioden skjedde utenfor tettbygd strøk. Altså stemmer det at ungdomsulykkene oftest skjer «på bygda». Denne andelen var imidlertid tilnærmet lik for førere over 24 år, som betyr at dette ikke er noe ungdomsfenomen (tabell 5.3).

Beliggenhet og veitype

Tar vi utgangspunkt i variabelen «beliggenhet», som kategoriserer ulykkene etter om de skjedde i spredtbygde strøk, i boligområder, i sentrumsområder eller i områder med blandet funksjon, finner vi at 84 prosent av dødsulykkene med unge i perioden skjedde utenfor tettbygd strøk. Altså stemmer det at ungdomsulykkene oftest skjer «på bygda». Denne andelen var tilnærmet lik for førere over 25 år (tabell 5.3), som betyr at dette ikke er noe ungdomsfenomen.

Tabell 5.3: Dødsulykker med bil 2013-2023 fordelt på beliggenhet. Andeler av ulykker med utløsende førere 16-24 år vs. førere 25 år.

Beliggenhet	Førere 16-24 år (N=174)	Førere 25 år+ (N=557)
Boligområde	6 %	6 %
Næringsområde	2 %	1 %
Område m. blandet funksjon	2 %	6 %
Sentrumsområde	6 %	4 %
Spredt bebyggelse	84 %	83 %
Total	100 %	100 %

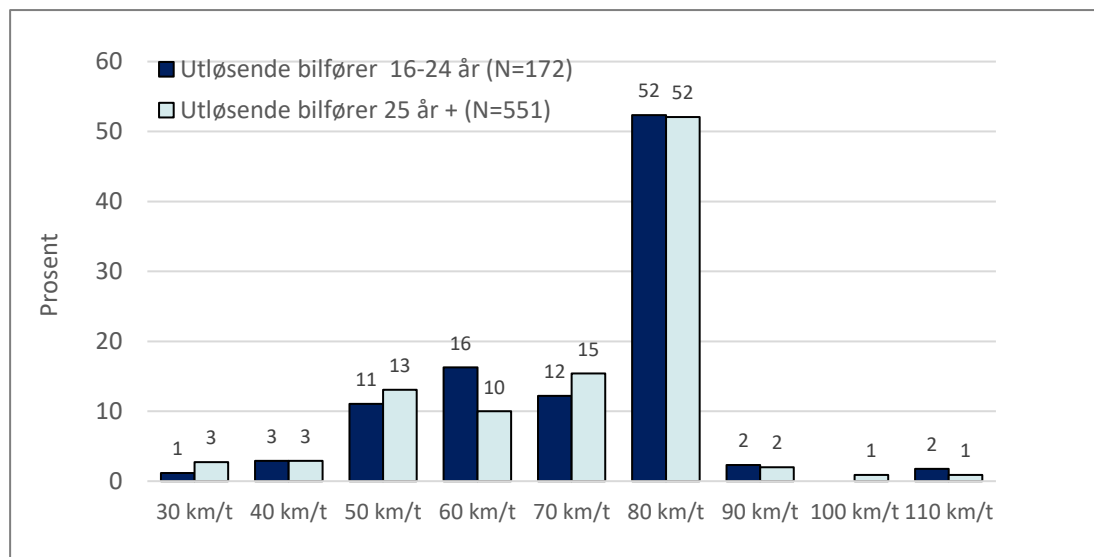
Fartsgrenser og ÅDT

Generelt har tettbygde områder lavere fartsgrenser, ofte rundt 30 - 50 km/t, mens spredtbygde strøk og områder på landsbygda har høyere fartsgrenser, typisk 70 - 90 km/t. Opplysninger om fartsgrense på ulykkesstedet kan derfor gi svar på om analysegruppens inntrykk stemmer med statistikken. Kombineres dette med hvorvidt føreren var kjent på stedet, kan vi komme nærmere et svar på hypotesen om at ungdomsulykkene oftest skjer «på bygda».

Fartsgrense og beliggenhet henger nøye sammen, og det var som med beliggenhet, ingen nevneverdige forskjeller mellom ungdomsulykkene og andre dødsulykker når vi så på fartsgrensen på ulykkesstedet. Målt på denne måten, utgjorde andelen ungdomsulykker utenfor sentrale strøk en lavere andel enn når vi kun så på beliggenhet i betydningen område med «spredt bebyggelse», som også inkluderte strekninger med både fartsgrense 60 og 70 km/t. Ungdomsulykker som skjedde på strekninger med fartsgrense 80 km/t eller høyere, utgjorde 56 prosent av ulykkene (figur 5.23). De aller fleste av disse førerne (87 prosent) var kjent der ulykkene skjedde, hvorav halvparten bodde i nærheten og halvparten ofte kjørte i området. Unge bilførere i dødsulykker skilte seg ikke mye fra eldre bilførere på ulykkesstedets nærhet til bosted, men de unge var noe oftere kjent i disse ulykkene enn andre bilførere.

I den grad det var forskjeller mellom unge og eldre førere, dreide dette seg om *brudd* på fartsgrenser. Ser vi på ulykkene der føreren kjørte godt over fartsgrensen på strekninger med lavere fartsgrenser (50 eller 60 km/t), var denne andelen dobbelt så høy blant de unge førerne som blant de eldre (figur 5.8).

Ved sammenligning av tall for trafikkmengde på stedene der ulykkene inntraff, finner vi at de unge i noe høyere grad forulykket på veier med lavere ÅDT enn eldre førere. 41 prosent av bilulykkene blant unge skjedde på veier med ÅDT under 2000, mot 33 prosent av bilulykkene med andre førere.



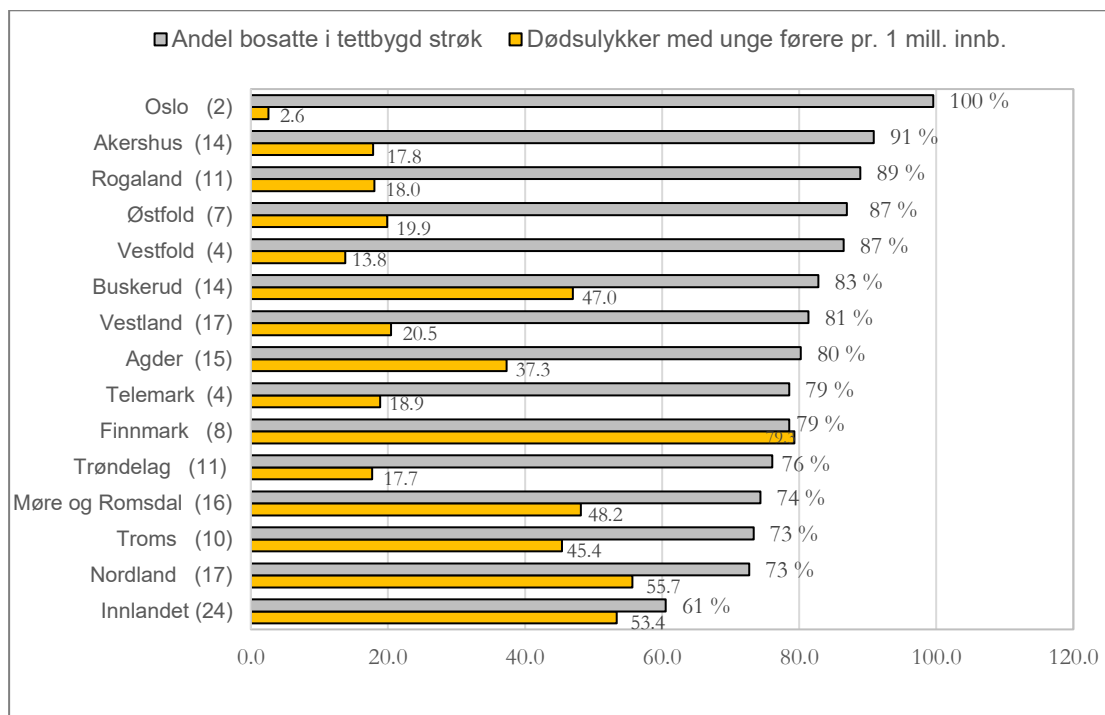
Figur 5.23: Dødsulykker 2013-2023 med utløsende bilførere 16-24 år sammenlignet med utløsende førere 25 år +, fordelt på fartsgrense der ulykken skjedde. Andel av alle dødsulykker innen hver fartsgrense.

Kjent i området

Over ni av ti unge førere var kjent i området der ulykkene skjedde. 40 prosent kjørte ofte i området og 50 prosent var bosatt i nærheten. Disse andelen var som nevnt nesten like høye blant eldre førere. Sammenholdt med at godt over halvparten av ulykkene skjedde på veier med fartsgrense 80 km/t og høyere, kan vi si at dødsulykker med unge skjedde, om ikke i betydelig grad, så ofte i kjente omgivelser utenfor tettbygd strøk. På den annen side har vi sett at en høy andel av de mest ekstreme fartsulykkene blant unge førere skjedde i områder med fartsgrense 60 km/t eller lavere. Dette forteller at de unge ikke nødvendigvis oppsøker fartsetapper utenfor tettbygd strøk, men like gjerne tar ut «fartstrangen» i nærheten av der de bor.

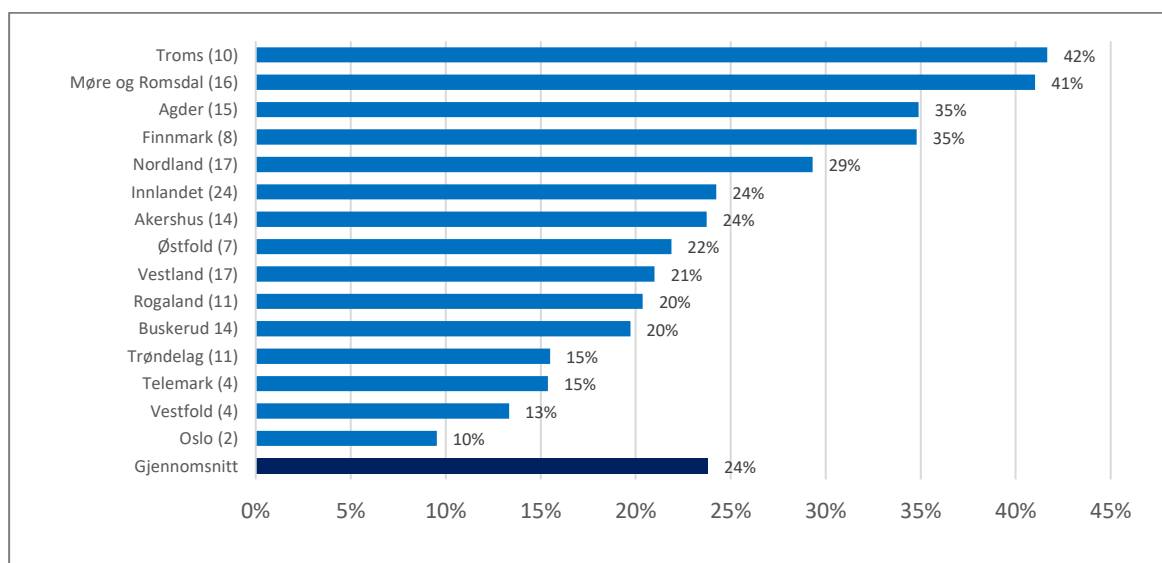
Fylke

SSB definerer tettbygd strøk som bebyggelse med minst 200 innbyggere, hvor avstand mellom hus er mindre enn eller lik 50 m. I figur 5.24 er landets fylker rangert etter urbaniseringsgrad (andel bosatte i tettsteder), sammenholdt med antall dødsulykker med unge bilførere korrigert for antall bosatte unge i fylket (per 1. millioner unge). Figuren viser en moderat til sterk sammenheng mellom de to variablene høy urbanitet og lav ulykkesfrekvens, det vil si at når urbaniteten er lav (mer rurale områder), ser man en tendens til høyere ulykkesfrekvens. Dette kan også uttrykkes med korrelasjonskoeffisienten - 0,66. Det er viktig å understreke at dette er en hovedtendens, og ikke en absolutt sammenheng, da det også vil være andre faktorer enn urbanitet som spiller inn. Finnmark skiller seg for eksempel ut ved at fylket har en høy ulykkesfrekvens til tross for lav urbanitetsgrad sammenlignet med de fleste andre fylkene.



Figur 5.24: Dødsulykker 2013-2023 med unge utløsende førere pr. 1 mill. innbyggere 16-24 år fordelt på fylke og urbaniseringsgrad (antall dødsulykker med unge utløsende førere i parentes). Kilde: SSB

Figur 5.25 viser ungdomsandelene av alle dødsulykkene pr. fylke. I gjennomsnitt var en fjerdedel av alle dødsulykker med bil ungdomsulykker. De fire fylkene med høyest andel unge var (rangert): Troms med 42 prosent, Møre og Romsdal med 41 prosent og Agder og Finnmark, begge med ungdomsandel på 35 prosent. Oslo, som var fylket med høyest urbanitetsgrad, hadde også den laveste andelen ungdomsulykker (10 prosent), mens Vestfold, som også er et tett befolket med mange byer innenfor et lite geografisk område, lå nest nederst (13 prosent).



Figur 5.25: Andel dødsulykker 2013-2023 med utløsende bilførere 16-24 år av alle dødsulykker med førere over 16 år fordelt på fylke. Andel av alle dødsulykker innen hver hvert fylke (antall ungdomsulykker i parentes).

Trafikkmengde

42 prosent av dødsulykkene med unge utløsende bilførere skjedde på veier med lav ÅDT (≤ 2000), mot 34 av dødsulykkene med førere 25 år og eldre.

Belysning og antall kjørefelt

Andre variabler som kan gi indikasjoner på hvorvidt ungdomsulykkene skjedde i mindre sentrale strøk eller ikke er veibelysning og antall kjørefelt. Andelene ungdomsulykker med bil der veien manglet belysning var 61 prosent, mens andelen der veien bare hadde *ett kjørefelt* var 13 prosent. Andelene for eldre førere 25 år + lå på tilnærmet likt nivå.

5.10 Ungdom med flere unge i bilen særlig utsatt

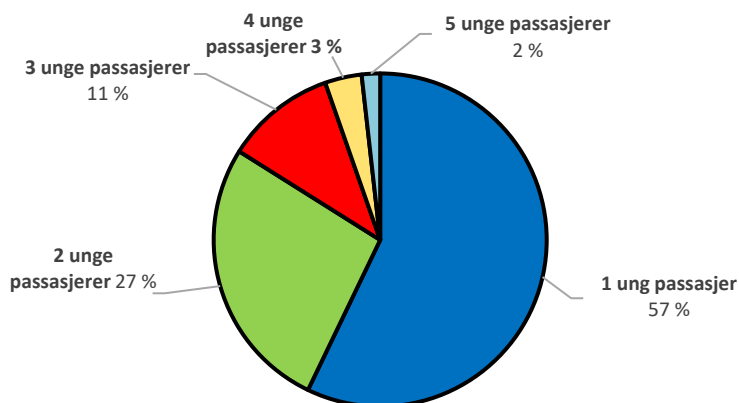
I det følgende viser vi i hvilken grad og hvordan ulykker med ung utløsende fører 16-24 år som har med unge passasjerer i bilen skilte seg fra ulykker der den utløsende unge føreren ikke hadde med jevnaldrende i bilen. Vi har valgt å kalle disse ulykkene for flerungdomsulykker. Forskjellene mellom flerungdomsulykkene og andre ungdomsulykker var relativt store.

5.10.1 Hvem er de unge førerne og passasjerene?

I de fleste (62 prosent) av dødsulykkene i 11-årsperioden med bil utløst av en ung fører var føreren alene i bilen. Tilsvarende andel for andre utløsende førere 25 år+ var 71 prosent, altså noe høyere. De eldre førerne hadde også oftere med seg én passasjer (73 prosent) enn de unge førerne. De unge førerne hadde imidlertid oftere med seg flere passasjerer.

En tredjedel (56) av dødsulykker utløst av unge bilførere i perioden 2013-2023 var flerungdomsulykker. Når de unge utløsende førerne først hadde med seg passasjerer, var de fleste (85 prosent) også unge, det vil si mellom 16 og 24 år. Åtte prosent av passasjerene i flerungdomsulykkene var under 16 år og syv prosent var over 24 år.

Totalt var det involvert 91 unge passasjerer i ulykkene, som tilsvarte i gjennomsnitt 1,6 unge passasjerer pr. ulykke. Figur 5.26 viser at de fleste flerungdomsulykkene involverte kun én ung passasjer (57 prosent). I 27 prosent var det involvert to unge passasjerer, mens det i 16 prosent, som tilsvarte ni ulykker, var det involvert tre eller flere unge passasjerer.

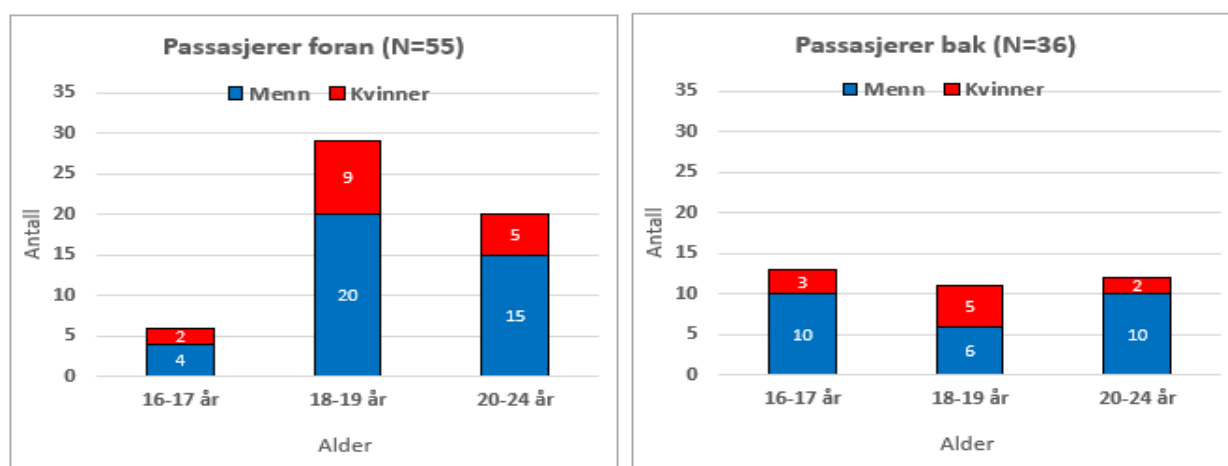


Figur 5.26: Dødsulykker med ung utløsende bilfører fordelt på hvor mange passasjerer det var i bilene. Andel med gitt passasjerantall av alle dødsulykkene (N=56)

Nesten alle førerne i flerungdomsulykkene var menn (91 prosent), en høyere andel enn i ulykkene uten andre unge i bilen (86 prosent). Hver tredje fører i flerungdomsulykkene var 18 år, mens 19-åringene stod for en fjerdedel av førerne. Noen av de involverte førerne var så unge som 16 og 17 år og kjørte uten gyldig førerkort. Litt over en tredjedel av førerne i disse ulykkene var i 20-årene.

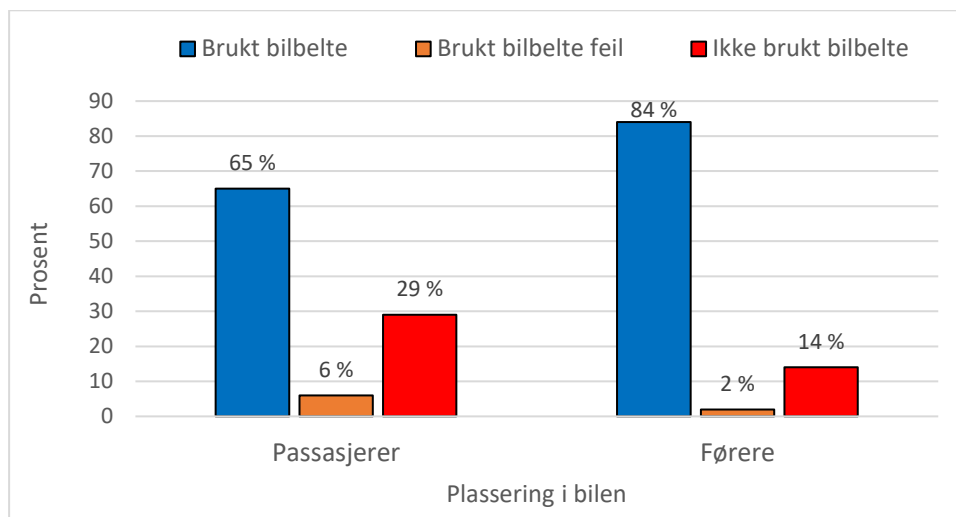
Utfallet for førerne var ofte alvorlig: Nær halvparten mistet livet i ulykken, mens hver tiende ble hardt skadd. Dette betyr at over halvparten av de unge førerne overlevde og måtte leve videre med at en eller flere jevnaldrende mistet livet i en ulykke de selv var ansvarlige for.

Blant de unge passasjerene var 71 prosent menn og 29 prosent kvinner, altså har passasjerene en langt høyere kvinneandel enn som gjaldt for førerne. Én av tre passasjerer ble drept og tre av fire overlevde ulykkene. Rundt én av fem ble hardt skadd. Av passasjerene satt 60 prosent i forsetet og 40 prosent i baksetet, med omtrent samme kjønnsfordeling i begge passasjerposisjoner. Også blant passasjerene dominerte 18- og 19-åringene, mens én av fem var 16 eller 17 år. Figur 5.27 viser hvordan passasjerene fordelte seg på alder, kjønn og plassering i bilen.



Figur 5.27: Antall passasjerer i bilen i dødsulykker med ung utløsende fører fordelt på kjønn, alder og plassering (2013-2023)

I siste rapport fra Transportøkonomisk institutt om risikoutviklingen i veitrafikken slås det fast at ungdom har høyere risiko som bilpassasjerer enn andre aldersgrupper, som skyldes at de i stor grad sitter på med jevnaldrende som har høyere risiko enn andre (Bjørnskau m.fl. 2024). Det konkluderes derimot med at risikoen for bilpassasjerer har gått kraftig ned over tid, også risikoen for ungdomsgruppen, det vil si at den er en tredjedel av hva den var i 2009/10 (Moe, Roche-Cerasi m.fl. 2018). Det antas i samme rapport at bilbeltebruken trolig har økt for passasjerer over tid, også blant unge. Våre tall fra perioden 2013-2023 forteller at i gjennomsnitt 29 prosent av alle de involverte unge passasjerene i flerungdomsulykkene ikke brukte bilbelte, mot 14 prosent av førerne (figur 5.28). Tre av fire passasjerer som ikke brukte bilbelte i disse ulykkene omkom. De årlige tallene for ikke brukt bilbelte blant passasjerer er for lave til å si noe om utvikling over tid. Andelen for passasjerer som ikke brukte bilbelte varierte fra 17 til 50 prosent pr. år.



Figur 5.28: Involverte unge bilførere og -passasjerer i dødsulykker 2013-2023 utløst av unge førere fordelt på om de brukte bilbelte eller brukte dette feil. Andeler av alle passasjerer der bilbeltebruk var registrert (N=80) og av alle førere der bilbeltebruk var registrert (N=50).

5.10.2 Hvordan skiller ulykker med flere unge i bilen seg fra andre ulykker?

Medvirkende faktorer

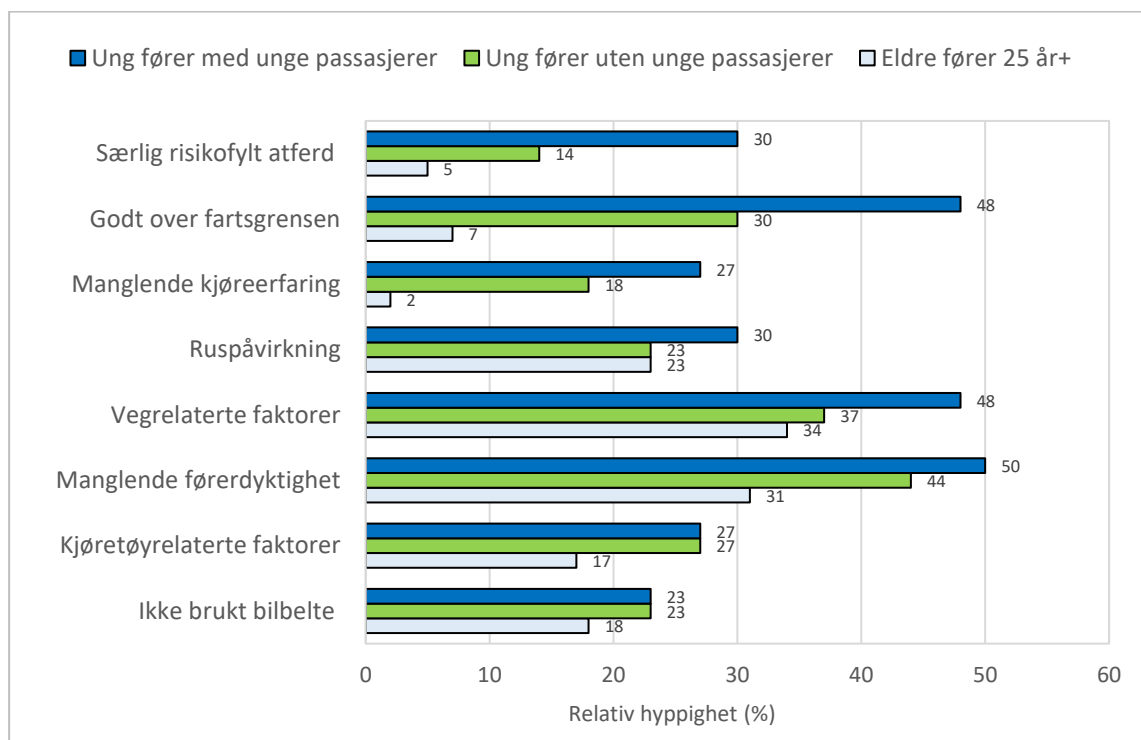
Figur 5.29 sammenligner forekomsten av ulike medvirkende faktorer i dødsulykker for tre grupper:

- Gruppe 1: Unge utløsende førere med andre unge i bilen (N=56)
- Gruppe 2: Unge utløsende førere uten andre unge i bilen (N=118)
- Gruppe 3: Eldre utløsende førere (25 år+) (N=557)

Andelene av ulykkene i gruppe 1 var betydelig høyere enn tilsvarende andeler for gruppe 2 når det gjelder følgende medvirkende faktorer:

- *Særlig risikofylt atferd* ble registrert i 30 prosent av ulykkene i gruppe 1, med en overrepresentasjon på 2,1, som betyr at denne faktoren forekom dobbelt så ofte som i ungdomsulykker uten unge passasjerer (14 prosent). Særlig risikofylt atferd innebærer at trafikanten har tatt et valg om å ferdes i trafikken med høy risiko og små marginer, herunder «kalkulert risiko» og «hasardiøs» kjøring. Dette innebar ikke alltid uforsvarlig høy fart.
- *Kjøring godt over fartsgrensen* forekom i 48 prosent av ulykkene, med en overrepresentasjon på 1,6 for gruppe 1 sammenlignet med gruppe 2. Dette betyr at de forekom 60 prosent hyppigere der flere unge var samlet enn i andre ungdomsulykker.
- *Kjøring i ruspåvirket tilstand* ble registrert i 30 prosent av tilfellene, med en overrepresentasjon på 1,3 for gruppe 1 sammenlignet med gruppe 2, altså 30 prosent hyppigere enn i ungdomsulykker uten unge passasjerer.
- *Manglende kjøreeerfaring* ble vurdert som medvirkende i 27 prosent av ulykkene i gruppe 1, og reflekterer i stor grad førernes lave alder. Som nevnt var de fleste av de utløsende førerne i flerungdomsulykkene 18 og 19 år.
- *Manglende førerdyktighet*, som er en fellesfaktor for teknisk kjøretøybehandling, evnen til å vurdere risiko og ta inn informasjon som er viktig for å kunne kjøre sikkert, medvirket i halvparten av ulykkene. Også her var flerungdomsulykkene overrepresentert, men i mindre grad enn for ulykker med faktorer knyttet til høyrisikoatferd (1,13).

- *Veirelaterte forhold* medvirket i 48 prosent av tilfellene, noe som antyder at valg av kjøreomgivelser også spiller inn. Dette kan tyde på at de unge førerne utfordret vei- og veimiljø i større grad når de var flere unge i bilen sammenlignet med førere i andre ungdomsulykker, det vil si 30 prosent oftere (overrepresentasjon på 1,3). For flere opplysninger om hvilke forhold ved veien som spilte inn, se kapittel 5.3.



Figur 5.29: Medvirkende faktorer til dødsulykker med bil 2013-2023 der føreren var ung og hadde med seg andre unge i bilen (N=56), sammenlignet med ulykker der føreren var ung og ikke har med unge passasjerer (N=118) og ulykker der føreren var eldre 25 år+ (N=557).

Det ble ikke funnet noen vesentlige forskjeller mellom gruppe 1 og gruppe 2 når det gjaldt *kjøretøyrelaterte faktorer* (samlekategori for ulike feil og -mangler ved bilene). En eller flere slike faktorer forekom i 27 prosent av begge gruppene. Heller ikke *manglende bruk av bilbelte* skilte gruppene fra hverandre. I ca. hver fjerde ulykke i begge gruppene ble manglende bruk av bilbelte vurdert som medvirkende skadeomfanget.

Trafikanter i gruppe/følge ble registrert som medvirkende faktor til ulykken i 30 prosent av gruppe 1. Faktoren forekom bare i én av de andre ungdomsulykkene og i to av ulykkene med eldre førere. Dette peker mot gruppekjøring og sosialt press blant jevnaldrende som en egen risikofaktor blant unge.

Figuren viser ellers at gruppe 1 var overrepresentert på alle disse faktorene sammenlignet med gruppe 3 (førere 25 år+), og da også i enda større enn sammenlignet med gruppe 2. Unntaket her var ruskjøring, der gruppe 2 og 3 hadde samme andel.

Andre egenskaper ved førerne

Førerne i flerungdomsulykkene var oftere påvirket av andre rusmidler utover alkohol (14 prosent) enn førerne i de andre ungdomsulykkene (6 prosent), mens alkoholrus alene forekom like hyppig (17 prosent). Førerne i flerungdomsulykkene kjørte langt oftere uten gyldig førerkort enn andre unge førere (8 vs. 18 prosent).

De unge førerne med jevnaldrende i bilen hadde også langt oftere fritid som oppgitt mål for reisen (82 prosent) enn de andre unge (66 prosent). De var også noe oftere bosatt i området der ulykken skjedde (55 vs. 51 prosent). 23 prosent hadde hatt førerkort i under ett år, som er omtrent samme andel som de andre unge førerne (25 prosent).

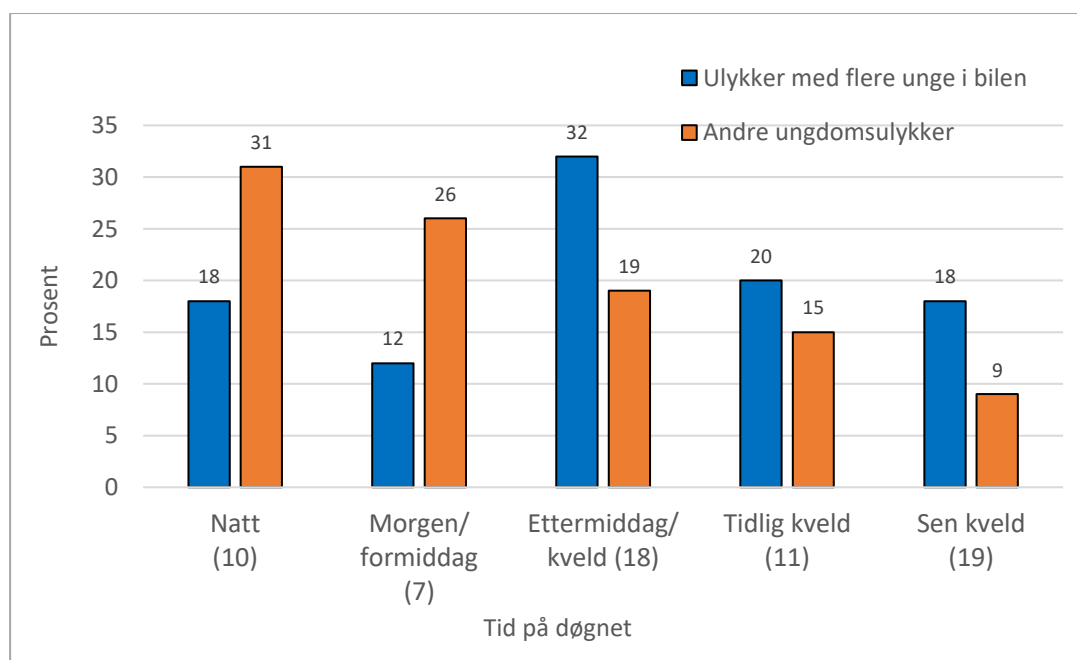
Når vi så på skadeomfang, kom det fram at en god del flere av førerne i flerungdomsulykkene (53 prosent) overlevde, mot bare 34 prosent i andre ungdomsulykker.

Bilene

Bilene var også eldre enn i de øvrige ungdomsulykkene. 61 prosent av kjøretøyene var over 15 år. Tilsvarende andel for de andre ungdomsulykkene var 55 prosent.

Tidspunkt

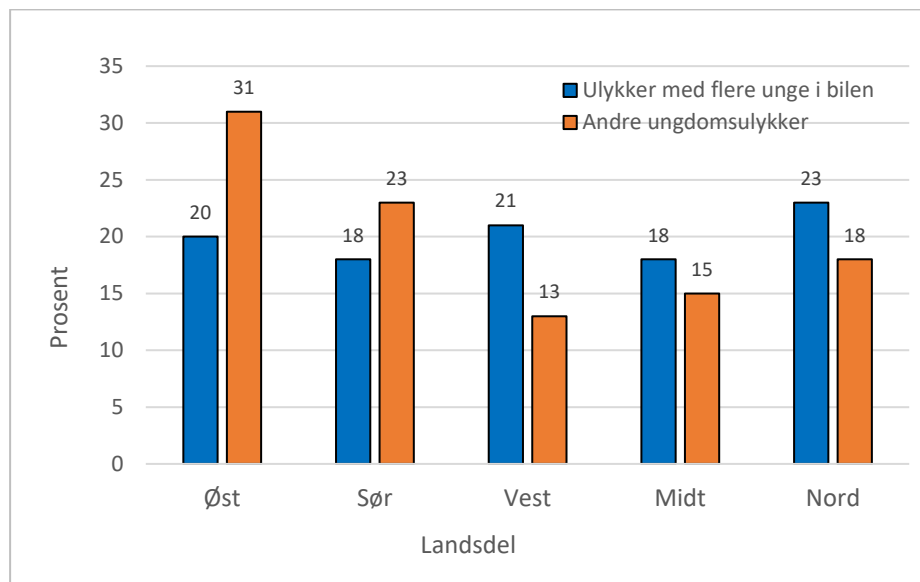
Ulykkene med flere unge i bilen skjedde på ettermiddagene og kvelden i syv av ti ulykker, som er en god del flere enn for de andre ungdomsulykkene, der det skjedde flest ulykker på natten (figur 5.30). De fleste flerungdomsulykkene skjedde på lørdager og søndager og i juli måned.



Figur 5.30: Dødsulykker 2013-2023 med unge utløsende førere i bil fordelt på når på døgnet de skjedde og type ungdomsulykke. Andel innen ulykker med flere unge i bilen (N=56) og ulykker uten flere unge i bilen (N=118).

Hvor i landet?

Flerungdomsulykkene forekom sjeldnere i øst- og sør-Norge, og oftere i vest og nord. Vestland og Nordland var fylkene med flest ulykker i denne gruppen. I øvrige ungdomsulykker dominerte Innlandet og Agder (figur 5.31).



Figur 5.31: Dødsulykker 2013-2023 med unge utløsende førere med flere unge i bilen, fordelt på landsdel og sammenlignet med ungdomsulykker uten flere unge i bilen. Andel innen ulykker med flere unge i bilen (N=56) og ulykker uten flere unge i bilen (N=118)

Ulykkestype og stedsforhold

Utforkjøringsulykker dominerte i begge typene ungdomsulykker, men utgjorde høyest andel blant flerungdomsulykkene (45 prosent). Den vanligste uhellskoden var møting i kurve, som gjaldt nær 30 prosent for begge typer ungdomsulykker. Den vanligste utforkjøringstypen for flerungdomsulykkene var utforkjøring på høyre side i venstrekurve (14 prosent). For andre ungdomsulykker var utforkjøring på venstre side i høyrekurve vanligst (15 prosent).

Ulykkene med flere unge i bilen skjedde oftere på strekninger med lavere fartsgrenser enn de andre ulykkene. 36 prosent av flerungdomsulykkene skjedde med fartsgrense 60 km/t eller lavere, mot 29 prosent i de øvrige ungdomsulykkene. Det var ingen vesentlige forskjeller hva gjaldt trafikkmengde på stedene der ungdomsulykkene skjedde.

Flerungdomsulykkene skjedde i mindre grad på rette veistrekninger (en tredjedel) og i større grad i normale kurver (halvparten) enn de andre ungdomsulykkene.

5.10.3 Inntrykk etter gjennomgang av 56 ulykkesrapporter

I noen spørsmål kan det være nyttig å gå dypere inn i ulykkeshendelser utover det statistikken kan gi av kunnskap. Derfor ble det foretatt nærlesing av aktuelle UAG-rapporter for alle flerungdomsulykkene, der blant annet vitneavhør basert på dokumenter fra politiet utgjorde en sentral datakilde. I de aller fleste av denne typen ungdomsulykker var det vitner til hendelsen, som kunne fortelle hva som egentlig skjedde, både før, under og etter ulykken. Gjennomgangen av UAG-rapporten ga ulykkene et ansikt, som ikke kan gjengis i sin helhet her grunnet personvern hensyn. Under gjengis noen av de mest slående trekkene, som uttrykker en samlet oppfatning etter både kvalitativ og kvantitativ gjennomgang.

Som vist foran, gjorde ruspåvirket kjøring seg gjeldende oftere i flerungdomsulykker enn i andre ungdomsulykker. Der det i disse ulykkene var snakk om kjøring i ruspåvirket tilstand var promillen høy, det vil si på 1 eller mer. Dette bekreftes også av en analyse av rusrelaterte dødsulykker i veitrafikken, som viste at de fleste førerne var betydelig ruspåvirket da rusulykkene skjedde (Gjerde mfl. 2020). Mye tydet på at dette også gjaldt mange av de rusede passasjerene. I denne forbindelse er det grunn til å minne om resultatene fra siste ungdataundersøkelse, der kun 4 prosent blant unge elever på videregående skoler var helt eller delvis enig i at det var greit å kjøre når en har drukket, og kun 3 prosent var helt eller delvis enig i at det var greit å sitte på når sjåføren hadde drukket alkohol (Eid Jacobsen 2025)¹⁷.

Den samme tendensen til høyrisikoatferd så vi når det gjaldt kjøring godt over fartsgrensen, som ikke bare dreide seg om overhyppighet sammenlignet med andre ulykker, men også om fartens nivå. De fleste av førerne i bilene der farten ble betegnet som godt over fartsgrensen, holdt en fart på over 100 km/t. Hver fjerde (13) av flerungdomsulykkene skjedde med hastighet over 120 km/t.

Nesten halvparten av ulykkene var utforkjøringsulykker etter at bilen hadde fått skrens. En større andel skjedde også i forbindelse med forbikjøringer. Som vi har sett foran, skjedde overraskende mange av høyhastighetsulykkene også på fylkesveier med lave fartsgrenser. At veirelaterte faktorer kommer opp som medvirkende i nesten halvparten av flerungdomsulykkene (figur 5.29), blir da ikke overraskende. Veien på flere av disse ulykkesstedene var ikke dimensjonert for så høye hastigheter, og framstod derfor som «farlige», selv om de ikke var det i seg selv. UAG-rapportene forteller dessuten om en tendens blant de unge passasjerene i politiavhør til å benekte høy fart.

Etter lesing av UAG-rapportene, sitter vi også igjen med et inntrykk av at det i flerungdomsulykkene ofte var god – eller «høy» - stemning rett før det gikk galt, gjerne med musikk, og at det i de fleste av ulykkene (70 prosent) ikke var rus inne i bildet. Ulykkene skjedde dessuten like gjerne mens det var lyst/på dagtid og på hverdager, noe som ikke var tilfellet i samme grad for de andre ungdomsulykkene, der nattulykkene framstod som særlig preget av ruskjøring. De aller fleste turene hadde, også til forskjell fra de andre ungdomsulykkene, fritid som reisemål. I mange av ulykkene dreide det seg om kjøring til og fra steder der andre unge befant seg, enten det var fest eller ikke.

Ulykkesrapportene gir inntrykk av at de fleste unge som var involvert i disse hendelsene bodde i nærområdet der ulykken inntraff. De fleste ulykkene bar også preg av å ha skjedd utenfor byer eller bynære strøk.

I tilfellene det var flere unge involvert i ulykken skjedde dette stort sett bare med unge inni samme bil, ikke med flere ungdomsbiler i følge.

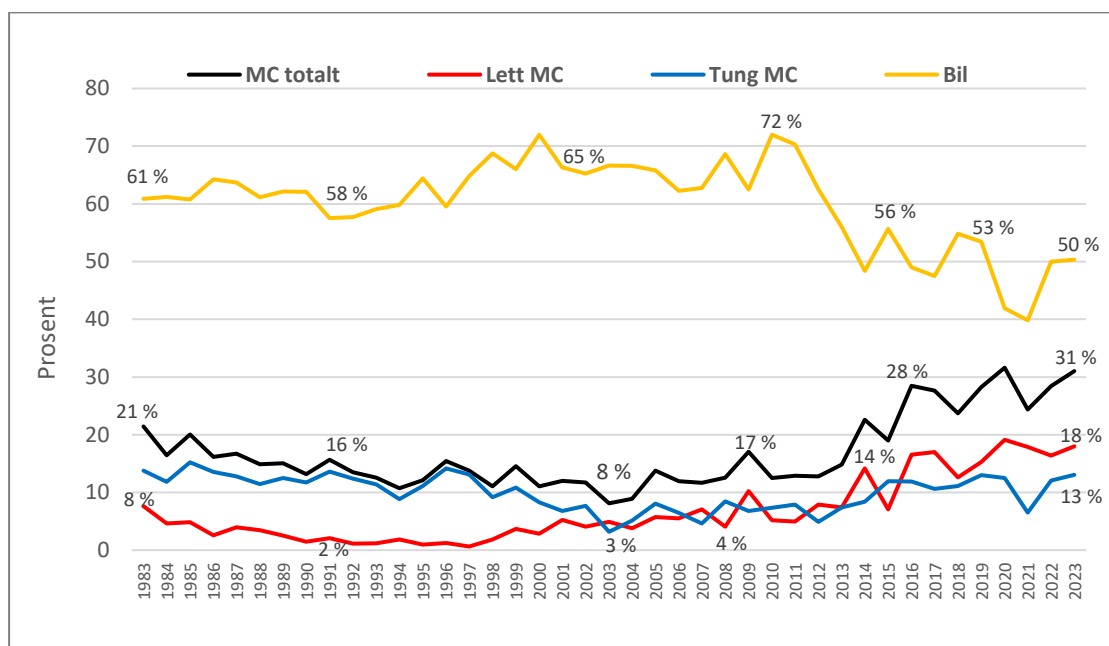
En høy andel av bilene var eldre med gamle og ofte dårlige gamle dekk og dårlig karosserisikkerhet. Kjøretøymerker som gikk igjen var BMW (hyppigst) og Volvo (nest hyppigst).

¹⁷ Data fra ungdataundersøkelsene 2021-2024, Velferdsforskningsinstituttet NOVA

6 Dødsulykker med unge utløsende førere på MC 2011-2023

6.1 Innledning

Forskningsfeltet unge og trafikklulykker har hatt mest oppmerksomhet rettet mot bilulykker. Dette skyldes at bilulykkene utgjør et langt større antall drepte og hardt skadde enn MC-ulykkene, som igjen har gjort det mulig å generalisere på bakgrunn av ulykkesanalyser. Ser vi derimot på *andel* av alle drepte og hardt skadde, har MC-ulykkene økt de siste to tiårene, fra åtte prosent i 2003 til 31 prosent i 2023. Dette samtidig med at andelen bilulykker både for unge og eldre førere har sunket tilsvarende (figur 6.1).



Figur 6.1: Utvikling i andel drepte og hardt skadde unge på MC og person-/varebil av alle drepte og hardt skadde unge i perioden 1983-2023. Andeler for lett MC, tung MC, MC totalt og bil av alle drepte og skadde pr. år

De to kjøretøygruppene gir ulike premisser for sikker kjøring, som gjør at tiltakene også må være ulike. Motorsykler er ofte mindre synlige i trafikken enn biler. De har mindre stabilitet og førernes verneutstyr – i den grad det blir brukt på en god måte – har ikke like god effekt som bilens beskyttelsesegenskaper i form av karosseri, deformasjonssoner, bilbelter og kollisjonsputer. Spørsmålet i vår analyse har vært hvorvidt de unge skiller seg fra eldre MC-førere i måten de forholder seg til disse premissene på, og om det på bakgrunn av svar på dette kan formuleres tiltak for å forhindre at unge på MC blir skadd eller drept i framtiden.

Å studere og forebygge ungdomsulykker på MC krever, i likhet med analyser av bilulykker, et spesielt fokus på faktorer knyttet til *førerne*. De unge MC-førerne settes i det følgende opp mot hverandre innad i ungdomsgruppen (16-17 år, 18-19 år og 20-24 år), og mot den «eldre» gruppen førere (25 år +). Gjennomsnittsalderen for unge førere involvert i dødsulykker på MC var 19,5 år, mot 48 år for den eldste gruppen.

Faktorer knyttet til *motorsyklene* og *veien og dens omgivelser* blir også trukket inn. Dette da de ofte samspiller med førerfaktorene, f.eks ved kombinasjonen krevende kurvatur og høy fart.

Motorsyklistenes særlige høye risiko for alvorlig skade, og forpliktelser knyttet til nullvisjonen i denne forbindelse, har også gjort det nødvendig å rette oppmerksomheten mot de *skadeforsterkende faktorene*.

Kapitlet avsluttes med en presentasjon av funn basert på en kvalitativ analyse av ulykkene på lett MC, som skal kunne leses uavhengig av resten av kapitlet.

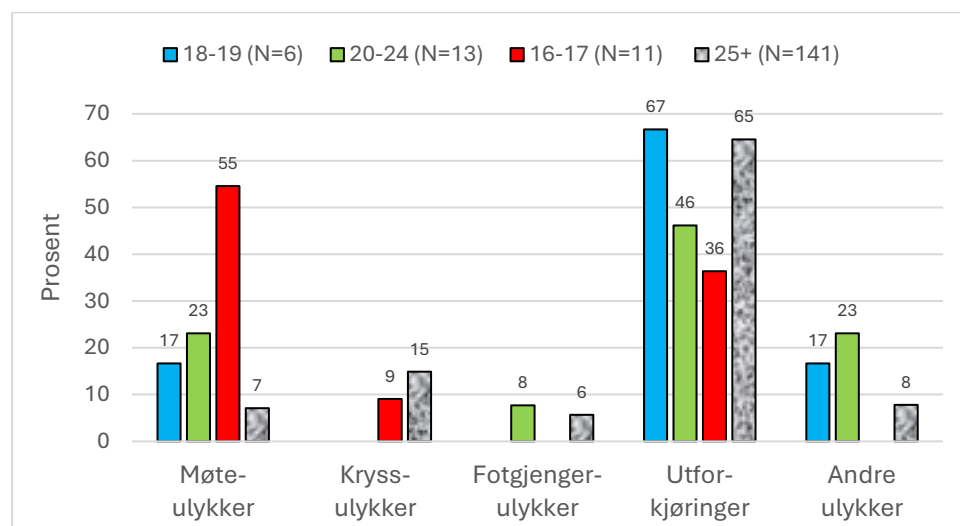
Forbehold ved dataene

For å forstå hvorfor ungdomsulykkene med MC skjer, må man ha data som beskriver dette. UAG-materialet tilbyr slike opplysninger i form av medvirkende faktorer til ulykkene, men har en svakhet ved at det ofte omfatter få ulykker. Dette kommer til uttrykk ved nedbryting på avgrensede ulykkesutvalg. MC-ulykker er den nest største ulykkesgruppen blant unge etter bilulykker, men ligger i antall langt under bilulykkene. Derfor er det meste av analysen presentert samlet for lett og tung MC. Det lave antallet, og sammensetningen av ulykker som følge av sammenslåingen av de to MC-klassene, har begrenset tolkningsrommet og grunnlaget for å komme med generaliserbare konklusjoner og i større grad gitt funnene et hypotesepreg og kapitlet en mer dokumenterende form. For å kompensere for dette, er det gjennomført en kvalitativ analyse av dødsulykkene på lett MC.

6.2 Type ulykker

Nær halvparten (14) av MC-ulykkene som ble utløst av unge førere var *utforkjøringer* og en tredjedel (ti) var *møteulykker*. I tillegg kommer én *kryssulykke*, én *fotgjengerulykke* og fire *andre ulykker*, som til sammen utgjorde en femtedel av ulykkene.

70 prosent av utforkjøringsulykkene var med tung MC, mens 60 prosent av møteulykker var med lett MC. For mer utdypende analyse av ulykker på lett MC, se kapittel 6.8.

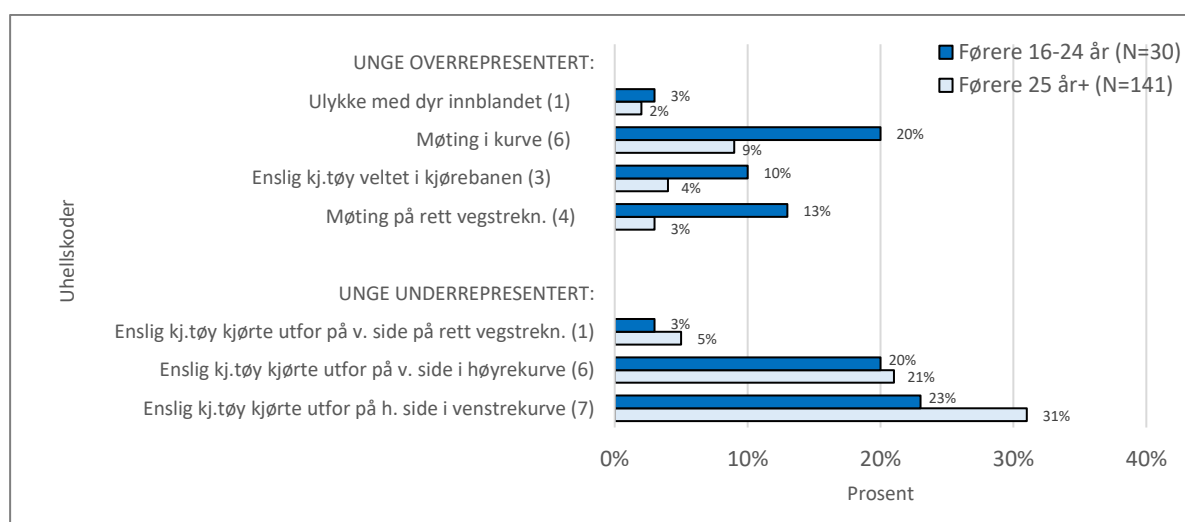


Figur 6.2: Dødsulykker 2013-2023 blant utløsende MC-førere 16-17 år, 18-19 år og 20-24 år fordelt på ulykkestyper. Andel av alle ulykker innen hver aldersgruppe, med førere 25 år+ som referansegruppe.

Figur 6.2 viser hvilke aldersgrupper blant de unge som dominerte blant de ulike ulykkestypene. Godt over halvparten (55 prosent) av 16- og 17 åringer var involvert i møteulykker, som utelukkende gjaldt

ulykker med lett MC, mens over en tredjedel i samme aldersgruppe var involvert i utforkjøring. To tredjedeler av MC-ulykkene med 18-19-åringer var utforkjøringsulykker, mens møteulykker bare utgjorde 17 prosent av ulykkene i denne aldersgruppen. Når det gjelder 20-24 åringer, var disse, i likhet med 18-19-åringer, også oftest involvert i utforkjøring, men ikke i like stor grad.

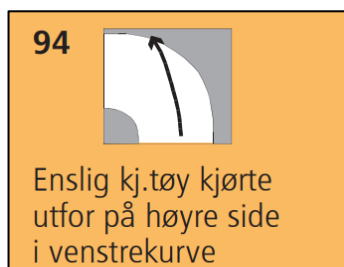
Ser man på underkategorier (ulykkeskoder) av ulykkestypene, finner man at ulykkeskoden *enslig kj.tøy kjørte utfor på høyre side i venstrecurve* forekom hyppigst både blant unge førere og MC-førere over 24 år (figur 6.3 og 6.4). Dette selv om den utgjorde en del flere av ulykkene med unge førere enn av ulykkene med eldre førere, hhv. 23 og 31 prosent. I tillegg pekte ulykkeskoden *enslig kj.tøy kjørte utfor på venstre side i høyrecurve* seg ut, og da i nesten like stor grad som ulykkene på høyre side i venstrekurver, som stod for en femtedel av ulykkene. Her skilte ikke ungdomsulykkene seg ut sammenlignet med de eldre MC-førere.



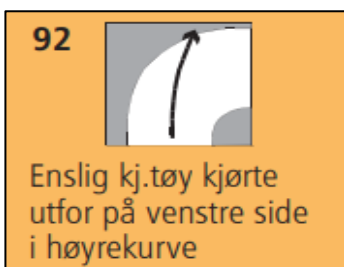
Figur 6.3: Dødsulykker 2013-2023 på MC med unge utløsende førere 16-24 år fordelt på detaljert ulykkeskode. Sammenligning av andeler ulykker innen gruppen 16-24 år vs. andeler innen gruppen 25 år.

De unge MC-førerne hadde et annet ulykkesmønster enn andre MC-førere når vi undersøkte ulykkeskodene *møting i kurve* og *møting på rett veistrekning*, med langt høyere andeler. Som vist i kapittel 6.9, gjaldt dette en stor andel av ungdomsulykkene på lett MC.

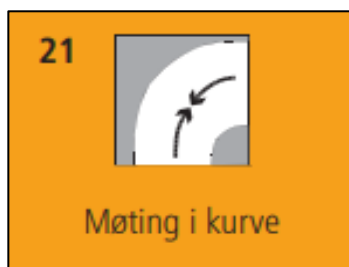
7 ulykker:



6 ulykker:



6 ulykker:



Figur 6.4: Illustrasjon av de hyppigste ulykkeskodene i MC-ulykker med unge førere

6.3 Alle involverte i MC-ulykkene

Det var oftere involvert en motpart og passasjerer i ulykkene med unge utløsende MC-førere enn i ulykker med eldre utløsende MC-førere.

I 43 prosent (13) av ulykkene med ung MC-fører var det involvert flere kjøretøy i hendelsene, mot 30 prosent i ulykkene med eldre MC-førere. Dette sammenfaller med den relativt høye andelen møteulykker blant de unge (33 prosent) sammenlignet med de eldre (15 prosent). Nær halvparten (47 prosent) av MC-ulykkene med unge førere var singelulykker med bare fører involvert, mens dette gjaldt for nær to tredjedeler (64 prosent) av MC-ulykkene med eldre førere.

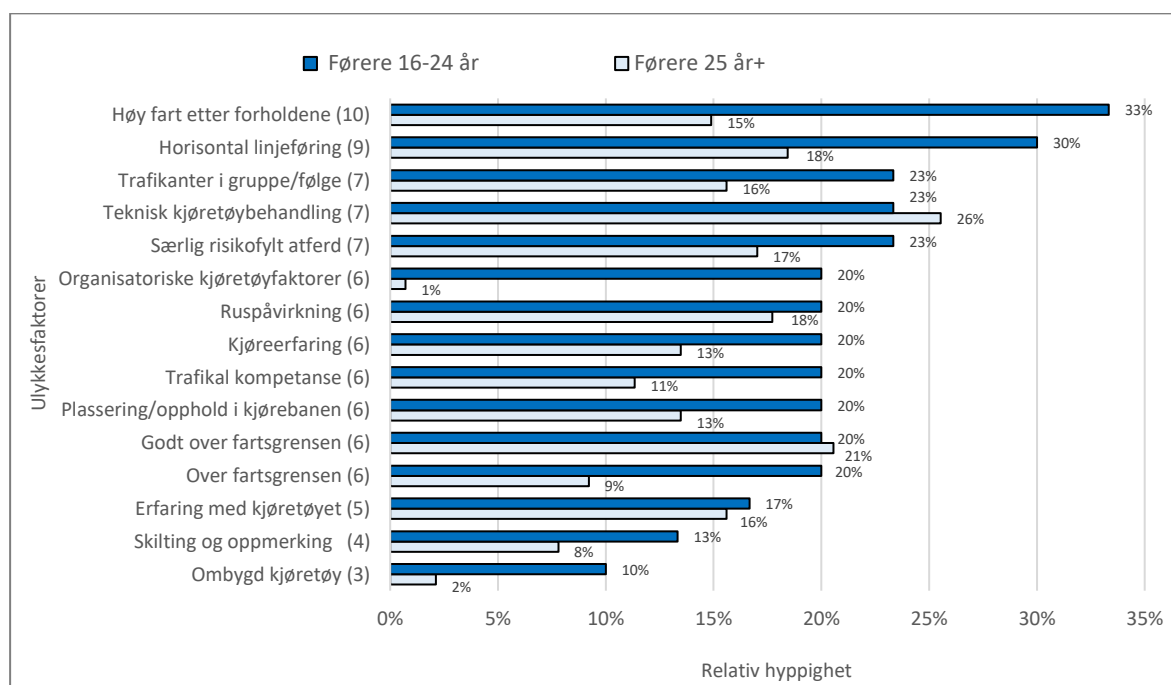
I fem (17 prosent) av ungdomsulykkene var det med en passasjer på MC'en, hvorav alle var unge og tre ble drept. Dette gjaldt en langt lavere andel (6 prosent) av MC-ulykkene med eldre førere.

Til sammenligning var andelen ungdomsulykker med unge passasjerer i bil nesten dobbelt så høy som i ungdomsulykkene med MC. Dette er naturlig, da biler både har bedre passasjerkomfort og flere sitteplasser enn motorsykler.

6.4 Medvirkende ulykkes- og skadefaktorer

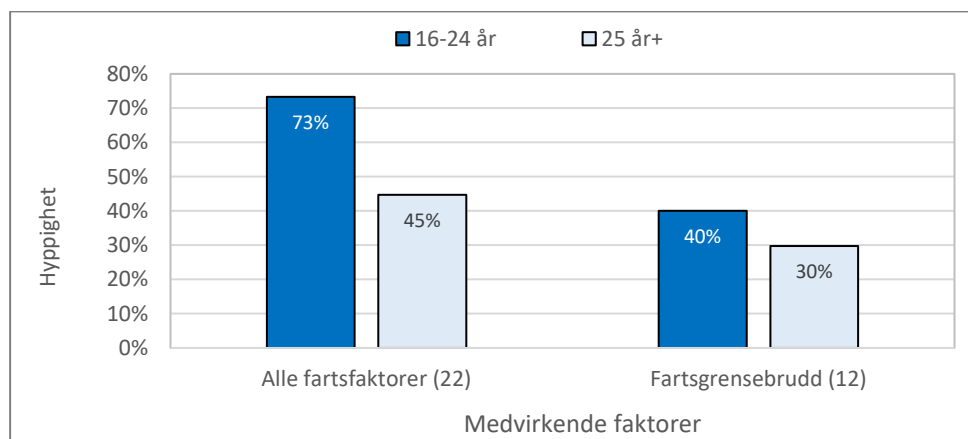
6.4.1 Ulykkesfaktorer

Figur 6.5 viser medvirkende risikofaktorer som antas å ha økt sannsynligheten for ulykkene blant de unge, sammenlignet med tilsvarende andeler for eldre MC-førere. Totalt ble det registrert 124 risikofaktorer i de 30 MC-ulykkene fordelt på førerrelaterte, veirelaterte og kjøretøyrelaterte faktorer. For sammenligning mellom unge på lett og tung MC - se tabell 6.1.



Figur 6.5: De 15 hyppigste risikofaktorene som medvirket til dødsulykker med unge MC-førere 2013-2023 sammenlignet med tilsvarende risikofaktorer for eldre MC-førere 25 år+. Andeler innen ulykker for hhv. utløsende MC-førere 16-24 år (N=30) vs. utløsende MC-førere 25 år+ (N=141).

Høy fart etter forholdene var den enkeltfaktoren som forekom oftest, det vil si i hver tredje MC-ulykke med unge, mot bare 15 prosent av MC-ulykkene med eldre førere. De yngste førerne (på lett MC) stod for en stor andel i denne forbindelse. Legger vi til *over fartsgrensen* og *godt over fartsgrensen*, kommer vi opp i 22 ungdomsulykker der fart medvirket (figur 6.5). «Fartsulykkene» utgjorde altså nesten tre fjerdedeler (73 prosent) av alle ulykkene med unge MC-førere, og virket i flere av ulykkene sammen med faktoren *horisontal linjeføring*, som forekom nest hyppigst (23 prosent). Figur 6.6 viser at fartsgrensebrudd var medvirkende i 40 prosent av alle MC-ulykkene med unge, som ikke skilte seg like mye fra de eldre MC-førerne som faktoren *høy fart etter forholdene*.



Figur 6.6: Medvirkende fartsfaktorer i dødsulykker med unge MC-førere 2013-2023 sammenlignet med medvirkende fartsfaktorer for eldre MC-førere 25 år+. Andeler innen ulykker for hhv. utløsende MC-førere 16-24 år (N=30) vs. utløsende MC-førere 25 år+ (N=141).

Fartsgrensebruddene skjedde nesten like ofte i områder med fartsgrenser 60 km/t og lavere som i områder med fartsgrense 80 km/t og høyere (kap. 6.7). Høy fart og kurver opptrådte oftere sammen for de unge enn for de eldre MC-førerne.

Av de ni ulykkene som skjedde i kurver der veifaktoren *horisontal linjeføring* ble registrert som medvirkende faktor, ble faktoren *høy fart etter forholdene* vurdert som medvirkende i tillegg i syv av disse. Dette henger sannsynligvis sammen med de unges førernes manglende risikoforståelse der veiens kurvatur kan ha blitt tolket uheldig eller feil slik at de ikke rakk å innrette kjøringen i tide. Hyppigheten av ulykker med den høyeste farten, det vil si *godt over fartsgrensen*, var lik som for andre MC-førere. Ulykkene der fart godt over fartsgrensen forekom gjaldt altså kun de unge førerne på tung MC.

De unge MC-førerne, det vil si unge på tung MC, kjørte litt oftere i *ruspåvirket tilstand* (20 prosent) enn de eldre MC-førerne (18 prosent), men sjeldnere enn unge bilførere (25 prosent).

MC-ulykker blant unge skyldtes også i stor grad høyrisikoatferd. Summerer vi antall ulykker der én høyrisikofaktor¹⁸, eller en kombinasjon av høyrisikofaktorer, har medvirket til at ulykken inntraff, kommer vi opp i nesten halvparten (47 prosent) av alle MC-ulykkene med unge. I fem av disse var to eller tre høyrisikofaktorer til stede samtidig. Som vi skal se i kapittel 6.8 der lett-MC ulykkene analyseres spesielt, gjaldt dette nesten utelukkende de unge på tung MC.

Faktoren *særlig risikofylt atferd* var også overrepresentert blant de unge MC-førerne, og forekom fjerde hyppigst med syv ulykker. Av eksempler på særlig risikofylt atferd for denne trafikantgruppen, som ikke

¹⁸ Gjelder her risikofaktorene ruspåvirkning, kjøring godt over fartsgrensen og særlig risikofylt atferd

inkluderer svært høy fart og ruspåvirket kjøring, kan nevnes kjøring på bakhjulet og annen «stuntkjøring». Undersøkelsen det refereres til i kapittel 5.5 fra politiet¹⁹, viser at én av fem unge MC-førere som av politiet i perioden 2022-2024 ble vurdert til å ha skyld i ulykkene også var registrert anmeldt for andre lovbrudd knyttet både til trafikk og andre forhold.

Faktoren *trafikanter følge* medvirket til hendelsen i en større andel (23 prosent) av ulykkene med unge MC-førere enn i ulykkene med unge bilførere (10 prosent) og ulykkene med eldre MC-førere (15 prosent). Vi snakker her om trafikkfarlig atferd under kjøring som skyldes distraksjon fra andre trafikanter, som gjaldt i 23 prosent av ulykkene med unge MC-førere.

Tre av fire faktorer knyttet til *førerdyktighet*²⁰ var overrepresentert blant de unge vs. de eldre MC-førerne, det vil si *kjøreerfaring* (13 vs. 20 prosent), *trafikal kompetanse* (11 vs. 20 prosent) og *plassering i kjørebanelen* (13 vs. 20 prosent). De unge MC-førernes relativt høye score på mangelfull førerdyktighet, spesielt de yngste på lett MC, sammenfalt med tilsvarende overrepresentasjon på uforsvarlig høy fart i forhold til sikt, føre, sted og trafikkforhold.

En tredjedel av MC-ulykkene med unge førere var registrert med en eller flere *kjøretøyrelaterte faktorer*, mot under en fjerdedel (23 prosent) av ulykkene med andre MC-førere. Tilsvarende andel for unge bilførere var over en fjerdedel (27 prosent). *Ombygd kjøretøy* var den hyppigste enkeltfaktoren blant de unge MC-førerne og gjaldt i tre (10 prosent) av ulykkene, altså et lavt tall å bygge videre på i analysen. Ombygd kjøretøy var også overrepresentert sammenlignet med de eldre førerne, det vil si forekom over fire ganger hyppigere. Slik ombygging dreide seg ofte om økning av kjøretøyets motorkraft, slik at for eksempel motorsykler som i utgangspunktet var lette, framstod som tunge. I tillegg kommer seks ulykker som var registrert med det UAG kalte *organisatoriske kjøretøyfaktorer*. Med dette menes at ulykkesårsakene er knyttet opp mot svikt på mer overordnet nivå, for eksempel svakheter i forskrifter og kontrollrutiner for å unngå misbruk og mislighold. UAG har blant annet påpekt at regelverket må bli strengere på hvilke ombygginger som skal tillates, samt at periodisk kjøretøykontroll («EU-kontroll»), som det ikke er krav til for denne kjøretøytypen i Norge i dag, bør vurderes innført.

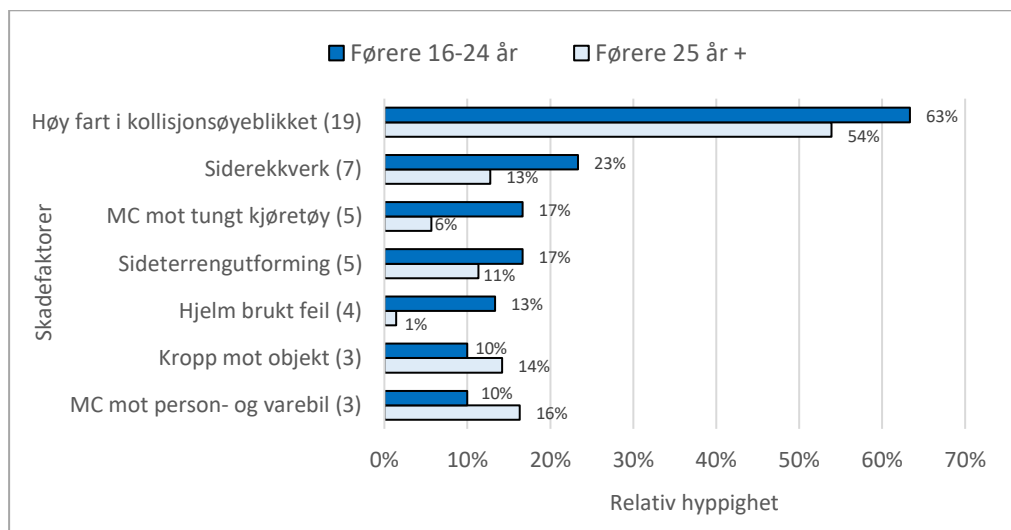
6.4.2 Skadefaktorer

Nullvisjonen har som mål å eliminere alle dødsfall og alvorlige skader. Dette innebærer særlige utfordringer når det gjelder å beskytte de sårbare motorsyklistene. Å kjøre MC er forbundet med langt større skaderisiko enn bil, hvor man sitter inne i stadig mer kollisjonssikre biler omgitt av stadig bedre sikkerhetsutstyr. For å redusere skadegraden for motorsyklist involvert i trafikkulykker, fokuserer nullvisjonen både på sikkerhetsutforming av veien og sikkerhetsutstyr knyttet til føreren (bruk av hjelm og verneklær) og kjøretøy (airbag på MC).

Figur 6.7 viser hvilke medvirkende skadefaktorer som forekom hyppigst og hvilke av disse som var overrepresentert sammenlignet med eldre MC-førerne. Totalt ble det registrert 58 skadefaktorer i de 30 ulykkene fordelt på førerrelaterte, veirelaterte og kjøretøyrelaterte faktorer. For sammenligning mellom unge på lett og tung MC - se tabell 6.2.

¹⁹ Opplysninger fra utrykningspolitiets analyse av dødsulykker og politiets straffesaksregister

²⁰ Førerdyktighet benyttes som samlebetegnelse for førernes tekniske, sosiale og perseptuelle ferdigheter under kjøring.



Figur 6.7: De åtte hyppigste skadefaktorene i dødsulykker med unge MC-førere 2013-2023 sammenlignet med tilsvarende skadefaktorer for eldre MC-førere 25 år+. Andeler innen ulykker for hhv. utløsende MC-førere 16-24 år (N=30) vs. utløsende MC-førere 25 år + (N=141).

Alle de omkomne, bortsett fra én, brukte hjelm, som betyr at hjelm ikke var tilstrekkelig for å unngå dødelig skade. Den høye hjelmbruken gjaldt også eldre MC-førere. Hjelmen ble brukt feil i fire tilfeller blant de unge førerne, mot i bare ett tilfelle av de andre MC-førere. Det vises her for øvrig til nylig publisert temaanalyse om bruk av hjelm og bilbelte (Høye m.fl. 2025). Ikke overraskende var *høy fart i kollisjonsøyeblikket*²¹ den hyppigste årsaken til at ulykkene fikk dødelig utfall. Dette gjaldt over seks av ti ulykker med unge førere (63 prosent), mot 54 prosent blant MC-ulykkene med eldre førere. De unge var overrepresentert sammenlignet med de eldre førerne, men ikke mye. Dette skyldes at det skal mye til for å ikke vise til denne faktoren når skadeomfang skal forklares. *Kropp mot objekt* er en slik faktor, som kan forekomme alene uten at nødvendigvis farten anses som medvirkende i tillegg. Denne faktoren medvirket i ti prosent av ulykkene, og gjaldt der det var et spesielt uheldig treff mellom trafikantens kropp og objekt, f.eks en stein. Ulykker med eldre MC-førere med denne faktoren forekom hyppigere enn ulykker med unge førere.

Avvik, feil og mangler ved *siderekkverk* var medvirkende til skadeomfanget i nesten hver fjerde (23 prosent) av MC-ulykkene med unge, og var den nest hyppigste skadefaktoren. Ulykkene var overrepresentert ved at de forekom 80 prosent hyppigere i MC-ulykker blant unge enn blant eldre.

Faktoren *MC mot tungt kjøretøy* kom på tredje plass, og gjaldt i 17 prosent av ungdomsulykkene. Dette var skadefaktoren med størst overrepresentasjon sammenlignet med ulykker med eldre førere. Som nevnt foran, kan dette henge sammen med mønsteret for type ulykke de to aldersgruppene var involvert i (figur 6.3). Som nevnt tidligere, forekom møting i kurve dobbelt så ofte blant de unge som blant de eldre, der ulykkene med lett MC dominerte. Dette kan også knyttes til at førerne på lett MC sin betydelige overrepresentasjon på faktoren høy fart etter forholdene, som trolig henger sammen med en tilsvarende overrepresentasjon på manglende kjøreeerfaring (figur 6.5). At det var tunge kjøretøy de møtte, skyldes mest trolig tilfeldigheter, akkurat som de eldre MC-føreren var overrepresentert på faktoren *MC mot person- og varebil*. Det må i denne forbindelse igjen minnes om at de lave tallene for MC-ulykker med unge førere gir et dårligere grunnlag for generaliseringer – og dermed sammenligninger – enn tallene for eldre MC-førere.

²¹ Høy fart i kollisjonsøyeblikket og fart godt over fartsgrensen i kollisjonsøyeblikket slått sammen.

Veiens *sideterrengutforming* var også medvirkende i faktor i 17 prosent av ulykkene. Kravene til sideterrengutforming på de aktuelle ulykkesstedene ble i flere tilfeller vurdert som for svake eller mangelfulle i henhold til nullvisjonen, som jo også skal gjelde for motorsykler og ikke bare biler. I en av ulykkene var sikkerhetsavstand og grøftevinkler innenfor krav, samtidig som det ble diskutert hvorvidt kravene var god nok med tanke på motorsyklers mulighet til å hente seg inn igjen etter å ha havnet utfor veien. Her omkom føreren som følge av treff mot jordvolden. Ungdomsulykkene var overrepresentert også på denne faktoren, nærmere bestemt med en overhyppighet på 60 prosent.

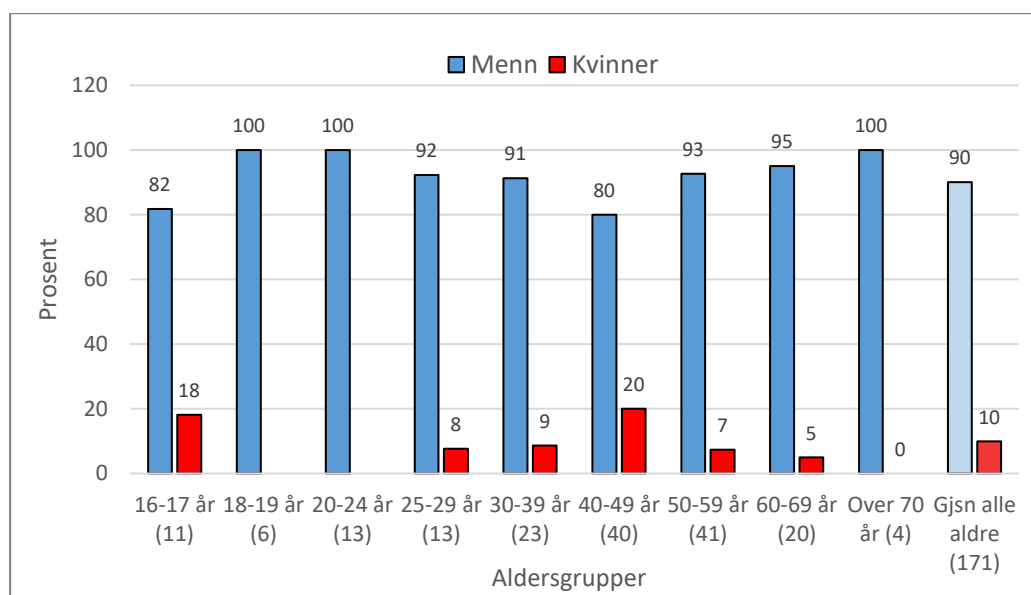
Faktorene *verneutstyr ikke brukt* og *verneklær ikke brukt* var så godt som fraværende blant skadefaktorene både blant de unge og de eldre MC-førerne, og forekom i kun én ulykke for hver faktor blant de unge.

Alle de omkomne unge i ulykkene brukte *hjelme*, mens faktoren *hjelme brukt feil* forekom i fire (13 prosent) av ulykkene. Om måten hjelmen ble brukt feil på, se kap. 6.8.5 om lett MC.

6.5 Andre forhold knyttet til MC-førerne

Alder og kjønn

Det spesielle ved å være ung fører utgjør analysens hovedproblemstilling. Dette nødvendiggjør ekstra oppmerksomhet rettet mot aldersvariabelen. Under er derfor de unge MC-førerne mellom 16 og 24 år sammenlignet med «resten» av involverte i MC-ulykker i alle aldre, og krysset med kjønn.



Figur 6.8: Dødsulykker utløst av MC-førere 2013-2023 i alle aldersgrupper fordelt på utløsende MC-førers alder og kjønn. Andel kvinner og menn av alle førere pr. aldersgruppe (antall oppgitt i parentes).

Med forbehold om lave tall, kan vi konkludere med at kvinneandelen var gjennomgående lav for alle MC-førere, og lavere enn kvinneandelen blant unge bilførere. At det ikke var noen kvinner blant 18-19- og 20-24-åringen står ikke i kontrast til de andre aldersgruppene, bortsett fra MC-førerne i 40-årene, der kvinner utgjorde en femtedel. Til sammenligning var kvinneandelen for 16-17 åringene på lett MC nesten like høy (18 prosent). Figur 6.8 kan videre oppsummeres med følgende hovedtrekk:

- 93 prosent av alle de unge utløsende MC-førerne var menn
- Andelen unge mannlige MC-førere var høyere (93 prosent) enn tilsvarende andel for eldre MC-førere (89 prosent).
- Andelen unge menn på MC var også høyere enn andelen unge mannlige bilførere (87 prosent).
- Av alle MC-ulykkene utgjorde ulykker med førere i 40- og 50-årene nesten halvparten.
- Det var flere unge utløsende MC-førere under 20 år (57 prosent) enn over 20 år. Det motsatte var tilfelle for de unge bilførerne, der førere over 20 år talte flest.
- 17-åringer dominerte i ungdomsgruppen, og stod for hvem femte av de unge utløsende MC-førerne. De eneste kvinnelige førerne befant seg i denne aldersgruppen. Blant de unge bilførerne dominerte 18-åringer.

Skadegrad

Førere og passasjerer er langt bedre beskyttet inni en bil enn på en MC når ulykken først er ute. Dette bekrefter ikke overraskende våre tall:

- Blant de unge MC-førerne var det bare en av de utløsende førerne som overlevde. Vedkommende fikk skadegraden hardt skadd.
- Til sammenligning overlevde 38 prosent av de utløsende unge bilførerne
- Av de fem involverte passasjerene i ungdomsulykkene, omkom tre.
- Når man utløser en MC-ulykke, uavhengig om man er ung eller tilhører mer erfarne aldersgrupper, omkommer man i de aller fleste tilfellene. Våre tall forteller at dette gjaldt 96 prosent for begge aldersgrupper.

Bruk og feil bruk av hjelm

Ulykkesanalysegruppen vurderer fortløpende alle MC-ulykker etter om føreren kunne ha overlevd ved bruk av hjelm eller riktig bruk. På bakgrunn av denne vurderingen publiseres det fortløpende tall på årsaksnivå for hjelmbruk for drepte i trafikkulykker. I tillegg registreres hjelmbruk også på tilstandsnivå. Variablene *ikke brukt hjelm* eller *brukt hjelm feil* er, i likhet med opplysninger om førertilstand foran, ikke å regne som årsaksvariabler. En gjennomgang av denne opplysningen gir følgende resultater for de unge MC-førernes hjelmbruk:

- Alle de omkomne unge MC-førerne brukte hjelm bortsett fra én.
- Alle førerne som brukte hjelm omkom, som betyr at hjelmen ikke hadde en livreddende effekt i disse tilfellene.
- Bruksprosenten var omtrent lik for begge aldersgruppene, 95 prosent for den yngste og 97 prosent for den eldste førergruppen
- Fire av de unge MC-førerne brukte hjelmen feil, som gir en andel som ligger noe høyere (13 prosent) enn tilsvarende andel for den eldste gruppen (9 prosent)
- Tilstands- og årsakstallene for hjelmbruk var like for ungdomsgruppen.

Eierskap til MC

To av tre unge MC-førere eide kjøretøyet de kollidert med. Denne andelen var lavere enn for de eldre MC-førerne (85 prosent), men høyere enn for de unge bilførerne (57 prosent).

To av de unges motorsykler var stjålet. Ingen av de eldre førerne forulykket på stjalne motorsykler. Med forbehold om å trekke konklusjoner på et for spinkelt tallgrunnlag, utgjør dette en høyere andel (7 prosent) enn det som har framkommet i andre temaanalysene av MC-ulykker utført av TØI etter 2005. Høy andel av stjalne motorsykler ble dessuten trukket fram som et hovedfunn i en temaanalyse av MC-ulykker utført av Statens vegvesen Vestfold på oppdrag fra Vegdirektoratet for 25 år siden.

Førerrett og tid med førerkort for MC

I 30 prosent av MC-ulykkene med unge hadde ikke fører gyldig førerrett. Denne andelen var dobbelt så høy som for eldre MC-førere, og tre ganger så høy som blant de unge bilførerne (11 prosent).

Tilgjengelige tall viser at nær åtte av ti unge MC-førere hadde hatt førerkort for lett eller tung MC i 1 år eller kortere (opplysningen manglet for halvparten av førerne). En gjennomgang av alle UAG-rapportene for ulykkene på lett MC viste at et stort flertall hadde hatt førerkort i under ett år (se kapittel [6.8.5](#)).

Reiseformål

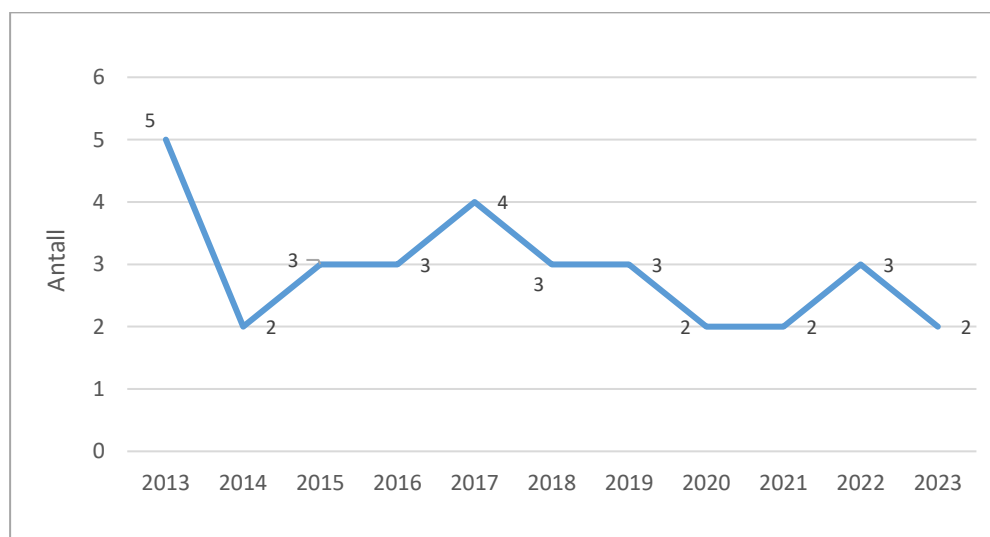
80 prosent av de unge MC-førerne hadde reiseformål fritid, som var en del lavere enn tilsvarende andel for eldre MC-førere (92 prosent). De unge bilførerne hadde enda lavere andel fritid (72 prosent). 16 prosent hadde reiseformål til/fra arbeid eller skole, mot bare 4 prosent av de eldre MC-førerne. Andelen for de unge MC-førerne var lik som for de unge bilførerne.

Kjent i området

De unge MC-førere havnet oftere i dødsulykker i nærheten av der de bor enn eldre MC-førere. Over halvparten (54 prosent) var bosatt i nærområdet der ulykken skjedde, mot 43 prosent av de eldre MC-førerne. Tilsvarende andel for unge bilførere lå omtrent på samme nivå som unge MC-førere. Dette henger trolig sammen med at eldre MC-førere ofte reiser på lengre turer enn de unge.

6.6 Tidspunkt for ulykkene

Ulykkesår



Figur 6.9 Utviklingen i dødsulykker med ung utløsende fører på MC i perioden 2013-2023 (N=30).

Som nevnt i kapittel 4, har antall hardt skadde og drepte unge på MC blitt redusert over tid, en nedgang som har flatet ut de senere årene for tung MC, men ikke for lett MC (se figur 4.10 s. 40). Tallene i figur 6.9 viser summen av dødsulykker med lett og tung MC siste 11 år, og gjenspeiler tallene for drepte. Antallet dødsulykker er lavt sammenlignet med bilulykkene, og varierer mellom to og fire pr. år.

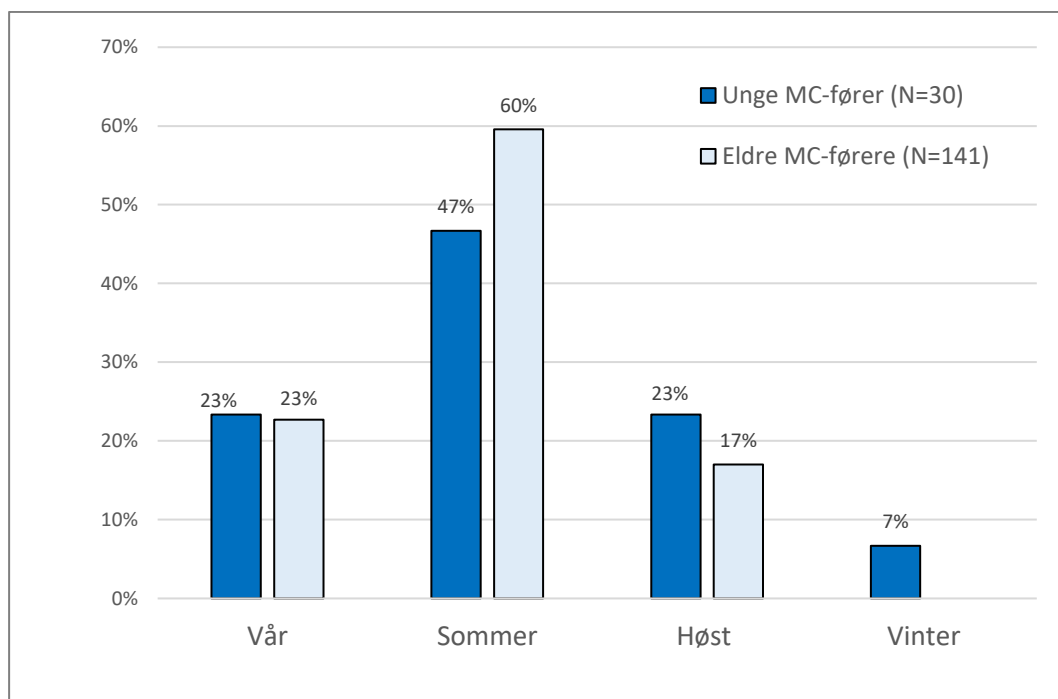
Ukedag

MC-ulykker med unge fordelte seg jevnt på de fleste av ukas dager med totalt 73 prosent «hverdagsulykker». Dette til forskjell fra ulykker mandag – fredag med unge bilførere, som utgjorde 58 prosent av alle ungdomsulykkene med bil. Tilsvarende andel for ulykker med eldre MC-førere var 73 prosent. Dette kan blant annet forklares med at nesten alle ungdomsulykkene på lett MC (over 90 prosent) skjedde på hverdager.

Måned

De fleste av dødsulykkene på MC med unge førere skjedde i juli, det vil si en av fem. Dette gjaldt også for dødsulykkene der MC-føreren var 25 år og eldre.

Nesten en fjerdedel av ulykkene med unge skjedde på våren, som er samme andeler som for ulykkene med eldre MC-førere (figur 6.10). Ulykkene med de unge skilte seg derimot ut ved å utgjøre en lavere andel av ulykkene som skjedde i sommermånedene juni – august enn de eldre (47 vs. 60 prosent), og en høyere andel enn de eldre på høsten (23 vs. 17 prosent).



Figur 6.10: Dødsulykker på MC med unge utløsende førere 2013-2023 fordelt på årstid for da ulykkene skjedde, sammenlignet med eldre utløsende MC-førere 25 år+. Tallene er vist som andeler innen hver av førergruppene.

Tid på døgnet

En relativt stor andel av MC-ulykkene med unge førere skjedde sent på kvelden eller på natten, det vil si i nesten tre av ti ulykker (27 prosent). Dette gjaldt i hovedsak ungdomsulykkene med tung MC. Denne andelen var langt lavere for eldre MC-førere (6 prosent). Som vist i kap. 5.8 utgjorde de «sene» ungdomsulykkene med bil en enda høyere andel (39 prosent), der riktignok ulykker med flere unge i bilen var untatt.

Tallene understøttes av data om lysforhold på ulykkestidspunktet: For de unge MC-førerne skjedde en av tre ulykker i mørket eller i tussmørke. Andel ulykker i mørket eller rett før det ble mørkt for de eldre MC-førerne var bare 15 prosent. Denne andelen var imidlertid enda større for bilulykkene, da over

halvparten av ungdomsulykkene med bil skjedde i mørket (figur 5.21). En naturlig årsak til at MC-ulykkene sjeldnere skjedde i mørket enn bilulykkene var nok at de aller fleste inntraff i sommerhalvåret med lengre dager, mens et flertall av bilulykkene skjedde i vinter- og høst-/vårmånedene med kortere dager.

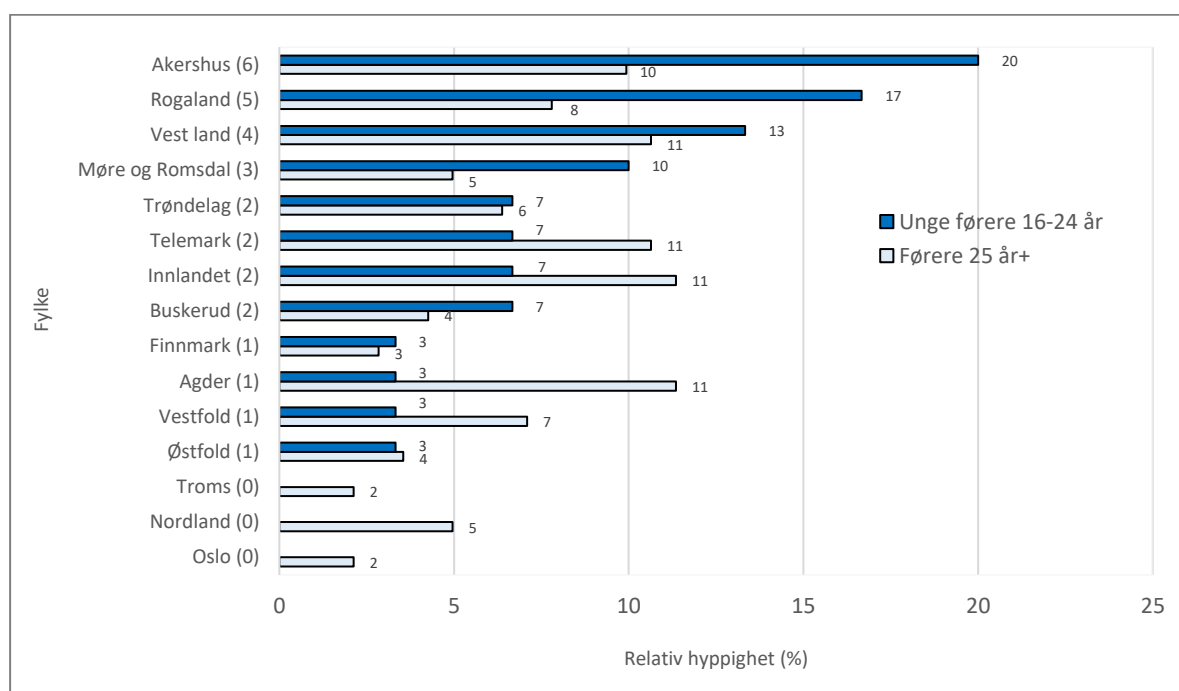
Ukedag kombinert med tid på døgnet

Mønsteret vi tidligere har pekt på for ulykker med unge bilførere om høy forekomst av ulykker på sen kveld/natt i helgene, er ikke likt for de unge MC-førerne. Dette sammenfaller med at ulykkene sprer seg mer utover ukedagene og døgnet enn i ungdomsulykkene med bil.

6.7 Lokaltet og veiforhold

Fylke og region

Figur 6.11 viser at av alle dødsulykkene på MC med unge førere skjedde hver femte (20 prosent) i Akershus, der seks unge førere var involvert som utløsende part. Rogaland fulgte som fylket med det nest høyeste antallet. Disse fylkene hadde langt lavere andeler for eldre MC-førere. I Nordland, Troms og Oslo skjedde det ingen dødsulykker med unge utløsende førere i perioden.



Figur 6.11: Relativ hyppighet for dødsulykker 2013-2023 på MC der unge utløsende førere 16-24 år sammenlignes med andre førere, fordelt på fylke. Oppgitt som hhv. andeler av alle MC-ulykker med unge førere vs. andeler for alle MC-ulykker med andre førere.

Kurver og stigning/fall på veien

Når det gjelder ulykker som skjedde i mer krevende veiterreng, så vi at mer enn én av tre (37 prosent) av de unge førerne kjørte ut eller kolliderte i forbindelse med *stigning og fall på veien*, som er en litt høyere andel enn blant andre MC-førere (32 prosent). De unge kolliderte også oftere eller kjørte oftere utfor veien i *krappe kurver* (33), mot 29 prosent av MC-ulykkene med eldre. Av ungdomsulykkene som

skjedde på veier med stigning og fall, lå ulykkespunktene som oftest også i kurver, hvorav de fleste var normale kurver.

Beliggenhet, fartsgrenser og trafikkmengde

Et flertall av MC-ulykkene med unge førere skjedde på veier med fartsgrense 80 km/t (57 prosent), på fylkesveier (73 prosent) og på veier med ÅDT lavere enn 3000 (68 prosent). Ulykkene blant eldre MC-førere skjedde i større grad i 80-soner (64 prosent), i like stor grad på veier med ÅDT under 3000, og i langt mindre grad på fylkesvei (55 prosent).

Mer enn åtte av ti ungdomsulykker skjedde i det UAG definerer som spredt bebyggelse, der fartsgrensen som regel er 80 km/t, men ikke alltid. Dette omtrent samme nivå som for ungdomsulykkene på bil.

Til dette bildet hører også at mange av ungdomsulykkene inntraff i områder med fartsgrense 60 km/t og lavere, det vil si over en tredjedel av hendelsene (36 prosent). Tilsvarende andel av ulykkene med eldre MC-førere var en femtedel (21 prosent).

Unge MC-førere forulykket oftere på *veistrekninger*, og sjeldnere i kryss, tunneler og enn eldre MC-førere. Mens nær 20 prosent av ulykkene med eldre MC-førere skjedde på andre steder enn veistrekninger, gjorde bare 10 prosent av ungdomsulykkene det.

Veipoppmerking og siderekkeverk

Antall kjørefelt og andel med *kant- og midtoppmerking* sier noe om veiens øvrige egenskaper, som trafikkmengde, kapasitet og standard, som kan slå begge veier med tanke på sikkerhet for motorsyklistene. De fleste av veiene (rundt syv av ti) der de unge kolliderte hadde to kjørefelt og midtoppmerking, mens under halvparten (fire av ti) hadde siderekkeverk og kantoppmerking. Det var ingen store forskjeller mellom ulykker med eldre og yngre MC-førere på disse variablene, bortsett fra en lavere andel med kantoppmerking for ulykkene med unge, som trolig henger sammen med den relativt lavere andelen ulykker på riks- og europavei.

Dekke kvalitet

Kvaliteten på veidekket har en betydelig innvirkning på risikoen for MC-ulykker. Derfor var det positivt at dårlig veidekke kun ble vurdert til å ha medvirket i én av ulykkene med unge. Rundt 80 prosent av ungdomsulykkene skjedde på godt veidekke, med en noe høyere andel for ulykkene med de eldste førerne. I fem (18 prosent) av ungdomsulykkene hadde veidekket spor, krakelering eller setning uten at dette nødvendigvis ble vurdert som årsak til ulykkene. Andelen av ulykker med eldre MC-førere som skjedde på steder med redusert dekke kvalitet av denne typen var 15 prosent.

6.8 Dødsulykker med lett MC

I perioden 2013-2023 skjedde det 11 dødsulykker utløst av en ung fører på lett MC i Norge. I tillegg kommer én dødsulykke der en ung fører omkom uten å ha utløst ulykken. Samtlige av førerne var 16 eller 17 år. Disse ulykkene utgjorde 37 prosent av alle MC-ulykkene med dødelig utfall utløst av unge. Når det gjaldt tilsvarende dødsulykker blant eldre førere 25 år+ utgjorde lett MC-ulykkene syv prosent.

Etter mange år med nedgang i antall drepte og hardt skadde unge på MC, stoppet den positive utviklingen for ungdomsulykkene på de lette motorsyklene opp på midten av 1990-tallet, mens nedgangen fortsatte for drepte og hardt skadde unge på tung MC (figur 4.10). Fra 1994 til 2023 tidoblet tallet på drepte og hardt skadde på lett MC seg, det vil si fra tre til 29.



Foto: Bård Asle Nordbø

Som vi skal se, skilte ungdomsulykkene på lett MC seg relativt mye både fra ungdomsulykker på tung MC. Gjennomsnittsalderen for de unge utløsende førerne på lett MC var 16,5 år, mens den for de unge på tung MC var 21,2 år. I det følgende ser vi nærmere på hva som kjennetegnet lett MC-ulykkene og sammenligner disse med tilsvarende ulykker med unge førere på tung MC. Der det er hensiktsmessig, sammenlignes også lett MC-ulykkene med MC-ulykker blant eldre førere 25 år og eldre, der gjennomsnittsalderen var 48 år.

Selv om tallene for unge på lett MC gjelder alle slike dødsulykker i gitt periode, er de lave. Dette gir begrensninger for bruk av resultatene som grunnlag for tiltaksvurdering, som særlig viser seg når variablene brytes ned på undergrupper. En representant fra landsdekkende ulykkesanalysegruppe (UAG) har derfor foretatt en separat kvalitativ gjennomgang av ulykkene med nærmere lesing av de aktuelle ulykkesrapportene. Resultatene fra denne gjennomgangen er presentert til slutt i dette kapitlet.

6.8.1 Hvor og når skjedde ulykkene?

De fleste av de 11 ulykkene på lett MC utløst av unge førere skjedde på Østlandet. Akershus stod for nesten halvparten (fem) av disse. Et flertall inntraff på fylkesveier med fartsgrense 80 km/t.

Fire (36 prosent) av ulykkene skjedde tidlig på året, nærmere bestemt sen vinter/vår. Denne andelen var mye høyere enn blant unge på tung MC (11 prosent) og i MC-ulykker generelt. Som vi tar opp i kap. 6.8 der resultater fra dypdykk i ulykkesrapporter presenteres, er unge på lett MC ekstra utsatt. Dette da de i tillegg til å ha lite eller ingen kjøree erfaring, også ofte får et opphold i opplæringen/kjøringen på grunn av vinteren, og dermed stiller med ekstra lite erfaring når sesongen starter opp igjen. Juli var ikke måneden med flest ulykker, slik det var for de andre MC-førerne. Derimot pekte august og september seg ut med forholdsvis mange ulykker, det vil si fem, som utgjorde 45 prosent av alle ulykkene i gruppen. Med unntak av én med ukjent reisemål, var disse registrert med reisemål til/fra skole eller arbeid. Fire skjedde også på morgenen. En TØI-studie gjennomført av Bjørnskau, Nævestad og Akhtar (2010) viser at risikoen for lett MC er høyere om høsten enn om våren og sommeren. Forskerne antar at en grunn til

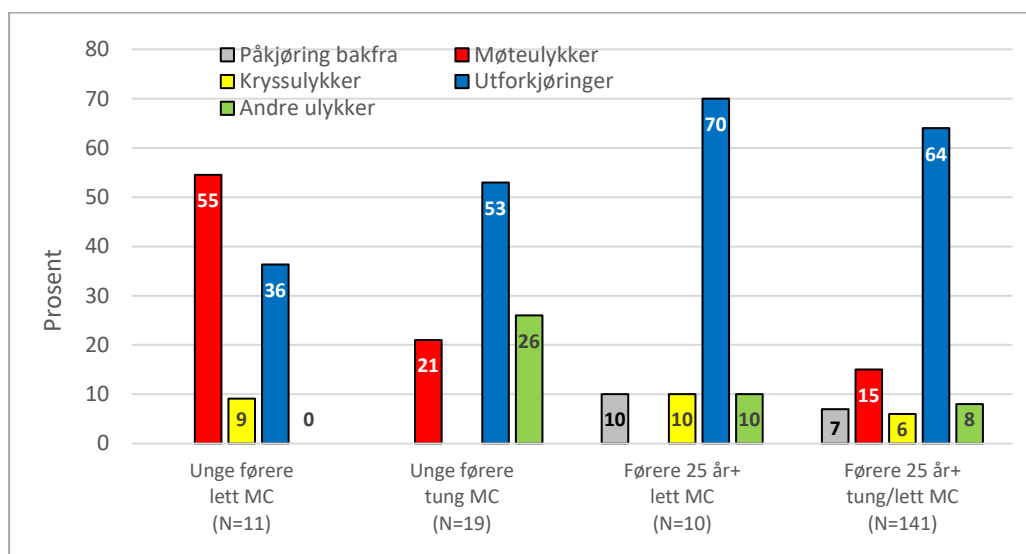
dette kan være at mange 16-åringene begynner på videregående skoler om høsten og da skaffer seg lett MC, eller begynner å kjøre på andre veier enn de er vant til.

Som vi tar opp i kapittel 6.6, skilte ungdomsulykkene med lett MC seg også tydelig fra MC-ulykkene med førere på tung MC ved at over 90 prosent skjedde på en hverdag, mot 63 prosent av ungdomsulykkene på tung MC.

Ingen av ulykkene med lett MC skjedde på natten, mot over en tredjedel av alle ungdomsulykkene på tung MC og 27 prosent av ungdomsulykkene i bil. Heller ikke de eldre MC-førerne var i nevneverdig grad involvert i ulykker på natten.

6.8.2 Veiforhold og ulykkestyper

Figur 6.12 viser at dødsulykkene med unge utløsende førere på lett MC, med unntak av én kryssulykke, enten var møteulykker eller utforkjøringsulykker. Andre grupper av MC-ulykker²² fordelte seg på flere ulykkestyper. Møteulykkene dominerte (55 prosent), men forekom ikke eller utgjorde langt lavere andeler i samtlige av referansegruppene som lett MC-ulykkene ble sammenlignet med. Blant både unge på tung MC og eldre var utforkjøringsulykker klart hyppigst. De unge på tung MC hadde i tillegg en forholdsvis høy andel «andre ulykker», som blant annet innebar velting og påkjøring av hindringer i eget kjørefelt, f.eks. dyr. 85 prosent av lett MC-ulykkene skjedde på fylkesvei, som gjaldt en mindre andel av tung MC-ulykkene (64 prosent).



Figur 6.12: Dødsulykker 2013-2023 med unge førere på lett MC sammenlignet med førere på andre MC-grupper, fordelt på ulykkestyper. Andeler av alle ulykker med hhv. unge førere på tung MC (N=19), eldre førere 25 år+ på lett/tung MC og førere 25 år+ på lett MC.

Det var ingen nevneverdige forskjeller mellom ungdomsulykkene på lett og tung MC hverken når det gjaldt hvor tettbygde områder ulykkene skjedde i (oftest i spredtbygde strøk), trafikkmengde på stedet (oftest på veier med ÅDT under 3000) og om veien hadde kantoppmerking (rundt 36 prosent). Av andre forhold tilknyttet vei kan nevnes at de unge på lett MC sammenlignet med de unge på tung MC oftere

²² Analysen benytter tre referansegrupper: 1. unge utløsende førere på tung MC, 2. eldre utløsende førere på lett/tung MC og 3. eldre utløsende førere på lett MC

var involvert i ulykker der veidekket ikke var optimalt (30 vs. 10 prosent), der det var krevende føreforhold (30 prosent vs. ingen) og der veien ikke hadde midtoppmerking (55 vs. 79 prosent). Her var tallene lave, og tilstandene var ikke nødvendigvis ansett som medvirkende faktorer til ulykkene.

Åtte av de 11 lett MC-ulykkene skjedde på steder der veien svingte, hvorav fire endte som møteulykker og fire som utforkjøringsulykker. Av de fire utforkjøringsulykkene havnet MC'en utenfor veien på høyre side i venstrekurve i tre av tilfellene. Et flertall av disse kurvene ble betegnet som krappe. I tillegg til møteulykkene i kurve, var det to møteulykker og én kryssulykke på rett veistrekning.

I underkant av halvparten (45 prosent) av ulykkene med unge lett-MC førere skjedde på strekninger med stigning og fall, som var en høyere andel enn både ungdomsulykkene med tung MC og MC-ulykkene med eldre førere (ca. 30 prosent).

6.8.3 Medvirkende ulykkes- og skadefaktorer blant unge på lett vs. tung MC

Totalt ble det registrert 31 risikofaktorer som forklarte hvorfor ulykkene på lett MC skjedde og 18 risikofaktorer som forklarte skadeomfanget. Mange av faktorene medvirket bare i én ulykke. De relativt få ulykkene fordelte seg på flere faktorer, der det skal få ulykker til før en andel peker seg ut som høy. Tabell 6.1 og 6.2 er tatt med som dokumentasjon, og må brukes med det for øyet.

Ulykkesfaktorer

Tabell 6.1: Medvirkende ulykkesfaktorer i dødsulykker med unge førere av lett MC 2013-2023. Andeler med ulike medvirkende faktorer av alle ungdomsulykker med lett MC sammenlignet med tilsvarende risikofaktorer for tung MC.

Medvirkende faktorer*	Lett MC 16-17 år (N=11)	Tung MC 18-24 år (N=19)
VEIFORHOLD:		
Glatt vei (1)	9 %	0 %
Veidekke (1)	9 %	5 %
Skilting og oppmerking (3)	27 %	5 %
Sikthindring (1)	9 %	0 %
Tverrfall (1)	9 %	5 %
Horisontalgeometri (3)	27 %	32 %
KJØRETØYFORHOLD:		
Styring og hjuloppheng (1)	9 %	0 %
Bremser (1)	9 %	0 %
Hjul og dekk (1)	9 %	5 %
RISIKOATFERD:		
Særlig risikofylt atferd (1)	9 %	32 %
Høy fart etter forholdene (4)	36 %	32 %
Ruspåvirkning (1)	9 %	26 %
Trafikanter ifølge (2)	18 %	26 %
DISTRAKSJON:		
Distraksjon samlet (2)	18 %	5 %
FØRERDYKTIGHET:		
Kjøreerfaring (3)	27 %	16 %
Teknisk kjøretøybehandling (1)	9 %	32 %
Trafikal kompetanse (3)	27 %	16 %
Informasjonsinnhenting (1)	9 %	0 %

* Antall ulykker med aktuell medvirkende faktor for lett MC i parentes.

Både statistikk og UAG-rapporter fra ungdomsulykker med lett MC pekte mot disse ulykkene var mindre preget av høyrisikoatferd enn ungdomsulykkene med tung MC (tabell 6.1). Til gjengjeld framstod de yngste MC-førerne som mer preget av manglende *kjøreerfaring* og *trafikal kompetanse* enn de eldre ungdommene på tung MC. Både faktorene kjøreerfaring og trafikal kompetanse utgjorde hver seg 27 prosent av lett MC-ulykkene, mot 16 prosent av ungdomsulykkene med tung MC. Dette henger sannsynligvis nært sammen med at alle førerne befant seg i nedre del av aldersintervallet for unge, mens flere av førerne i ulykkene med tung MC var i 20-årene. 16- og 17-åringenes manglende erfaring kan også ha slått ut på uheldige fartsvalg, det vil si forklare den høye andelen *høy fart etter forholdene* i disse ulykkene. Denne faktoren var den hyppigste i lett MC-ulykkene, og var noe lavere blant de unge førerne på tung MC (32 prosent).

At det er førerne, og ikke det lette kjøretøyet i seg selv, som skiller disse ulykkene fra andre MC-ulykker, sees tydelig ved sammenligning mellom lett-MC ulykker blant unge vs. eldre førere. I lett MC-ulykkene med eldre førere var nesten alle førerne over 50 år. Selv om også disse lett MC-ulykkene utgjorde få tilfeller (ti i perioden 2013-2023), hadde de en annerledes risikoprofil enn ungdomsulykkene, spesielt når det gjaldt *høy fart etter forholdene* og *horisontal geometri*, som ikke var medvirkende faktor i noen av lett MC-ulykkene med eldre førere.

Mens faktoren *fart godt over fartsgrensen* ikke ble vurdert som medvirkende til noen av ungdomsulykkene med lett MC, gjaldt dette en tredjedel av ungdomsulykkene med tung MC. Likeledes gjaldt *ruspåvirkning* bare i én lett MC-ulykke, mot i hver fjerde tung MC-ulykke. Det samme var tilfelle når det gjaldt unges score på *særlig risikofylt atferd*, som gjaldt i hver tredje ungdomsulykke på tung MC, og bare én ungdomsulykkene på lett MC.

Trafikanter i følge ble registrert i to (18 prosent) av ungdomsulykkene på lett MC, som ikke gjaldt følgekjøring, som vi stadig hører om blant eldre motorsyklister, men passasjerer som satt på. Til sammenligning var dette tilfelle i fem av dødsulykkene med unge førere på tung MC (26 prosent) og 22 dødsulykker med fører 25 år+. Dette ga en andel som var lavere enn blant de unge på tung MC (16 prosent).

Skadefaktorer

I alt 18 risikofaktorer ble identifisert som årsaker til skadeomfanget i ungdomsulykkene med lett MC. Disse fordelte seg på ulike skadefaktorer (tabell 6.2). Tallene er også her lave, og de fleste faktorene gjelder bare for én ulykke. Kommentarene under må leses med dette for øyet.

Tabell 6.2: Medvirkende skadefaktorer i dødsulykker med unge førere på lett MC 2013-2023, sammenlignet med dødsulykker med unge på tung MC. Andeler av alle ungdomsulykker med lett MC vs. andeler av alle ungdomsulykker med tung MC

Medvirkende skadefaktorer*	Lett MC 16-17 år (N=11)	Tung MC 18-24 år (N=19)
MC mot tungt kjøretøy (4)	36 %	5 %
Høy fart i kollisjonsøyeblikket (3)	27 %	42 %
Sideterrengutforming (1)	9 %	21 %
Trær eller stubber i sideterrenget (1)	9 %	0 %
Siderekkverk (1)	9 %	26 %
Hjelm brukt feil (1)	9 %	16 %
Verneklær ikke brukt (1)	9 %	5 %
Kropp mot objekt (1)	9 %	11 %
Kritisk overkjøring (1)	9 %	0 %
Lang skadestedstid (1)	9 %	0 %
Faktorer knyttet til redning (1)	9 %	0 %
Organisatoriske trafikantfaktorer (1)	9 %	0 %
Organisatoriske veifaktorer (1)	9 %	0 %

* Antall ulykker med aktuell medvirkende faktor for lett MC i parentes.

Den hyppigste skadefaktoren for lett MC-ulykkene var *MC mot tungt kjøretøy*, som gjaldt for mer enn hver tredje av disse ulykkene. Dette sammenfaller med den høye forekomsten av møteulykker (seks av ti), til forskjell ulykker med unge førere på tung MC. Blant ungdomsulykkene på tung MC, var denne faktoren så godt som ikke-eksisterende.

Til tross for konklusjonen foran om at ungdomsulykker med lett MC i mindre grad er preget av ekstrematferd enn i ungdomsulykkene med tung MC, viser statistikken for medvirkende skadefaktorer at farten må ta en stor del av skylden også for disse ulykkene. *Høy fart i kollisjonsøyeblikket* var den nest hyppigste skadefaktoren, og gjaldt for 27 prosent av ulykkene med lett MC. Dette varriktignok langt lavere enn i ungdomsulykkene med tung MC (42 prosent), og også en del lavere enn MC-ulykkene med eldre MC-førere. Slår vi sammen alle faktorene som går på sideterreng, rekkverk og påkjøringsfarlige hindre i veiens sideareal, havner lett MC-ulykkene også på 27 prosent. Av øvrige faktorer, som alle kun er registrert i én ulykke, se tabell 6.2.

Når det gjelder *fart godt over fartsgrensen i kollisjonsøyeblikket*, forekom ikke denne faktoren for noen av lett MC-ulykkene, noe det gjorde i høy grad for ungdomsulykkene med tung MC. Blant de unge var det særlig MC-førere i 20-årene som omkom som følge av ekstremhastigheter. En annen skadefaktor som heller ikke var identifisert i ulykkene med lett MC, var faktoren *ikke brukt hjelm*. Med unntak av en ulykke, var denne faktoren heller ikke medvirkende til noen av ungdomsulykker med tung MC. Dette betyr at farten eller andre omstendigheter gjorde at hjelm, som ble brukt av alle de unge MC-førerne bortsett fra én, ikke hadde noen effekt. *Hjelm brukt feil* var kun medvirkende faktor til en av ulykkene med lett MC, og til en noe høyere andel blant de unge på tung MC.

6.8.4 Andre kjennetegn ved førerne

Alle de unge førerne på lett MC hadde gyldig førerkort for denne MC-typen. Her skilte de seg også mye fra de unge på tung MC, der halvparten ikke hadde gyldig førerrett. 45 prosent av de unge på lett MC hadde hatt førerkort under ett år, som samsvarer med funnene i gjennomgangen av aktuelle ulykkesrapporter. For de andre unge MC-førerne manglet en så stor andel av ulykkene denne opplysningen at tallene ikke kan sammenlignes.

12 prosent av de unge på tung MC hadde utenlandsk førerkort, mens dette ikke gjaldt noen av de unge på lett MC. Blant de eldre MC-førerne var andelen med utenlandsk førerkort 8 prosent.

De unge lett MC-førerne eide også MC-en de kjørte i større grad enn de unge på tung sykkel (73 vs. 63 prosent), men i mindre grad enn de eldre MC-førerne 25 år+.

De unge på lett MC hadde sjeldnere fritid som reiseformål (60 prosent) enn de eldre MC-førere (rundt 90 prosent). De unge på lett MC skilte seg ut med en forholdsvis høy andel (40 prosent) med reiser i forbindelse med til/fra arbeid. Her må vi igjen minne om lave tall.

En noe høyere andel av de unge på lett MC bodde i området eller var kjent der ulykken skjedde (90 prosent) enn de andre unge MC-førerne (81 prosent) og enn de eldre førerne (78 prosent).

6.8.5 Resultater etter fordypning i ulykkesrapporter

Et av hovedfunnene etter lesing av UAG-rapporter for de aktuelle lett MC-ulykkene, var at over halvparten (seks) av førerne hadde svært lite eller ingen kjøreerfaring på ulykkestidspunktet. Vi snakker her om førere som hadde fått førerrett veldig sent forrige sesong, som gjaldt flere av de seks. Det betyr at etter å ha fått førerrett helt på tampen av høsten, kom vinteren, med påfølgende måneder uten noe kjøring. Så skjedde ulykkene tidlig i påfølgende sesong.

Som vist i tabell 6.1, dominerte den medvirkende faktorene *høy fart etter forholdene* for denne MC-gruppen. Erfaringer med analyser av ulykker med eldre unge på tung MC er at de kjører hardere og forttere. Etter mange år med uttrykning til og analyse av denne typen ulykker, sitter UAG igjen med et inntrykk av at lett MC-ulykkene hovedsakelig skjer som følge av lite kjøreerfaring. Det typiske hendelsesforløpet er at den unge føreren kjører for fort inn i en sving der han (ni av 11 var gutter!) møter en bil. Han blir da redd, «stivner» og kolliderer, enten med møtende bil eller med noe i sideterrenget.

Det kan synes som om lett MC-ulykkene skjedde oftere på rette strekninger enn andre ungdomsulykker på tung MC. Når førerne på lett MC først mistet kontrollen i svinger, var disse krappere enn svingene i andre MC-ulykker. Syv av motorsyklene veltet i eget kjørefelt før de enten kjørte ut av veien og traff (noe i) sideterrenget, eller et motgående kjøretøy.

Det er svært uheldig at unge på lett MC har så lite kjøreerfaring når de slipper ut på veien, som ofte er en erfaring de ikke har hatt lov til å skaffe seg før det nærmer seg oppkjøring, til forskjell fra f.eks unge med bil, som har mulighet for å øvelseskjøre i to år. De som tar MC-lappen når de blir eldre, har ofte trafikal erfaring med bil eller de har kanskje hatt MC-lappen før, etter at førerkortet har gått ut. De som kjører opp så seint på året, som kan skyldes at de også er født seint på året, er i en særlig uheldig situasjon. UAG stiller seg flere spørsmål knyttet til opplæringshistorikk, og mener at tilgjengelig dokumentasjon på dette bør gås gjennom på en systematisk måte. Noen av spørsmålene er: Kjører de opp så sent fordi de har strøket før, enten på teoriprøven eller på praktisk prøve? Har de hatt andre utfordringer som har hindret dem, f.eks at de har hatt karantene? Eller har ikke Statens vegvesen greid å tilby førerprøver før, slik at de har måttet vente til helt på slutten av sesongen før det ble deres tur?

Ni av de 11 førerne var kjent på stedet. Det betydde at de kjørte i sitt nærområde. Disse førerne var ikke som de eldre MC-førerne, som i større grad havnet i ulykker i forbindelse med langturer.

Fire av de lette motorsyklene hadde dårlige dekk eller dekk som ikke var egnet til føreforholdene. De dårlige dekkene var kommentert i rapportene, men ikke alle tilfellene var registrert som medvirkende faktorer i databasen, da man i årene før UAG ble landsdekkende, analyserte ulikt fra region til region. Bare én av ulykkene hadde dårlige dekk som medvirkende faktor.

I to av ulykkene hadde førerne med seg passasjerer, som kan ha påvirket føreren og dermed bidratt til at ulykken skjedde. Disse var registrert med faktoren *trafikanter i følge*.

I ni av ulykkene var MC-en en Yamaha, og i to en Honda. Flere av motorsyklene hadde ikke ABS-bremser.

De unge hadde oftere nyere motorsykler enn de eldre. Dette kan skyldes at de eldre førerne gjerne kjøper sykler av eldre årgang som de ikke hadde mulighet til å skaffe seg da de var unge. En av førerne kjørte en svært gammel sykkel.

Det forekom tilfeller av mistet hjelm i ulykkene. UAG har merket seg at MC-førerne i noen lignende hendelser mistet hjelmen under ulykkene, noe rapportene er knappe på informasjon om. UAG nevner for stor hjelm og slakk hakereim som mulige årsaker til dette.

7 Diskusjon av sikkerhetsutfordringer med anbefalinger av tiltak

Forebygging av alvorlige trafikkulykker blant unge bilførere er et felles ansvar som krever en helhetlig tilnærming og samarbeid mellom flere aktører. For å møte de sikkerhetsutfordringene som gjelder spesielt for unge, er det viktig at tiltakene treffer målgruppen på en effektiv måte.

De fleste etablerte trafiksikkerhetstiltak, som sikrings- og varslingstiltak på eller ved vei, er ikke aldersspesifikke og har derfor blitt viet lite oppmerksomhet i vår tilnærming. Tiltak som rettes mot unge må derimot ta høyde for utfordringer som er typiske for denne gruppen. Det vises i denne forbindelse til kapittel [3.1](#).

Anbefalingene som diskuteres i det følgende er resultat av en vurdering av analysens funn og litteraturgrunnlag. Funnene kan oppsummeres slik:

- Funn 1: Den nedadgående trenden for antall drepte og hardt skadde unge i ferd med å flate ut
- Funn 2: Unge bilførere havner oftere i dødelige utforkjøringer enn andre bilførere
- Funn 3: Nesten bare menn blant de utløsende bilførerne i dødsulykker
- Funn 4: Betydelig overrepresentasjon på høyrisikoatferd i dødsulykkene med unge bilførere
- Funn 5: Manglende kjøree erfaring blant de unge en vesentlig årsak til dødsulykker med bil
- Funn 6: «Ungdomsbilene» involvert i dødsulykker ofte gamle
- Funn 7: Overrepresentasjon av unge bilførere i de alvorligste ulykkene på sen kveld og natt
- Funn 8: Flest dødsulykker utenfor sentrale strøk
- Funn 9: Ungdom med flere unge i bilen særlig utsatt
- Funn 10: Store forskjeller innad blant unge involverte i dødsulykker på MC
- Funn 11: Ungdomsulykker med lett MC mer preget av lite kjøree erfaring og mindre av høyrisikoatferd

Funn 1 er basert på en gjennomgang av tall for drepte og hardt skadde over en lengre tidsperiode²³. Funn 2 – 9 er svar på hypoteser knyttet til ulykker med unge utløsende bilførere i perioden 2013-2023²⁴, mens funn 10 og 11 gjelder temaer innen MC-sikkerhet unges²⁵. Anbefalingene er formulert som anmodninger om å ta tak i de beskrevne utfordringene funnene indikerer, ikke som konkrete tiltak med dedikerte adressater. For oversikt over aktuelle målgrupper, aktører og typer tiltak, se [1.4](#)

For å belyse bredden i mulige innsatsområder, og styrke grunnlaget for anbefalingene, ble også innspill fra to arrangementer i regi av Statens vegvesen vurdert - idemyldring om kraftfulle tiltak i 2024 og workshop om tiltak mot ungdomsulykker i 2025.

²³ For detaljert statistikk for funn 1, se kapittel 4.

²⁴ For detaljert statistikk for funnene 2 – 9, se kapitlene 6.2 - 6.10.

²⁵ For detaljert statistikk for funnene 10 og 11, se kapitlene 7.2 – 7.8.

7.1 Helhetlig innsats for å øke unges trafiksikkerhet

For å møte utfordringene knyttet til unges høye risiko i trafikken, er det avgjørende å tenke helhetlig. De unges risiko i trafikken skyldes et komplekst samspill mellom flere faktorer. Unges trafikkatferd og trafiksikkerhet kan ikke forstås isolert fra bredere samfunnsmessige og kulturelle endringer. Det innebærer å kombinere kunnskap om effektive trafiksikkerhetstiltak med innsikt i ungdoms liv, verdier og samfunnsmessige kontekster. Tiltak må være både kunnskapsbaserte og tilpasset ungdoms virkelighet. En slik tilnærming gir bedre grunnlag for å utvikle målrettede og bærekraftige tiltak – og for å gjenoppta den positive utviklingen i antall drepte og hardt skadde unge i trafikken.

Forskning viser at tradisjonelle forklaringer som manglende erfaring og risikosøking ikke er tilstrekkelige alene. Den sosioøkologiske modellen gir et nyttig rammeverk for å forstå hvordan unges trafikkatferd formes i samspill med omgivelser på flere nivåer og for å utvikle tiltak. Fremtidig forskning på unge og trafikkatferd må også ha et slikt helhetlig perspektiv.

Som eksempel på en slik tilnærming kan nevnes NOVAs gjennomgang av ulykkesstatistikk for unge de siste ti-årene, kombinert med en analyse av ungdomstrender langs samme tidslinje (Eid Jacobsen 2025). Denne er gjort nærmere rede for i kapittel 3.2.2. NOVA-rapporten slår blant annet fast at unge som tar større risiko på andre områder, også har større sannsynlighet for å ta større risiko i trafikken. Det trekkes fram undersøkelser som viser at unges problematferd var ganske stabil mellom 1992 og 2002 (Frøyland 2020), noe som sammenfaller med en periode med klar nedgang i antall drepte og hardt skadde i trafikken. NOVA viser til en generell økning i annen risikoatferd blant unge fra rundt 2018, som startet på omtrent samme tid som den nedadgående kurven for ungdomsulykkene begynte å flate ut. Dette gjør det naturlig å se den brutte «skikkelighetstrenden» i sammenheng med den brutte ulykkestrenden. Selv om det er for tidlig å si om utflatingen vil endres til økning eller nedgang på sikt, er det grunn til å uro. Som vist foran har risikoen for å bli drepte og hardt skadd i en bilulykke doblet seg i periode 2017-2023 for 18 og 19 åringer (kapittel 4.1.2).

Anbefalinger

Basert på NOVA-rapporten og annen norsk og internasjonal forskning (kapittel 3.2) kan vi si at de unges trafikkatferd og ulykkesrisiko er tett knyttet til både strukturelle tiltak og bredere samfunnsendringer. Her kommer det fram at unges fritid, psykiske helse og sosiale liv har endret seg betydelig det siste tiåret, og at disse endringene kan ha påvirket både eksponering for trafikk og hvordan unge forholder seg til risiko.

For å møte både nåtidens og framtidens utfordringer må derfor trafiksikkerhetsarbeidet i større grad integrere kunnskap om unges helhetlige livssituasjon. Det krever tverrfaglig samarbeid mellom flere aktører, der både transport-, helse- og sosial og utdanningssektoren samarbeider om forebyggende tiltak fremmer trivsel, mestring og sosial tilhørighet i skole og fritid. Et tiltak i denne forbindelse kan være at det etableres et nasjonalt møteforum der aktører med innsikt i ungdoms livssituasjon og fritidsvaner samles for å utvikle tiltak som styrker trafiksikkerhet blant sårbare og risikoutsatte unge. Tiltaket kan inkludere lokale pilotprosjekt med støtte fra forumet. Dette kan f.eks gå ut på at man utvikler skreddersydde tiltak for unge med lavere sosioøkonomisk status og risikoorientert fritidsprofil, da disse gruppene har høyere eksponering for vold, rus og utrygg transport.

Det bør også etablere systemer som gjør det enklere å følge med i utviklingen av ungdomskultur, trafikkatferd og lokale forskjeller.

7.2 Målrettet veisikring for å redusere ungdomsulykker ved utforkjøring

Utforkjøringsulykker på fylkesveier, spesielt på venstre side i både kurver og på rette strekninger, skilte seg ut og forekom betydelig oftere blant unge bilførere enn blant eldre førere. Veiene de forulykket på var også oftere svingete og glatte enn i ulykkene med andre førere. Svingete og glatt vei var overrepresentert som medvirkende faktor blant de unge, med rundt dobbelt så høy andel sammenlignet med andelen av ulykker der førerne var 25 år og eldre.

Dette peker på en særlig utsatthet blant unge i møte med krevende vei- og kjøreforhold og situasjoner som forutsetter rask og riktig vurdering. I denne forbindelse er kjøreeerfaring, som de unge har mindre av enn andre førere, og riktig/lav fart, som de unge synder mer mot enn eldre førere, en stor fordel.

Veiltak vil ikke være blant de mest effektive tiltakene for å redusere ungdomsulykker, da de bare virker på avgrensede områder. De vil dessuten komme alle trafikanter til gode, og ikke treffe unge spesielt, med mindre det er identifisert spesielle områder eller kurver med høy skadegradstetthet blant unge. I tillegg kommer at ungdomsulykkene, i større grad enn andre dødsulykker, skjedde som følge av utvist høyrisikoatferd, f.eks ved svært høy fart i områder dimensjonert for langt lavere fart. Det er viktig å huske at selv om mange av dødsulykkene i analysen skyldes slik atferd, som veisystemet ikke er dimensjonert for (atferd utenfor systemgrensene), kunne de fått et annet utfall hvis noen barrierer hadde vært til stede, for eksempel sikring i form av rekkverk.

Anbefalinger

Utbedring av ulykkesutsatte fylkesveier der man vet at unge ofte kjører, inkludert mykgjøring av sideterreng, etablering av siderekkverk og bedre skilting i kurver med dårlig sikt, kan være effektive tiltak fra fylkeskommunenes side for å få ned antall alvorlige utforkjøringsulykker blant unge. Generelt kan trafikkskoler og videregående skoler styrke opplæringen i risikoforståelse og ansvarlig kjøring gjennom opplæring i krevende kjøreforhold, som kjøring på svingete vei og glattkjøring. Trening i riktig fartsavpasning i kurver ved øvelseskjøring på landevei sammen med både foreldre og trafikklærere bør også tillegges vekt. De unge førerkortkandidatene bør få mest mulig trening i risikohåndtering under særlig krevende kjøreforhold, som kan skje gjennom blant annet simuleringstrening med realistiske scenarier eller flere praktiske øvelser. Den store utfordringen ligger i å få de unge til å forstå hvorfor de må kjøre saktere.

Fylkeskommunene, som eier veiene der flest unge omkommer, har ansvar for lokal trafiksikkerhet og ungdomsarbeid. Da risikoforståelse ikke handler om håndtering/mestring, men også holdning, bør de i tillegg bidra med lokale kampanjer og samarbeid med skoler og politi.

Forskningsinstitusjoner kan i tillegg utvikle modeller for bedre prediksjon av ulykkesrisiko basert på kjøreatferd og veidata.

7.3 Tydeliggjøring av kjønnsdimensjonen i trafikksikkerhetsarbeidet

Mer enn ni av ti dødsulykker med bil blant 18- og 19-åringer ble utløst av menn. I flere fylker, blant annet de tre nordligste, var samtlige unge utløsende bilførere menn. Overrepresentasjonen var enda høyere i ulykker der det ble utvist høyrisikoatferd fra den unge førerens side, det vil si nærmere 100 prosent. Unge kvinnelige førere utgjorde en noe høyere andel av ulykkene der manglende førerdyktighet og distraksjon var medvirkende faktorer enn de f.eks gjorde i ulykker med høyrisikoatferd, selv om ulykker der denne typen faktorer medvirket også var klart dominert av menn.

Det er bred faglig enighet om at de store forskjellene mellom unge kvinner og unge menn henger sammen med biologisk og psykologisk utvikling, kjøreatferd og eksponering (kapittel 3.1.6). Sosiale og kulturelle normer påvirker unges trafikkatferd, som særlig viser seg gjennom tradisjonelle kjønnsroller og gruppepress. Unge menn opplever i mange miljøer forventninger om å vise styrke og kontroll, noe som kan føre til aggressiv og risikofylt kjøring. Emosjonelle reaksjoner som sinne og frustrasjon er mer utbredt blant unge menn og knyttes til økt ulykkesrisiko. Unge kvinner har generelt lavere risiko, og noen studier har vist at de har en tendens til å være mer mottakelige for opplæring samt bedre på å følge trafikkregler enn menn.

Det tydeligste funnet er den store overrepresentasjonen blant mannlige førere, ikke at kvinner er mer eller mindre underrepresentert på enkeltvariabler. Innen trafikksikkerhetsforskningen er man gjennom nullvisjonen pålagt å få ned tallene på drepte og hardt skadde, og går derfor dypt og bredt ut for å finne nye årsaker det kan settes inn tiltak mot. Fakta, blant annet om «de sent modne frontlappene», kan komme i fare for å bli behandlet kun som premiss og i mindre grad som et aktivt grunnlag for handling. At media med jevne mellomrom presenterer de store kjønnsforskjellene som toppoppslag, kan av de etablerte trafikksikkerhetsaktørene fort bli sett på som «gammelt nytt». Dette samtidig med at de store kjønnsforskjeller slås fast som de mest iøyenfallende funnene i årgang etter årgang med statistikk.

I forbindelse med prosessen i Statens vegvesen rundt «kraftfulle tiltak», der ungdomsulykker inngår som en av fire prioriterte typer ulykker det skal settes inn effektive tiltak mot, er det blitt stilt spørsmål ved om det vi vet om gutters umodenhet – og hang til risikofylt atferd – er noe vi har tatt tilstrekkelig konsekvenser av i våre forslag til tiltak. På den annen side kan tiltak med kjønns- og aldersdifferensiering fort bli kontroversielle og møte sterk motstand, både juridisk og politisk, fordi de kan oppfattes som diskriminerende.

Anbefalinger

Foreliggende rapport gir grunn til å ta de store kjønnsforskjellene på alvor når tiltak skal formuleres - og settes ut i livet. Kjønn er viktig, og det kan være en fordel å gjennomføre tiltak som bare er rettet mot gutter. Det anbefales derfor å gå nærmere inn i tematikken, både med utgangspunkt i et behov for bredere dokumentasjon, mer offentlig debatt og økt politisk vilje til å prioritere liv og helse over likhetsprinsipper. For å få gjennomslag for slike tiltak, bør man kanskje starte med å få til en endring i hvordan etablerte sannheter behandles.

Det som bør gjennomføres på kort sikt kan i større grad være å

- tydeliggjøre kjønnsdimensjonen i pågående og kommende kampanjer og opplæringstiltak rettet mot unge.
- gjøre føreropplæringen mer differensiert med fokus på risikoforståelse og selvregulering, særlig for unge menn.
- styrke forskningsinnsatsen når det gjelder hvordan tiltak kan målrettes uten å bryte med likestillingsprinsipper.

7.4 Særskilt innsats mot ungdomsulykker som skyldes høyrisikoatferd

Høyrisikoatferd var en sentral medvirkende faktor i ungdomsulykkene, og de unge bilførerne var betydelig overrepresentert på dette sammenlignet med andre førere. 96 prosent av de 18- og 19-år gamle bilførerne i disse ulykkene var menn. Blant ungdomsulykkene som skjedde på natten eller med flere unge i bilen, var andelen unge særlig høy. Typisk høyrisikoatferd var fart godt over fartsgrensen, kjøring i ruspåvirket tilstand, manglende bilbeltebruk, mobilbruk og kjøring uten førerkort. Utrykningspolitiets analyser av årsak og skyld i forbindelse med dødsulykkene i trafikken for perioden 2022-2024 koblet mot politiets straffesaksregisteret viste at over halvparten av de skyldige unge bilførere var tidligere straffet for andre lovbrudd, som ikke bare gjaldt trafikklovbrudd (politiet 2023).

Andelen ulykker som skyldtes ulike former for høyrisikoatferd blant de unge var også høyere enn ulykker som skyldtes manglende førerdyktighet (figur 7.2).

Ekstrematferd eller ungdommelig «normalatferd»?

I trafikksikkerhetsarbeidet skiller man ofte mellom unge førere generelt og spesielt risikoutsatte unge førere. Ifølge siste Ungdata-rapport er det ikke uvanlig at unge deltar i aktiviteter som bryter med sosialt aksepterte normer, inkludert lovbrudd (Bakken m.fl 2024). Politiets tilstandsanalyse for 2025 viser også at de groveste fartsovertredelsene og ruskjøring i stor grad begås av unge menn i alderen 18–20 år, og at 19-åringer topper statistikken for ruskjøring (politiet 2025). Selv om majoriteten av dagens unge fremstår som relativt veltilpasset, peker politiets analyse mot et lite mindretall som står for mesteparten av de alvorligste regelbruddene.

En av medarbeiderne i Statens vegvesen som har arbeidet med analyser av ungdomsulykker i mange år, også i forbindelse med politietterforskning og rettsforfølgelse, forklarer analysens funn når det gjelder høyrisikoatferd i dødsulykker slik:

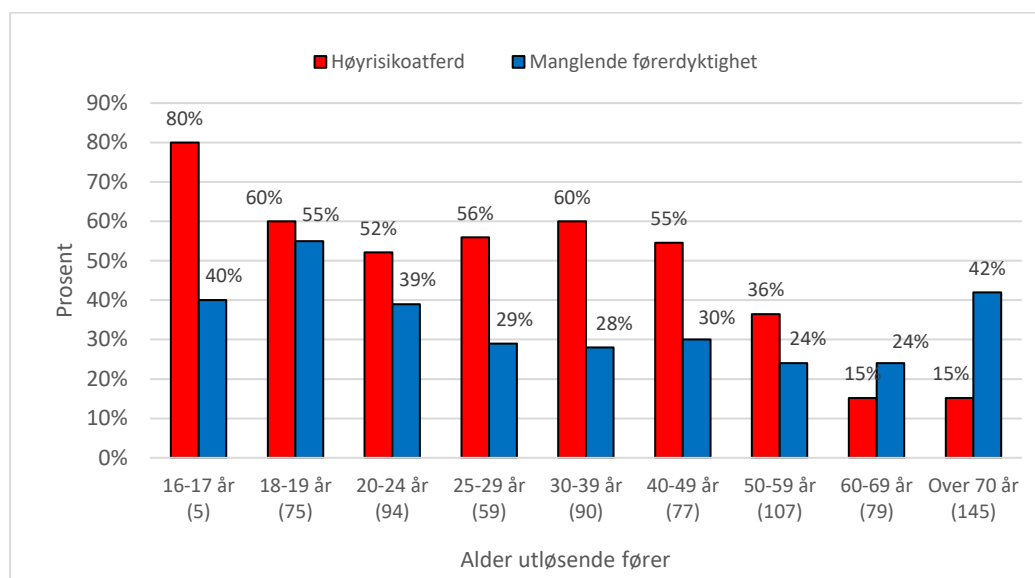
«Fartsulykkene, eller ulykker der føreren har utvist særlig risikofylt atferd, skjer ofte med en normal ungdom bak rattet, gjerne en fører som lever i nuet og som plutselig får et sterkt behov for å trykke ekstra på pedalen. Unggutten, for det er som regel snakk om en gutt, blir fanget i et øyeblikksinnfall som bidrar til at strikken dras for langt. Flere unge i bilen gir unggutten ytterligere motivasjon til å «dra til på alt som er». Det er i slike situasjoner det går galt, uten at føreren samtidig trenger å være beruset, stresset, trøtt, i psykisk ubalanse eller ha en sykdom».

Velferdsforskningsinstituttet NOVA (Eid Jacobsen 2025) viser til en studie der unge deles inn etter fire ulike grupper av problematferd - de som ikke gjør noe galt, de som gjør litt galt, de erfarne og gjengangerne (Frøyland 2021). Her inngår vanlig, «normal» problematferd, som nasking, skulking, hæverk, og sniking på bussen. Med bevissthet om at høyrisikoatferd i trafikken på ingen måte skal bagatelliseres, kan det i denne forbindelse trekkes paralleller til flere av de unge førerne i analysens ulykker, som utøvere av mer eller mindre normal problematferd. Det er samtidig mye som tyder på at vi treffer på en forholdsvis høy andel førere som tilhører gjengangere, eller det NOVA (2024) i sin klassifisering av unges fritidsprofiler omtaler som «de mest risikoorienterte» unge. Ifølge ungdataundersøkelsen utgjorde disse ungdommene 13 prosent av de de unge i 2024. Gruppen skilte seg ut med betydelig høyere score på regelbrudd og rusmiddelbruk enn de andre gruppene, og har økt noe de siste ti årene (figur 3.1). Det vises her til kapittel [3.1.7](#) om risikoutsatte og sårbare unge.

Hva kommer først - høyrisikoatferd eller manglende førerdyktighet?

Et spørsmål som meldte seg i jakten på rotårsakene til ungdomsulykkene var om *manglende førerdyktighet* eller *høyrisikoatferd* forekom oftest som medvirkende årsaker til dødsulykkene²⁶. Dette er et vanskelig spørsmål, da de to faktorene henger nært sammen. Svaret kan få betydning for hva man skal starte med eller vektlegge for å få best mulig effekt av tiltak. Under argumenteres det for at unges bevisste risikotaking kan synes som den mest fremtredende årsaken i vår analyse.

Clarke m.fl (2005) konkluder i en engelsk studie av ungdoms risikotaking og kjøreferdigheter med at ungdomsulykkene primært skyldes unges risikovillighet, og viser til at noen grupper med unge førere faktisk har bedre førerferdigheter enn den øvrige populasjonen av bilførere. Dette er noe UAG i mange tilfeller også stadig kommer fram til, som i vår analyse understøttes av at unge førere sjeldnere har manglende teknisk kjøretøybehandling som medvirkende faktor enn unge førere.



Figur 7.2: Dødsulykker med manglende førerdyktighet sammenlignet med dødsulykker med høyrisikoatferd for bilførere 2012-2023, fordelt på de utløsende førernes alder. Andel av antall ulykker pr. aldersgruppe i parentes.

Figur 7.2 viser at høyrisikoatferd var registrert i en høyere andel av ungdomsulykkene enn manglende førerdyktighet for både 16-17 åringene, 18-19- og 20-24-åringene. Til dette kan innvendes at høyrisikoatferd er lettere å dokumentere enn atferd knyttet til manglende førerdyktighet, som kan forklare noe av overhyppigheten. Høyrisikofaktorer er også ofte «sterkere» og vil derfor ha en tendens til å «trumfe» andre risikofaktorer. Den høye andelen førere med høyrisikoatferd blant 16-17 åringer skyldes først og fremst at de kjørte uten førerkort, som inngår blant høyrisikofaktorene.

Figur 7.2 viser i tillegg at unge førere var overrepresentert på manglende førerdyktighet sammenlignet med andre førere fram helt fram til alder 70 år. Foruten mindre kjøreeerfaring, kan dette også skyldes at kodingen er preget av aldersspesifikk forventning. Tidligere ble faktorene *unge over 25 år* brukt som en selvstendig medvirkende faktor, som nå er tatt ut av kodeverket.

²⁶ I samlefaktoren *manglende førerdyktighet* inngår enkeltfaktorene kjøreeerfaring, trafikal kompetanse, erfaring med kjøretøyet, informasjonsinnhenting, teknisk kjøretøybehandling og annen førerdyktighet. I samlefaktoren *høyrisikoatferd* inngår enkeltfaktorene manglende bilbelte, bruk av mobil, kjøring over fartsgrensen, godt over fartsgrensen, i ruspåvirket tilstand og uten førerkort samt med stjålet bil og øvrig særlig risikofylt atferd.

Anbefalinger

Som antydnet over blir førerdyktighetsfaktorer knyttet til de unges manglende kjøreerfaring sjeldnere vurdert som nødvendige og/eller tilstrekkelige alene for at ungdomsulykker skal inntreffe enn høyrisikofaktorer. Samtidig erfarer UAG at de uerfarne førerne gjennomgående har dårligere evne til å forutse farlige situasjoner, vurdere avstand og håndtere kjøretøyet under stress, enn eldre førere, som er med på å forsterke det risikosøkende elementet. For å få bukt med ungdomsulykkene vil det altså ikke være nok å forbedre kjøreferdighetene alene, eller kun sette inn strengere sanksjoner mot de mest risikoorienterte, men *kombinere tiltakene*.

Høyrisikoulykkene representerer som nevnt foran en type trafikantatferd som veitransportsystemet ikke er dimensjonert for. Dette betyr at de ofte faller utenfor det de tradisjonelle ulykkes- og skadeforebyggende tiltakene er utformet for å fange opp. Felles for disse ulykkene er at de alle er resultat av bevisste og ulovlige handlinger, selv om de unge som står bak disse kan være forskjellige med tanke på grad av sårbarhet og risikoutsatthet. Det beste hadde selvfølgelig vært å «ta det med det gode», f.eks fjerne prikker som belønning for engasjement i trafiksikkerhetsarbeid. Man kommer imidlertid ikke utenom at en forholdsvis stor andel av de unge førerne også er tidligere straffet for andre lovbrudd (politiet 2023). Det er derfor viktig å se risikofylt kjøring i sammenheng med bredere atferdsproblemer og livssituasjon, som også støttes av litteratur på området (kapittel [3.1.7](#)). *Tiltak rettet mot denne gruppen må derfor være tverrfaglige og helhetlige*. Dette peker på politiet som en viktig aktør, både i sin primære rolle som kontroll- og sanksjonsmyndighet og som samarbeidspartner med andre aktører, som f.eks skoleverket, barnevernet og helsevesenet. Politiet bør også utnytte den kunnskapen de besitter om *sammenheng mellom trafiksikkerhetsarbeid og kriminalitetsbekjempelse* for å luke ut disse førerne gjennom kontroller. Dette i tillegg til at de må være til stede der unge oppholder seg, spesielt i områder og på tider på døgnet og i uken hvor unge er mest utsatt. Det vises i denne forbindelse til anbefalinger for funn 7 (nattulykker) og funn 8 (ulykker utenfor sentrale strøk). *Lokale tiltak* bør koordineres mellom blant annet UP, Statens vegvesen og fylkeskommunene, og tilpasses spesifikke utfordringer i ulike regioner. Eksempler på slike områder kan være veistrekninger utenfor tettbygde strøk der det er lettere å slippe unna kontroll eller steder der unge samles til uorganiserte biltreff ("street meets").

Det er også foreslått å møte de mest risikoutsatte ungdommene med mer utradisjonelle, aktiviteter, som får dem vekk fra veiene og inn på *trygge adrenalinbaserte aktiviteter*, der de kan få ut sin energi på for eksempel klatring. For noen unge kan banekjøring brukes som en "gulrot" for å motivere til bedre kjørevaner. Dette bør i så fall være strengt kontrollert, med klare krav om oppmøte og læring.

Å benytte *atferdsregistratorer* som overvåker kjøreatferd, som f.eks hastighet, kan også være et virkemiddel. *Alkolås* kan også benyttes, som forhindrer de unge å starte bilen dersom de er beruset. Både alkolås og atferdsregistratorer kan oppleves som kostbare, inngripende og tillitsundergravende. Det er også risiko for tekniske feil, stigmatisering og usikker effekt sammenlignet med andre tiltak.

Ulykkesanalysene som gjøres av UAG har som mål å bidra til læring, både rettet mot førerne direkte og de som arbeider med trafiksikkerhet. *Ungdomsulykkene bør derfor, i større grad enn det som er gjort til nå, benyttes som grunnlag for undervisningsopplegg*. Det pågår i disse dager et forberedende arbeid for å gjennomføre landsomfattende trafiksikkerhetsdager med undervisning for 10. klassinger i Statens vegvesens lokaler og andre steder. Å få inn læring fra ungdomsulykkene i denne forbindelse, for eksempel gjennom å fortelle anonymiserte historier om hva man ikke skal gjøre, kan være et tiltak som bør vurderes. Det samme bør også gjøres på videregående trinn (se kapittel [7.5](#), side 110).

Det kan også stilles spørsmål ved *prikkbelastningsordningen* er effektiv nok, dvs. om uforsvarlig kjøring som medfører prikker i førerkortet bør følges opp med noe mer aktivt som «svir» mer enn at prikkene strykes etter tre år. Dagens system fungerer som en advarsel, men gir ikke nødvendigvis læring eller refleksjon. Her kan det f.eks vurdere ulike former for obligatorisk opplæring i tillegg.

7.5 Tidlig, praksisnær og målrettet opplæring

Manglende førerdyktighet var medvirkende i nær halvparten av dødsulykkene med unge bilførere, mens dette gjaldt under en tredjedel av ulykkene med andre førere. Ulykkesfrekvensen sank jevnt med økende antall år med førerkort. Unge førere med under ett år med førerkort var særlig utsatt: Over 40 prosent av ungdomsulykkene med manglende førerdyktighet som medvirkende faktor skjedde i denne gruppen. De hyppigste enkeltfaktorene som inngår i samlebetegnelsen førerdyktighet, var lite *kjøreerfaring*, der 18-åringene utgjorde halvparten, og lite *erfaring med kjøretøyet*. Dette samtidig som de eldre førerne i større grad skåret høyt på faktorer som mangelfull *informasjonsinnhenting* (uoppmerksomhet) og *teknisk kjøretøybehandling*. Når det gjelder *trafikal kompetanse*, kom de unge og de eldre førerne likt ut. Kombinasjonen av manglende kjøreerfaring og høy fart forekom i hele 64 prosent av ungdomsulykkene. Kombinasjonen manglende *kjøreerfaring* og en eller flere *veifaktorer*, ofte i form av krevende kurver, gjaldt halvparten.

Manglende erfaring var altså en sentral risikofaktor. Uten automatiserte ferdigheter og god fareoppfatning bruker de unge mer mental kapasitet på grunnleggende kjøreoppgaver og har vanskeligere for å tolke og reagere på farer i trafikken. For mer om dette, se kapittel [3.1.3](#).

Anbefalinger

Selv om bevisst risikotaking synes å være den mest fremtredende årsaken til ungdomsulykker, må manglende førerdyktighet inngå som et sentralt premiss for utforming av tiltak. De ulike formene for «førerdyktighet» blant unge reflekterer en felles faktor - manglende kjøreerfaring - som igjen bidrar til at risikofylt atferd får alvorlige utslag. Tiltak må derfor ikke bare rette seg mot risikovillighet og umodenhet hos de unge førerne, men også mot å styrke førerdyktigheten. Dersom man skal lykkes med å styrke de unges førerdyktighet, må opplæring og påvirkning skje på et tidlig stadium i de unges liv, etterfulgt av praksisnær trening med gradvis eksponering for krevende situasjoner. Dette kan bidra til å overflødiggjøre eller redusere behovet for andre, mer inngripende tiltak.

Når det gjelder satsing på *praksisnær og risikobasert opplæring*, kan økt mengde av kjøretrening, inkludert kjøring under krevende forhold (vinter, mørke), være en type tiltak. Dette betyr at risikoforståelse og beslutningstrening bør være en sentral del av undervisningen, med fokus på typiske risikofaktorer for ungdomsulykker (fart, kurver og kjøretøyfeil). Aktuelle opplæringsinstitusjoner inkluderer først og fremst trafikkskolene, men også grunn- og videregående skole. Det kan være en utfordring at opplæringen som tilbys er for generell og ikke tilstrekkelig tilpasset risikofaktorer som er typisk for unge førere.

Skole- og utdanningssektoren er en viktig aktør, der effekten først og fremst vil komme gjennom holdningsskapende arbeid og kunnskapsformidling. Det som er spesielt med denne aktøren er at her nås alle unge, med årskull på rundt 65 000 som potensial (ungdomsskole). Kjøring med lett MC blir et viktig tema på dette skoletrinnet.

Når det gjelder *grunnskolen*, har utviklingen av andelen ungdomsskoleelever som tar valgfag trafikk gått ned de siste årene. Statistikk fra skoleåret 2022/2023 viser at dette gjaldt 12-13 prosent av de unge. For å bøte på dette, og for å sikre en bred tilnærming der unge i denne alderen nås på et tidlig tidspunkt, vurderer Statens vegvesen å etablere et nasjonalt tilbud om trafikksikkerhetsundervisning for elever på 10. trinn. Her tenker man å kombinere digital undervisning og undervisning på skoler, trafikkstasjoner og andre lokasjoner.

Samme mengde skoleelever kan også nås senere på *videregående skoler*, der motivasjonen og effekten kanskje er større fordi mange holder på med øvingskjøring for bil i denne fasen av livet, eller nylig har fått førerkort for bil. Risikoen for å havne i bilulykker er som nevnt klart størst i aldersgruppen 18- og 19

år. Å følge opp og støtte ferske førere kan også være en strategi for bedre førerdyktighet, der de fleste i målgruppen vil være videregående elever. Her kan metodene gå mer i retning veiledning, med fokus på refleksjon og erfaringsoverføring. Det kan også tenkes at det bør gjennomføres tiltak for å sikre de unges kjennskap til aktuell bil de skal kjøre i starten, inkludert teknisk forståelse og håndtering av nødsituasjoner. Det vises til kapittel [7.6](#).

Et tiltak i denne forbindelse kan være å iverksette en landsomfattende ordning, der trafiksikkerhet inngår som et opplegg lagt til det som på videregående skoler kalles «annerledesdager» for elevene. De videregående trinnene er pålagt å legge til rette for læring innenfor tverrfaglige temaer som f.eks folkehelse og livsmestring, der trafiksikkerhet bør kunne sies å inngå. Etter gjennomført eksamen på vårhalvåret har mange videregående-elever, spesielt på VG1 og VG2, en del tid hvor fagene er avsluttet, og man venter på skoleslutt. Her kan det lages et undervisningsopplegg som kan tilbys denne dagen, eller de opplæringsressursene som allerede finnes, f.eks fra Trygg Trafikk side, kan slippe til.

Foreldre er en viktig aktør i opplæringen, både som rollemodeller og ledsagere ved øvelseskjøring. Gjennom foreldrene kan man få inn gode holdninger og sikre mengdetrening på et tidlig tidspunkt, som i fagmiljøene fremheves som en suksessfaktor for økt førerdyktighet blant de yngste førerne. Det kan i denne forbindelse også tilbys egne kurs og informasjonsmøter for foreldre. Dette kan være både fysiske og digitale kurs tilpasset ulike alderstrinn. Å innføre obligatoriske ledsagerkurs for foreldre jf. en modell som brukes i Sverige, kan også være et tiltak. Et annet kan være krav om dokumentasjon på omfattende øvingskjøring (5000 km) i samarbeid med en trafikkskole over minimum to år. I denne forbindelse må det minnes om at unge fra familier med lav inntekt, lav utdanning og begrensede ressurser generelt er overrepresentert i grupper med høy risikoførelse (kapittel [3.2.3](#)). Dette betyr at denne gruppen, som kanskje hadde trengt det mest, ikke har like gode mulighet for oppfølging fra foreldre som andre unge.

En mer *gradvis overgang til full førerstatus* kan redusere ungdomsulykkene, for eksempel ved å innføre eller styrke gradert førerstatus (f.eks. prøveperiode med begrensninger), som kan gi unge førere tid til å bygge erfaring under kontrollerte forhold. Som nevnt under funnene 3, 6 og 8, kan dette inkludere passasjerbegrensninger og begrensninger når det gjelder kjøring om natten.

Som diskutert i funn 5, kan det også vurderes å stille krav til *minimum sikkerhetsutstyr* i biler brukt av førstegangsførere (f.eks. ABS-bremser og stabilitetskontroll).

7.6 Gamle biler og unge førere en farlig kombinasjon

Dobbelt så mange av de involverte ungdomsbilene var over 15 år sammenlignet med bilene til andre førere. De eldste bilene var særlig overrepresentert i ulykker med høyrisikoatferd. Bilene til de unge førerne hadde oftere feil og mangler enn bilene til andre førere. Den vanligste feilen var dårlige dekk. Halvparten av ulykkene der dårlige dekk var medvirkende, skjedde på vinteren. Ungdomsbiler involvert i møteulykker skilte seg ut, der et flertall både var gamle og var registrert med tekniske feil eller mangler. Gjennomgangen av de 56 dødsulykkene der det var flere unge i bilen, viste at BMW dominerte, med Volvo på andre plass.

Gamle biler med dårligst sikkerhetsstandard havner lettere i trafikkulykker og kommer dårligere ut med tanke på personskader, enn nyere biler (kapittel 5.7). En «gammel bil» i 2023 var mer kollisjonssikker enn en gammel bil i 2013. Til tross for at eldre biler etter dagens standard kan være godt vedlikeholdt og trygge, vil de ikke ha de samme avanserte sikkerhetsfunksjonene som nyere modeller. Nye sikkerhetsstandarder og kontinuerlig innovasjon sikrer at bilene blir tryggere for hver generasjon (Høye 2017). I samme rapport slås det fast at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i en ulykke i gjennomsnitt har gått ned med 4,2 prosent pr. modellår når bilens vekt holdes konstant. En studie fra NKT-Traume (Breen 2023), viser at blant unge som havnet på sykehus med alvorlige skader etter trafikkulykker med bil i Norge i 2013-2016, hadde de fleste en eller annen form for feil knyttet til bilbeltebruk eller sittet i eldre bil uten adekvat sikkerhetsutstyr.

Anbefalinger

Unge førere er i utgangspunktet en høyrisikogruppe. Når de i tillegg ofte kjører gamle biler med tekniske mangler og dårligere kollisjonssikkerhet, øker risikoen ytterligere. Tiltak for å redusere denne overrepresentasjonen kan være strukturelle, økonomiske, pedagogiske eller kontroll- og sanksjonsrettede.

Av *strukturelle tiltak* kan strengere og hyppigere EU-kontroller for eldre biler som hovedsakelig brukes av unge førere gjennomføres. Det kan også vurderes teknologikrav på eldre biler brukt av førstegangsførere – for eksempel krav til minimum sikkerhetsutstyr som ABS-bremser og airbag. Når det gjelder ABS-bremser, er dette spesielt viktig for de unge, da de oftere enn eldre førere har dårlig risikovurdering og mindre erfaring med panikkbremsing i forbindelse med skrens og tap av kontroll i svinger eller på glatt føre. Uten ABS må man manuelt "pumpebremse" for å unngå låsing, noe som er særlig krevende under stress.

Av *økonomiske tiltak* kan det være en idé å etablere ordninger med lavere forsikringspremier for unge som kjører biler med høy sikkerhetsrating (Euro NCAP), eller skrotningspremier for gamle og «kollisjonssvake» biler, slik at det blir økonomisk gunstig å oppgradere.

Eksempler på *pedagogiske og holdningsskapende tiltak* kan være å lære de unge å identifisere tekniske feil og forstå sammenhengen mellom bilens tilstand og ulykkesrisiko. Samarbeid med videregående skoler (særlig der elever tar bilfag/tekniske fag) for å øke kunnskapen om bilsikkerhet bør kunne være et relevant tiltak i denne forbindelse.

Når det gjelder *kontroll og sanksjoner*, bør det gjennomføres hyppigere tekniske kontroller utført av Statens vegvesen, særlig rettet mot ungdomsbiler i risikokategorien, med strengere reaksjoner ved kjøring med alvorlige mangler på kjøretøy. Politiet kan også med fordel målrette sine kontroller av "ungdomsbiler" i dårlig teknisk stand.

Funn fra studien nevnt over (Breen 2023) sammenholdt med våre, tilsier at det fortsatt er betydelig potensial for å redusere antall dødsfall og alvorlig skader blant unge. Dette ved økt fokus på bruk og korrekt bruk av bilbelte, samt ved at unge førere bør kjøre den nyeste og mest moderne bilen i husholdningen.

7.7 Nattulykker blant unge bilførere krever restriksjoner og kontrolltiltak

En tredjedel av ungdomsulykkene skjedde på sen kveld eller natt, hvorav de aller fleste inntraff etter midnatt. Denne andelen var tre ganger høyere for de unge sammenlignet med tilsvarende ulykker blant eldre førere. Forskjellen var like stor når vi kun så på nattulykkene. Høyrisikoatferd var svært utbredt i disse hendelsene, og ble vurdert til å ha medvirket i hele 85 prosent av nattulykkene. Dette gjaldt blant annet kjøring godt over fartsgrensen, under ruspåvirkning, uten bilbelte og uten førerkort. Nattulykkene skjedde oftest med førere som var alene i bilen (80 prosent), men også der den unge føreren hadde med unge passasjerer (20 prosent).

Bjørnskau beregnet i 2009 høyrisikogrupperes risiko i trafikk, herunder unge bilføreres risiko, fordelt på blant annet ukedag og tid på døgnet (Sørensen mfl. 2010). For unge bilførere ble det i denne forbindelse pekt på én situasjonell risikofaktor: nattkjøring. Beregningen viste at unge bilførere relativt sett ikke hadde høyere risiko natt til lørdag og natt til søndag enn andre grupper av bilførere, men at de likevel var mer utsatt på disse tidspunktene, fordi de kjørte mye mer om natten og særlig om natten i helgene enn andre grupper. Det ble i denne forbindelse pekt på at det var vanskelig å avgjøre hvorvidt det var slik at kvelds- og nattkjøring var forbundet med så høy risiko fordi så mange unge kjørte i dette tidsrommet, eller om unge hadde så høy risiko fordi de kjørte så mye om kvelden og natten. Det ble også spekulert i at den høye risikoen om natten i helgene kunne skyldes mer ruspåvirket kjøring i disse tidsrommene, noe Bjørnskaus data om ruspåvirket kjøring imidlertid ikke tydet på (Sørensen mfl. 2010).

Anbefalinger

Tiltak som retter seg spesielt mot disse ulykkene vil i kraft av sin hyppighet og overrepresentasjon sammenlignet med andre førere ha potensial for særlig effekt. Når det gjelder kjørerestriksjoner på disse tidspunktene, kan disse være midlertidige, aldersavhengige eller situasjonsbetingede, og vil kreve lov- eller forskriftsendringer for å kunne håndheves og ha effekt. Eksempler på restriksjoner kan være tidsbegrensninger, krav om ledsager, bruk av atferdsregistrator og trinnvis tilgang til full førerrett. Når det gjelder effekt av tiltaket, f.eks av ikke kjøring mellom 23 og 06 uten ledsager, vil denne sannsynligvis være relativt høy, og treffe en viktig risikogruppe, eksempelvis unge menn som kjører alene sent på kvelden og på natten, som utgjør en stor andel av nattulykkene. Tiltakets gjennomførbarhet vil imidlertid være lavere, da det fort kan oppleves som inngripende, selv om det er gjennomført i flere land (f.eks USA og New Zealand). Skal man lykkes, vil det uansett kreve gode utredninger i forkant, som vil måtte inkludere kunnskapsinnhenting og analyse, juridisk vurdering og dialog med og forankring hos berørte parter.

Et annet tiltak, som er mindre omfattende, med antatt høy effekt og middels til høy gjennomførbarhet, er økt politikontroll på kvelds- og nattestid, særlig i helgene. Det er kjent at risiko for å bli tatt reduserer risikovilligheten. Samtidig, som også den store hyppigheten av ulykker på veier utenfor tettbygd strøk indikerer, skjer disse ulykkene nettopp på tider og steder der de unge vet at sannsynligheten for å bli tatt er mye mindre. Tiltaket er teknisk og juridisk fullt mulig, men vil i et spredtbygd land som Norge kreve uforholdsmessig store politiresurser som det ligger i tiden at kanskje heller burde brukes til annen kriminalitetsbekjempelse blant unge. Det må her minnes om at en høy andel av unge bilførere som er involvert i dødsulykker også har vært involvert i andre lovbrudd.

7.8 Lokale tiltak mot risikokjøring og mobilitetsutfordringer i distriktene

Mer enn åtte av ti ungdomsulykker skjedde i områder med spredt bebyggelse, og da ofte på veier uten belysning med lav trafikk (ÅDT < 2000) og fartsgrense 80 km/t. Nesten alle de involverte unge førerne var kjent i på stedet der ulykken skjedde – enten ved at de bodde eller ofte kjørte der.

Ungdomsandelene (av alle dødsulykker) pekte seg ut som særlig høye i Troms, Møre og Romsdal, Agder og Finnmark seg, mens Oslo og Vestfold hadde de laveste andelene.

I distriktene er det ofte mindre synlig politi, noe som kan føre til lavere opplevd risiko for å bli tatt ved regelbrudd, i tillegg til at faktorer som dårlig kollektivtilbud, lengre avstander og større bilavhengighet gir økt eksponering for risiko. Unge i distriktene er ofte avhengige av bil for å komme seg til skole, jobb og fritidsaktiviteter. Dette kan også føre til tidlig og hyppig bilbruk, ofte før de har opparbeidet tilstrekkelig erfaring. Ulykkene i spredtbygde områder er også oftere mer alvorlige enn i rurale strøk, grunnet høyere hastigheter, dårligere veistandard og lengre responstid for nødeter enn i urbane strøk. Om geografiske forskjeller i trafikkulykker – se også kapittel [3.1.5](#).

Anbefalinger

Da ulykker som inntreffer «på bygda» ofte skjer på natten og/eller med flere unge i bilen, vil noen av de samme tiltakene som gjelder høyrisikoatferd generelt (funn 1) og natt- og flerungdomsulykker spesielt (funn 6 og 8), også gjelde for disse ulykkene. Det siktes her f.eks til restriksjoner på nattkjøring og passasjerbegrensninger. At det også her nesten utelukkende gjelder unge menn (funn 2), må ikke glemmes. I denne forbindelse er det grunn til å minne om at kvinner på variabelen *ulykkens beliggenhet* utgjorde hele 40 prosent av alle ulykkene som skjedde i sentrumsområder, altså var mindre underrepresentert enn på andre variabler.

For disse ulykkene vil det i tillegg kunne være aktuelt med økt satsing på ungdomstilpasset kollektivtransport, spesielt på kvelden og i helger. Som nevnt i kapittel 7.2, kan også tiltak på kjente risikoutsatte strekninger med lav trafikk vurderes. Et eksempel på dette kan være kampanjer rettet mot bygdeungdom om risiko ved «kjent terreng», gjerne i samarbeid med lokale trafikkskoler, skoler og andre ungdomsmiljøer.

I denne sammenheng må nevnes at en viktig bakgrunn for Statens vegvesens pågående utredning av mulig landsdekkende trafiksikkerhetstilbud for elever på 10. trinn nettopp er å sikre et likeverdig og pedagogisk godt tilbud til alle elever i Norge, uavhengig av geografisk beliggenhet.

7.9 Forebygging av flerungdomsulykker krever tiltak mot gruppepåvirkning og føreransvar

Én av tre dødsulykker med unge utløsende førere involverte flere unge i samme bil. 43 prosent av disse igjen skjedde med to eller flere unge passasjerer i bilen. Ulykkene skilte seg ut ved at de ofte skjedde i nærområdet til de involverte, og gjerne i forbindelse med fritidsaktiviteter. De skjedde også hyppigere på natten og i regioner som Vest- og Nord-Norge. Førerne var nesten utelukkende unge menn, mens tre av ti passasjerer var kvinner. Mange av passasjerene brukte ikke bilbelte – hele 29 prosent – sammenlignet med 14 prosent av førerne. Flerungdomsulykkene var mer preget av høy risikoatferd (bortsett fra ulykkene som skjedde på natten, ref. funn 7) enn andre ungdomsulykker: Førerne kjørte oftere uten gyldig førerett, i ruspåvirket tilstand og med betydelig høyere fart enn tillatt – ofte over 100 km/t. Bilene som ble brukt var ofte eldre modeller, der BMW og Volvo dominerte. Ulykkene skjedde dessuten oftere på veier med lavere fartsgrenser (60 km/t eller lavere) og på natten enn de øvrige ungdomsulykkene.

Forskning fra ulike kilder viser at tilstedeværelsen av flere unge passasjerer i bilen kan øke sannsynligheten for alvorlige trafikkulykker. Unge førere er særlig utsatt for sosial påvirkning, både direkte (oppmuntring til fart) og indirekte (forventningspress). Risikoen kan mer enn dobles når én eller flere jevnaldrende er med i bilen (Ouimet m.fl. 2015). Dette skyldes at unge har et særlig sterkt behov for gruppetilhørighet og vise seg fram, som gjør at unge førerne, særlig menn, lettere kan bli distraheret eller føle et press til å ta større risiko når de har venner i bilen enn andre førere. For mer litteratur om dette, se kapittel [3.1.4](#) om sosial påvirkning og gruppepress.

Det er i denne forbindelse naturlig å problematisere at det ikke alltid er opplagt hvem som er den utløsende part når en ulykke skjer. I noen tilfeller vil flere parter i større eller mindre grad ha vært medvirkende, eller «aktive», i form av uaktsomhet, distraksjon, passiv forsømmelse og fravær av inngripen. Eksempler her kan være passasjerer som har distraheret føreren eller har latt være å bruke bilbelte. Det kan også være ikke-utløsende førere som har gjort lite for å være synlige og for å unngå sammenstøt gjennom styring og bremsing.

Ungdomsforskning viser at holdninger og normer i sosiale miljøer og vennegrupper spiller en nøkkelrolle i å forme atferd blant unge, så også unges atferd i trafikken. Eid Jacobsen (2025) understreker at det også må tas høyde for disse mekanismene i arbeidet med trafiksikkerhet blant unge. Det faktum at unge førere i større grad bedriver risikofylt kjøring med jevnaldrende i bilen, gjør at en også burde ha passasjeratferd, og ikke bare førerne, i fokus.

Anbefalinger

Samlet sett fremstod flerungdomsulykkene som mer alvorlige og risikopregede enn andre ungdomsulykker, noe som peker på behovet for målrettede tiltak mot både unge bilførere og unge passasjerer. Funnene – og øvrig forskning – styrker dermed behovet for:

- økt bevisstgjøring om gruppepress og føreransvar
- reguleringer eller restriksjoner rettet mot ferske førere med passasjerer
- ytterligere forskning og oppfølging av tiltak rettet mot flerungdomsulykker

Tiltak som bør vurderes i denne forbindelse kan være

- regulatoriske tiltak, f.eks. passasjerrestriksjoner og endringer i føreropplæringen/lærerplaner
- holdningsskapende tiltak, f.eks. kampanjer og ungdomsinvolvering
- tekniske og fysiske tiltak knyttet til bilen
- forskning, f.eks. om sosial påvirkning og passasjeratferd

Når det gjelder tiltak knyttet til *reguleringer*, kan man - i likhet med for nattulykkene - innføre begrensninger på antall unge passasjerer ferske førere kan ha med seg, særlig i de første månedene etter førerkortet er tatt. Dette kan bidra til redusert gruppepress og distraksjon, samtidig som det kan oppleves som inngripende eller føre til mer kjøring alene, som også medfører risiko. Det minnes her om at i hele 80 prosent av nattulykkene, som framstod som de mest risikopregede av ungdomsulykkene, var den unge føreren alene i bilen. Man kan også sørge for at føreropplæringen får økt fokus på gruppepress og passasjer i opplæringen. Dette kan gi varig holdningsendring, og bør være lett å integrere i eksisterende opplæringssystem. På den annen side er slik effekt vanskelig å måle, samt at det krever oppdatering av læreplaner og instruktørkompetanse.

Av *holdningsskapende tiltak* kan det gjennomføres informasjonskampanjer om risiko ved flerungdomskjøring, med fokus på gruppepress og passasjeransvar. Dette kan nå bredt ut via sosiale medier og på skolearenaer. Samtidig krever denne typen tiltak kontinuitet for å ha effekt, samtidig som effekten vil være vanskelig å dokumentere. Som for flere av de andre tiltakene nevnt foran, bør unge være medskapere av tiltak og kampanjer, f.eks gjennom elevråd, ungdomsråd og lokale prosjekter. Dette øker eierskap og kan gi mer treffsikre budskap, men tiltaket krever kontinuitet, tid og ressurser og avhenger av engasjement og oppfølging.

Et *teknisk tiltak* kan være bruk av teknologi for overvåking og varsling, der det varsles om høy fart eller ruspåvirkning, slik det gjøres for manglende bilbeltebruk. Dette er også foreslått i forbindelse med flere andre funn i denne analysen der høyrisikoatferd inngår som en vesentlig sikkerhetsutfordring. Slike tiltak kan gi direkte adferdsendring, og teknologien finnes allerede i mange biler i dag. Av argumenter mot dette kan nevnes at de unge er overrepresentert på kjøring av gamle biler, som ikke er så godt utstyrt med moderne teknologi som de nyeste bilene. Samtidig assosieres dette med overvåking, som trolig ikke vil være populært blant de mest risikosøkende unge, og som dessuten vil kreve frivillighet.

Av *forskningsrelaterte tiltak* kan man gjennomføre mer forskning på hvordan passasjerer påvirker førere, og hvordan sosiale normer utvikles. Dette kan gi bedre grunnlag for treffsikre tiltak, og avdekke nye risikofaktorer. Her vil imidlertid langsiktig innsats, finansiering og tverrfaglig samarbeid bli nødvendig, der effekten kommer senere og framstår mindre tydelig enn flere av de andre tiltakene.



7.10 MC-tiltakene må skille mellom ulykker på tung og lett MC

Analysen av dødsulykker med unge MC-førere viser tydelige forskjeller mellom den yngste gruppen på lett MC (16–17 år) og den eldre gruppen på tung MC (18–24 år). Den viktigste forskjellen var at unge på tung MC langt oftere utviste høyrisikoatferd enn de unge på lett MC. Unge på lett og tung MC hadde også noen fellestrekk som skilte dem fra andre MC-førere. Et av disse var at ulykkene oftere skjedde i kurver der farten ikke nødvendigvis var så høy, men for høy etter forholdene. Forskjellene innad i ungdomsgruppen på den ene siden og mellom unge og eldre MC-førere på den andre, tilsier at tiltakene bør være differensierte og tilpasset de respektive gruppenes særpreg.

Anbefalinger

Lett MC

Den yngste av MC-førergruppene fremstod for det meste som regellydige, men med begrenset kjøreefaring og trafikal kompetanse. Lett MC-ulykkene skjedde i all hovedsak i nærmiljøet, på dagtid og i ukedagene. De involverte i svært liten grad regelbrudd som kjøring uten førerkort eller betydelig fartsovertredelse. Dette indikerer at tiltak rettet mot denne gruppen bør ha et pedagogisk fokus, med vekt på kompetansebygging og praktisk ferdighetstrening. Trening er derfor svært viktig.

Nærmere lesing av de aktuelle ulykkesrapportene ga inntrykk av at den største utfordringen var manglende erfaring. Flere av de omkomne hadde svært lite eller ingen kjøreefaring. Hvor mye opplæring de hadde fått, framgikk ikke i rapportene. Unge førere kan i dag få førerrett uten å ha gjennomgått grundig nok opplæring som dekker alle nødvendige ferdigheter og kunnskaper for sikker kjøring, noe som kan føre til at de ikke er godt nok forberedt på å håndtere komplekse trafikksituasjoner (Wigum m.fl 2025). Det er derfor rimelig å stille spørsmål ved om dagens aldersgrense på 16 år gir unge førere tilstrekkelig modning og læringsgrunnlag før de får tilgang til motorisert ferdsel i trafikken.

Ulykkene vitner om både manglende erfaring og kunnskap om sårbarhet og risiko for å bli drept eller hardt skadd ved feilhandlinger. Det er grunn til å vektlegge skolen som en viktig aktør i denne forbindelse. Da tallet på ungdomsskoleelever som tar valgfag trafikk har gått mye ned, som omfatter aldersgruppen med lov til å øvelseskjøre på lett MC, blir det viktig at skoleverket bidrar på annen måte mot denne økende trafikksikkerhetstrusselen blant unge. Et nasjonalt tilbud om trafikksikkerhetsundervisning for elever på 10. trinn som for tiden vurderes innført, vil nå nettopp denne målgruppen, og bør inneholde egne moduler knyttet til MC-kjøring.

Øvelseskjøring blir særlig viktig i denne forbindelse. Det er en ulempe at foreldre, som er den gruppen det er mest naturlig at er ledsagere, sjeldnere har MC enn de har bil. Dette gjør at muligheten for å kunne trene med sine barn vil være begrenset

Med aldersgrense 15 år for å kunne øvelseskjøre med lett MC, er også tiden knapp for å få nødvendig erfaring før man slippes ut på veien alene. For bil er den lovlige øvelseskjøringstiden dobbelt så lang. MC-sesongen er dessuten kort, særlig hvis den unge fyller 15 sent på året. Dette er et ytterligere argument for å heve aldersgrensen for førerrett til 18 år, som da vil føre til at tiden man kan øvelseskjøre øker betraktelig.

Øvelseskjøring med MC krever særlig god planlegging og vurdering av både ferdigheter og modenhet hos den unge. Den må skje under strengt kontrollerte forhold, med riktig opplæring, utstyr og en trygg, kompetent ledsager. At den unge får praksisnær mengdetrening, og at denne skjer under trygge forhold, er på mange måter viktigere enn for ferske bilførere, da konsekvensen av uhell, både under øvelseskjøring og rett etter at man har fått førerrett, vil være betydelig mer alvorlig enn konsekvensene ved tilsvarende uhell rett før og etter ervervet førerkort for bil. Selv om man kan øve på lukket bane

eller gjennomgå simulatorbasert opplæring, benytte mentorordninger og gjennomgå den obligatoriske føreropplæringen, vil praktisk trening i realistiske omgivelser være det beste. Holdningsskapende arbeid bør være lavintensivt og positivt vinklet, med fokus på trygghet og mestring, snarere enn sanksjoner.

Tung MC

I kontrast til ulykkesprofilene for de yngste førerne på lett MC, fant vi at den eldre ungdomsgruppen på tung MC hadde en langt høyere grad av risikopreget atferd i forkant av ulykkene enn de yngre førerne på lett MC. En tredjedel av ulykkene på tung MC innebar alvorlige regelbrudd, som kjøring uten gyldig førerkort, i ruspåvirket tilstand og med fart godt over fartsgrensen. En tredjedel av ulykkene skjedde dessuten på kvelden og på nattestid samt i helger. Tiltak rettet mot denne gruppen bør derfor ha en atferdsregulerende karakter, med vekt på risikoforståelse, konsekvensanalyse og sosial påvirkning. Reguleringstiltak som trinnvis tilgang til tung MC, begrensninger på nattkjøring og krav om dokumentert kjøreerfaring kan vurderes i denne sammenheng, slik vi har foreslått for unge bilførere. I tillegg kan teknologiske løsninger, som fartssperrer og elektroniske førerstøttesystemer, bidra til å redusere risikoen. Kontrolltiltak, særlig målrettet mot tidspunkter og steder med høy ulykkesfrekvens, kan være effektive og gjennomførbare.

Samlet sett viser analysen av MC-ulykker blant unge at tiltak for lett MC-førere bør være kompetanseorienterte, mens tiltak for tung MC-førere må være atferdsregulerende og sanksjonsbaserte. En slik differensiert tilnærming er nødvendig for å sikre treffsikkerhet i det framtidige trafiksikkerhetsarbeidet blant unge på MC.

8 Konklusjon og forslag til videre analyser og forskning

8.1 Konklusjon knyttet til anbefalinger

I foregående kapittel ble anbefalinger diskutert i lys av litteratur og funn. På bakgrunn av dette kan vi konkludere med at ungdomsulykker i trafikken krever målrettede tiltak basert på langsiktig statistikk og en helhetlig forståelse av de unges livssituasjon.

Funnene peker særlig mot de mest risikovillige unge. Eldre biler, nattkjøring og sosial påvirkning utgjør særskilte risikofaktorer. Det videre arbeidet bør bygge på langsiktige trender, bred aktørinvolvering og digital tilpasning. Ungdom må påvirkes tidlig samtidig som de ikke må behandles som en homogen gruppe. Det er også viktig å anerkjenne at de fleste unge oppfører seg ansvarlig.

Med utgangspunkt i temaanalysens hovedfunn (s. 102), anbefales følgende i tilfeldig rekkefølge:

1. Innsatsen bør bygge på kunnskap om ungdoms totale livssituasjon.
2. Tiltakene bør spisses i retning de mest risikovillige unge.
3. Unge menns betydelige overrepresentasjon må tas mer på alvor.
4. Ulykkene med flere unge i bilen aktualiserer tiltak mot sosial påvirkning og føreransvar.
5. Ulykkene på tung MC tilsier mer sanksjonsrettede og atferdsregulerende tiltak, mens ulykkene på lett MC viser et særlig behov for kompetanseorienterte tiltak.
6. Overrepresentasjon på nattulykker blant unge krever særskilte restriksjoner og kontrolltiltak.
7. Arbeidet med å skape gode holdninger og øvelseskjøring må starte tidlig.
8. Det bør tas hensyn til at unge oftere kolliderer med eldre biler enn andre førere.
9. Risikokjøring og mobilitetsutfordringer i distriktene bør møtes med lokale tiltak.
10. Ulykker med unge peker mot særskilte tiltak mot utforkjøring på fylkesveier.

I tillegg anbefales det å benytte følgende grep ved utforming av framtidige tiltak:

1. Fortsette med overvåking av den utflatede ulykkestrenden blant unge.
2. Navigere etter langsiktige statistiske trender, ikke kortsiktige svingninger.
3. Velge skreddersydde og «smarte» tiltak som svar på at ulykkesnedgangen blant unge kan være mettet.
4. Benytte bredere kunnskap om unge som innebærer at det trekkes inn flere aktører.
5. Ta i bruk virkemidler som tar hensyn til at de unge i økende grad opererer på digitale arenaer.
6. Unngå å betrakte unge som en homogen gruppe.
7. Huske at de fleste unge oppfører seg bra i trafikken.
8. Vurdere om unge er den viktigste målgruppen å nå.

Fortsatt overvåking av ulykkestrenden blant unge

En bakgrunn for temaanalysen har vært bekymringen om at ulykkesutviklingen for unge mellom 16 og 24 år er i ferd med å gå feil vei, med en utflating av kurven for antall drepte og hardt skadde de siste årene. Dette samtidig med en økende risiko for å bli drept eller hardt skadd blant 18- og 19-åringer i bilulykker og 16-17-åringer på lett MC. Dette understreker behovet for fortsatt oppmerksomhet og innsats rettet mot unge, særlig mot de yngste bil- og MC-førerne.

Langsiktige trender framfor kortsiktig statistikk

Det er viktig at innsatsen framover bygger på langsiktige trender og grundige analyser, fremfor å bli styrt av kortsiktig statistikk. Analysen har forsøkt å komme dette behovet i møte. Det er grunn til å advare mot en tendens til å «kaster alt man har i hendene» fordi mediene – ofte styrt av siste års statistikk - sier

noe annet. Siste års offisielle ulykkestall (2024) viste for eksempel, og for første gang på flere år, en kraftig nedgang i antall drepte (35 prosent), fra 20 omkomne unge i 2023 til 13 i 2024. Vi er med disse tallene nede på samme nivå som statistikkåret 2017, som var en av årene med lavest antall omkomne unge på flere tiår. Dette betyr ikke at vi skal slutte å følge med på statistikken, og med det sikre et fortsatt godt kunnskapsgrunnlag, men at svingninger må settes inn i en langsiktig kontekst.

Metning i ulykkesreduksjon krever smartere tiltak

Å utnytte mulighetene systematisk datainnsamling og forskning gir, ikke minst når det gjelder å følge med på hvor risikoen er størst, vil fortsatt og kanskje mer nå enn før, være nødvendig for å få ned ulykkene eller unngå ulykkesoppgang.

Vi har en positiv tiltakshistorie å se tilbake på som gir grunn til både optimisme og pessimisme: *Optimisme* fordi vi har sett at langsiktig, kunnskapsbasert og tverrsektorielt trafikksikkerhetsarbeid virker, *pessimisme* fordi vi nærmer oss et nivå der gevinstene fra de mest effektive tiltakene allerede kan være tatt ut, og at videre reduksjon derfor ikke er like sannsynlig. Kostnadene ved å redusere ulykkestallene ytterligere vil mest sannsynlig øke fordi tiltakene som gjenstår vil ha lavere effekt og kreve større ressurser pr. reddet liv eller unngått alvorlig skade. For å oppnå ytterligere reduksjon vil det i så fall kreve mer målrettede, «kraftfulle» og «smartere» tilnærminger. Her er det viktig å også hardt skadde med i betraktningen, selv om dataene for denne delen av nullvisjonsulykkene er mindre detaljerte.

Analysen tilsier at den gjenstående innsatsen bør bli mer *spesifisert* og rettet mot de gruppene av unge som står for de fleste ulykkene. Selv om tiltakene skårer høyt på effekt og er «kraftfulle», kan de oppfattes som kontroversielle. Dette ved at de enten er for inngripende og assosieres med overvåkning, eller vil møte på juridisk og politisk motstand, som er kostnadskreven i form av tid det tar å få dem gjennomført. Hvis de får aksept, vil effekten være høy, men da på lang sikt. Eksempler på slike tiltak kan være å gjennomføre restriksjoner rettet mot unge gutter i form av forbud mot kjøring på bestemte tider av døgnet eller begrensninger på antall unge passasjerer de har lov til å ha med seg i bilen. Det kan også være å benytte atferdsregistratorer som overvåker deres kjøreatferd.

Bredere kunnskap om unge

For å møte både nåtidens og fremtidens utfordringer må trafikksikkerhetsarbeidet i større grad enn før integrere kunnskap om ungdomstrender og de unges livssituasjon, noe litteraturgjennomgangen i kapittel 3 tydelig viser. Vi har blant annet vist at utflatingen i antall og økningen i risiko for å bli drept og hardt skadd som ung de siste årene samvarierer med en økning i flere andre bekymringsfulle tendenser blant unge. De framtidige tiltakene bør derfor – i tillegg til tiltak som regulering, teknologi og kunnskapsformidling - også bestå av innsats for å styrke de unges mestring, sosiale tilhørighet og livskvalitet. Dette forutsetter et enda tettere samarbeid mellom flere aktører enn hva som har vært tilfelle fram til nå, der transportsektoren, politiet, helsevesenet, utdanningssystemet og sosiale tjenester er involvert.

Digitale virkemidler

Kunnskapen må brukes for å spisse tiltakene, både med tanke på virkemidler, kommunikasjonsflater og hvilke grupper vi skal rette oppmerksomheten mot. Digital teknologi og sosiale medier har bidratt til å endre de unges fritid og sosiale samhandling. Samtidig er det trekk ved unge som forblir uforandret, blant annet behovet for å høre til og tilpasse seg gruppen. Det er viktig å være oppdatert på de unges trender og hvilke kommunikasjonsflater de er på, og hvilken rolle og funksjon de har. Dette må tas hensyn til i utvikling av tiltak.

Unge ingen homogen gruppe

NOVA understreker tydelig at unge ikke må behandles som en ensidig, homogen gruppe. Det er ofte vanlig å snakke om generasjonstyper, for eksempel generasjon Z i denne forbindelse. NOVA påpeker at dette kan bli for generelt. Unge har mange likhetstrekk, men det er også store forskjeller, som må tas hensyn til. For å sikre effekt, må dette også være utgangspunkt for framtidens tiltak mot unge.

Vår gjennomgang av forskning, enkeltulykker og fellestrekk ved disse, viser tydelig at de unge kommer fra ulike subkulturer og at noen har høyere aksept for risikofullt oppførsel og er mer sårbare enn andre. Analysen viser blant annet at mange av de unge førerne kjører på natten eller har flere jevnaldrende passasjerer i bilen.

Det er viktig å målrette spesifikt mot de man skal nå. Samtidig må man være klar over at det også kan være en utfordring å identifisere og kommunisere med ønsket målgruppe.

Er unge er den viktigste målgruppen å nå?

Det viktig å ha en helhetlig oversikt over ulykkessituasjonen/ulykkesbildet i Norge og vurdere hvilke målgrupper man skal prioritere og bruke ressurser på for å oppnå størst effekt i forhold til nullvisjonen. Unge er en viktig målgruppe, men det er samtidig viktig å ikke ha et så ensidig fokus på denne gruppen at det overskygger andre risikogrupper og områder med større potensial for forbedring og som vil ha høyere samfunnsnytte.

8.2 Forbehold og usikkerhet

Tallene i analysen har flere begrensninger. Disse går ut på at de gjelder kun dødsulykker, de er basert på en stor og sammensatt referansegruppe (alle personer over 24 år), de er relativt lave og de er i liten grad kontrollert for eksponering. Det kan også stilles spørsmål ved bruken av begrepet «utløsende fører», da det i noen tilfeller vil være vanskelig å konkludere med hvem som har initiert eller bidratt til ulykkeshendelsen.

For det første er tallene kun basert på *dødsulykker*. Dødsulykkene utgjør bare en liten del av «nullvisjonsulykkene» som vi blir målt på. Dette valget er imidlertid tatt da det kun er dødsulykkene vi har opplysninger om ulykkesårsaker for. Dødsulykker som analyseenhet innebærer at man kan knytte analysen opp mot utløsende førere, som ikke er mulig for ulykker med andre skadegrader i personskaderegisteret (TRULS). Dette er kompensert for ved at vi har inkludert et kapittel der drepte og hardt skadde er med. Her foreligger det imidlertid langt færre opplysninger pr. ulykke enn for dødsulykkene.

For det andre er det svakheter knyttet til vår bruk av *relativ risiko*. I mesteparten av analysen har referansegruppen vært utløsende bil- og MC-førere over 24 år, der også de aller eldste av de «eldre» førerne er med. Førere over 70 år har i likhet med de unge også en forhøyet risiko sammenlignet med gruppen som er minst utsatt, dvs. de middelaldrende. Dette betyr at tallene for de unge er noe underestimert. Ideelt burde ungdomsgruppen vært satt opp mot 10-årsgrupper som dekket alle involverte fra 25 år og oppover. Dette hadde imidlertid bydd på problemer knyttet til lave tall og personvern.

For det tredje omhandler analysen i liten grad *eksponering*. Analysen gjør det derfor "bare" mulig å gi større eller mindre støtte til de formulerte hypotesene. For å kunne oppfylle dette, ville det i så fall vært nødvendig med supplerende eksponeringsdata, som ofte ikke finnes eller som er vanskelig tilgjengelig. Mesteparten av analysen er deskriptiv, og ikke kontrollert for eksponering, som i denne forbindelse handler om i hvor stor grad de unge, og undergrupper av unge, kjører, sykler eller går i trafikken

sammenlignet med eldre førere. Befolkningens tidsbruk i trafikken henger sammen med tilgang på kjøretøy og om de har førerrett, der de unge skiller seg ut fra andre aldersgrupper. Om begrensninger ved bruk av reisevanedata, særlig for ungdomsgruppen - se avsnittet om eksponeringsdata i [2.3](#).

Analysen er for det fjerde preget av *små tall*, som særlig viser seg når tallene brytes ned på undergrupper, spesielt for MC-ulykkene. Metoden med bruk av relativ risiko er sensitiv for små tall, og når antall ulykker er lavt, kan små endringer gi store utslag. Dersom unge kjører langt mindre enn eldre førere, men har høyere ulykkesrate pr. km, kan det gi inntrykk av høy risiko, selv om total eksponering er lav. Til tross for at enkelte tall ikke avspeiler den populasjonen den er ment å representere, mener vi det er nyttig å bearbeide og synliggjøre statistikken, om ikke annet så for å reise hypoteser for videre analyser. Uansett har vi her med et totalutvalg av alle dødsulykker i målgruppen unge gjennom 11 år å gjøre. Selv med små utvalg kan det være verdifullt - og mulig - å vise trender over tid, samt få fram store ulikheter. Jo større forskjellene er jo mindre utvalg trenger man for å generalisere eller formulere interessante hypotese. Som et eksempel på dette kan nevnes at ingen av de 11 dødsulykkene med ung utløsende fører på MC inntraff på natten eller med fart godt over fartsgrensen.

Det opereres gjennomgående med begrepet *utløsende førere* i analysen. Opplysninger om hvem som var fører i flerpartsulykkene er helt sentrale for å kunne si noe om atferden, eller mangel på (riktig) atferd, som igjen danner et viktig utgangspunktet for å foreslå tiltak. Bruk av betegnelsen utløsende kan være problematisk, da det ikke alltid er opplagt hvem av partene dette var, og da det alltid vil være to sider av en sak, selv om det i de fleste tilfellene er klart hvem som stod for den initierende handlingen. I mange tilfeller vil flere førere i større eller mindre grad ha vært «medskyldige», for eksempel i form av uaktsomhet eller unnfalldenhet. I noen ulykker kan passasjerer eller ikke-utløsende førere også kan ha påvirket hendelsesforløpet, enten i kraft av å ha påvirket den «skyldige» føreren inne i kupeen, eller ved å ha utvist atferd der og da som gjorde dem mindre i stand til å unngå konsekvensene av den utløsende partens atferd, for eksempel ved ikke å ha brukt bilbelte. Denne analysen har ikke studert hvorvidt også disse «passive» eller «medskyldige» førerne eller passasjerene kunne ha bidratt til at ulykken hadde vært unngått eller blitt mindre alvorlig. Dette er en svakhet ved analysen. Nærmere fordypning i denne problematikken kunne gitt nyttig kunnskap som grunnlag for ulykkesforebyggende tiltak. Det vises i denne forbindelse til kapittel [5.2](#).

8.3 Forslag til videre analyser og forskning

I denne temaanalysen har vi ønsket å få større innsikt i dødsulykkene som skjer med unge i rollen som førere og hva vi kan gjøre for å forhindre at lignende ulykker skjer igjen. Resultatene og anbefalingene om tiltak viser at det er behov for å gjennomføre ytterligere analyser med temaet unge og unge førere, der følgende foreslås:

- **Studie med formål å komme fram til trafiksikkerhetstiltak basert på bredere kunnskapsgrunnlag og involvering av flere aktører.** Et sentralt mål vil være å utforske nye samarbeidsformer og -arenaer, der Statens vegvesen kan hente inspirasjon og læring fra andre sektorer – særlig aktører som jobber med risikoutsatte og sårbare unge, som politiet, sosialtjenesten og psykisk helsevern. Gjennom tverrfaglig samarbeid kan man oppnå en bredere og dypere forståelse av sårbarhet og risikoatferd, og dermed bli bedre rustet til å identifisere utfordringer tidlig og iverksette forebyggende tiltak. Risikoatferd i trafikken handler ikke bare om selve trafikkatferden, men også om at trafikken kan være en arena for annen risikofylt atferd – inkludert kriminalitet.
- **Mer bruk av den sosio-økologiske modellen som rammeverk for analyser av unge i trafikken.** Denne modellen (s. 22) vil kunne være nyttig for å identifisere og forstå påvirkningsfaktorer i ungdomsulykker både på individ- relasjons-, organisasjons- og samfunnsnivå.
- Få inn **spørsmål om unge i trafikken i de kvantitative og kvalitative ungdataundersøkelsene** til Velferdsforskningsinstituttet NOVA.
- **Evaluerings av norsk føreropplæring etter 2015.** Oppsummering og anbefalinger.
- Forskning som ikke bare viser at nye førere forbedrer flere ferdigheter gjennom mengdetrening, men også der man undersøker **mengdetreningens effekt på ulykkesrisiko** i de første årene som fører.
- **Undersøkelse av behovet for fornyet innhold knyttet til kjøretøyteknologi i mengdetreningen.** Førerrollen vil endres i årene som kommer, med økende grad av automatisering. Dette vil kanskje også endre kravene til førernes ferdigheter, og hva man lærer gjennom mengdetrening.
- **Evaluerings av effekt av prikkbelastningsordningen.**
- **Kohortanalyser av unges trafikanter holdninger og atferd.**
- **Analyse av ulykker med hardt skadde unge.**
- **Analyse av unge bilpassasjerer og passasjeratferd.**

Referanser

- Asbridge, M., Wettlaufer, A., Florica, R. O., Beirness, D., Brubacher, J., Callaghan, R., ... & Rehm, J. (2017): *Estimating the harms and costs of cannabis-attributable collisions in the Canadian provinces*. Drug and Alcohol Dependence, 173, 185–190.
- Backer Grøndahl, A (2010): *Ungdom, utvikling og ulykker*, TØI-rapport 1088/2010,
- Bakken, Anders (2018): *Ungdata 2018: Nasjonale resultater*. NOVA/OsloMet
- Bakken m.fl. (2024): *Ungdata 2024: Nasjonale resultater*. NOVA. Bakken, A., Frøyland, L. R., & Sletten, M. A. OsloMet.
- Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet. (u.å.). *Fritidserklæringen*.
- Bjørnskau m.fl. (2024): Risiko i veitrafikken 2021/22 Torkel Bjørnskau, Alena Katharina Høye, Ingunn Bjørnskau m.fl. (2010): *Trafikksikkerhet blant mc-førere - en studie av risikoutsatte undergrupper og mulige tiltak*. Bjørnskau, T., Nævestad, T. O. og Akhtar, J. TØI Rapport 1075
- Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006): *Risky driving and lifestyles in adolescence*. Accident Analysis & Prevention, 38(3), 472–481.
- Breen, Jan Mario (2023): Unge voksne som skades eller dør i bilkollisjoner, NKT-traume/NASJONALT SENTER FOR TRAUMATOLOGI.
- Broadbent, D. P., D'Innocenzo G., Ellmers T. J., Parsler J., Szameitat A. J., Bishop, D. T. (2023): *Cognitive load and driving performance: The role of experience and automation*. Transportation Research Part F, 55, 1–12.
- Caird, J. K., Simmons, S. M., Wiley, K., Johnston, K. A., & Horrey, W. J. (2018): *Does talking on a cell phone, with a passenger, or dialing affect driving performance?* Human Factors, 60(1), 101–133.
- Cassarino, M., & Murphy, G. (2018): *Reducing young drivers' crash risk: Are we there yet?* Transportation Research Part F, 56, 54–73.
- Cialdini, R. B. (1993): *Influence: Science and Practice*. HarperCollins.
- Clarke, D. D., Ward, P., & Truman, W. (2005): *Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK*. Accident Analysis & Prevention, 37(3), 523–529.
- Connolly, T., & Åberg, L. (1993): *Drivers' speed adjustment in relation to others: Informational influence bias*.
- Curry, A. E., Pfeiffer, M. R., Durbin, D. R., & Elliott, M. R. (2015): *Young driver crash rates by licensing age, driving experience, and license phase*. Accident Analysis & Prevention, 80, 243–250.
- De Craen, S., Twisk, D., Hagenzieker, M., Elffers, H., & Brookhuis, K. (2011): *Do young novice drivers overestimate their driving skills more than experienced drivers?* Accident Analysis & Prevention, 43(5), 1660–1665.

- Eherenfreund-Hager, A., Taubman–Ben-Ari, O., Toledo, T., & Farah, H. (2017): *The effect of positive and negative emotions on young drivers: A simulator study*. Transportation Research Part F, 49, 236–243.
- Eid Jacobsen, Sigurd. (2025): *Ungdom og trafikksikkerhet: Samfunnstrender og risikofaktorer*. Velferdsforskningsinstituttet NOVA, Notat 2/2025OsloMet.
- Engström, J., Markkula, G., & Victor, T. (2008): *Passenger and cell phone conversations in simulated driving*. Journal of Experimental Psychology: Applied, 14(4), 392–400.
- Fildes, B., Triggs, T., & Dietrich, T. (1991): *Speed behaviour and perceptions of other drivers' speeds*. Monash University Accident Research Centre.
- Folkehelseinstituttet (2020): *Barn, unge og kriminalitet*. Oslo: FHI.
- Folkehelseinstituttet (2022): *Sosiale helseforskjeller i Norge*.
- Folkehelseinstituttet (2025): *Bruk av alkohol og illegale rusmidler blant ungdom og unge voksne i Norge (1995–2024)*.
- Frøyland, L. R., Bakken, A. & von Soest, T. (2020): *Physical fighting and leisure activities among Norwegian adolescents—Investigating co-occurring changes from 2015 to 2018*. Journal of Youth and
- Groeger, J. A. (2006): *Youthfulness, inexperience, and sleep loss*. Injury Prevention, 12(Suppl 1), i19–i24.
- Hesjevoll m.fl. (2023): *Føreropplæring, mengdetrening og mekanismer En litteraturstudie*. Ingeborg Storesund Hesjevoll, Tor-Olav Nævestad, Jenny Blom, TØI rapport 2007/2023.
- Hesjevoll m.fl. (2022): *Dødsulykker innenfor og utenfor nullvisjonens systemgrenser. Egenskaper ved dødsulykker i vegtrafikken og potensial for reduksjon basert på Statens vegvesens ulykkesanalyser (UAG) i perioden 2017-2020*. TØI-rapport 1887/2022. Ingeborg Storesund Hesjevoll, Fridulv Sagberg, Alena Katharina Høye, Rune Elvik.
- Hjerde mfl. (2020): *Rusrelaterte dødsulykker i vegtrafikken 2005-2018*. Oslo: Oslo universitetssykehus; Gjerde H Valen A, Frost J, Pasnin LT 2020.
- Høye m.fl. (2025): *Temaanalyse bilbelte*, TØI-rapport 2107/2025, Alena Katharina Høye, Ingeborg Storesund Hesjevoll, Tor-Olav Nævestad.
- Høye, Alena (2017): *Trafikksikkerhetseffekter av bilenes kollisjonssikkerhet, vekt og kompatibilitet*. TØI-rapport 1580/2017.
- Helsedirektoratet (2019): *Geografiske forskjeller i tjenestetilbudet i det psykiske helsevernet*.
- Helsedirektoratet (2024): *Folkehelse i et livsløpsperspektiv*.
- Herrera-Gómez, F., m.fl. (2019): *Is (poly-) substance use associated with impaired inhibitory control?* Neuroscience and Biobehavioral Reviews, 105, 288–304.
- Iversen, Tone og Njå, Ove (2022): *Temaanalyse av alvorlige ulykker på ATV, moped og motorsykkel 2015-2020*. Rapport nr.107, Universitetet i Stavanger (UiS), rapport nr. 107.
- Jolles, J. (2017): *Risk of distracted driving predicted by age, gender, personality and driving frequency*. Frontiers in Psychology.
- McCartt, A. T., & Teoh, E. R. 2014: *Type, size and age of vehicles driven by teenage drivers killed in crashes during 2008–2012*. Injury Prevention, injuryprev-2014-041401. Opheim Ellis, Berit Grue, TØI Rapport 2012/2024

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) (2023): *Traffic Safety Facts: Young Drivers*. U.S. Department of Transportation.

Nordskog, M. (2014): *Unge og moped: Holdninger til risiko og regelverk* [Masteroppgave, NTNU].

NOVA (2024): *Ungdoms fritid i endring: Fritidsprofiler og sosial ulikhet*. NOVA Rapport 12/2024. OsloMet.

Ouimet, M. C., Pradhan, A. K., Brooks-Russell, A., Ehsani, J. P., Berbiche, D., & Simons-Morton, B. G. (2015): *Young drivers and their passengers: A systematic review of epidemiological studies on crash risk*. Journal of Adolescent Health, 57(1), S24–S35.e6.

Paterson, J. L., & Dawson, D. (2017): *Fatigue and road safety for young and novice drivers*. In D. L. Fisher m.fl. (Eds.), *Handbook of Teen and Novice Drivers* (pp. 229–238). CRC Press.

Peck, R. C., Gebers, M. A., Voas, R. B., & Romano, E. (2008): *The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk*. Journal of Safety Research, 39(3), 311–319.

Pedersen, W., & Ødegård, G. (2021): *Ungdomstiden: Livsfase og samfunnsutfordring*. Universitetsforlaget.

Politidirektoratet (2025): *Politiets tilstandsanalyse: Trafikksikkerhetsarbeid*.

Politiet (2023): *Årsaker og skyld. Dødsulykker i trafikken 2022*. Live T. Pasnin

Reason, James (1997): *Managing the risks of organizational accidents*. Ashgate, England.

Romer, D., Lee, Y.-C., McDonald, C. C., & Winston, F. K. (2014): *Adolescence, attention allocation, and driving safety*. Journal of Adolescent Health, 54(5 Suppl), S6–S15.

Rosenbloom, T., Shahar, A., Elharar, A., & Danino, O. (2008): *Risk perception of driving as a function of advanced training aimed at recognizing and handling risks in demanding driving situations*. Accident Analysis & Prevention, 40(2), 697–703.

Sagberg m.fl. (2023): *Gjennomgang av UAG-databasen. Kunnskapsgrunnlag for videre forskning og utvikling*. Fridulv Sagberg, Ingeborg Storesund Hesjevoll, Tor-Olav Nævestad, TØI rapport 1952/2023

Sørensen mfl. (2010): *Dødsulykker med ungdom i Norge i 2005-2009. Analyse av resultater fra dybdestudier foretatt av Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe*. Michael W. J. Sørensen, Tor-Olav Nævestad, Torkel Bjørnskau, TØI rapport 1117/2010

Scott-Parker, B., & Weston, M. (2017): *Emotions, behaviour, and the adolescent driver*. RoSPA Road Safety Observatory.

Senter for rus- og avhengighetsforskning (SERAF). (2023): *Økning i kokainbruk blant unge*. Universitetet i Oslo.

Shepherd, J. L., Lane, D. J., Tapscott, R. L., & Gentile, D. A. (2011): *The influence of violent media on driving behavior*.

Simons-Morton, B. G., Lerner, N., & Singer, J. (2005): *Peer influence and risk-taking behavior among young drivers*. Health Education Research, 20(2), 175–182.

Statens vegvesen (2025): *Kraftfulle tiltak 6.2 – ungdom*, Øyvind Lund, Kristin Tandberg og Åsmund Johannes Sletten, 20.08.2025

Statistisk sentralbyrå (2024): *Anmeldte lovbrudd og ofre*.

Steinberg, L. (2010): *A dual systems model of adolescent risk-taking*. Developmental Psychobiology, 52(3), 216–224.

SWOV. (2021): *Why is crash risk higher for young drivers?* Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Tefft, B. C., Williams, A. F., & Grabowski, J. G. (2013): *Teen Driver Risk in Relation to Age and Number of Passengers*. AAA Foundation for Traffic Safety.

Vågane, L. (2000): *Reisevaner i Norge*. Transportøkonomisk institutt.

Vågane, Liva. (2000): *Bosetting og daglig mobilitet*. Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 492/2000.

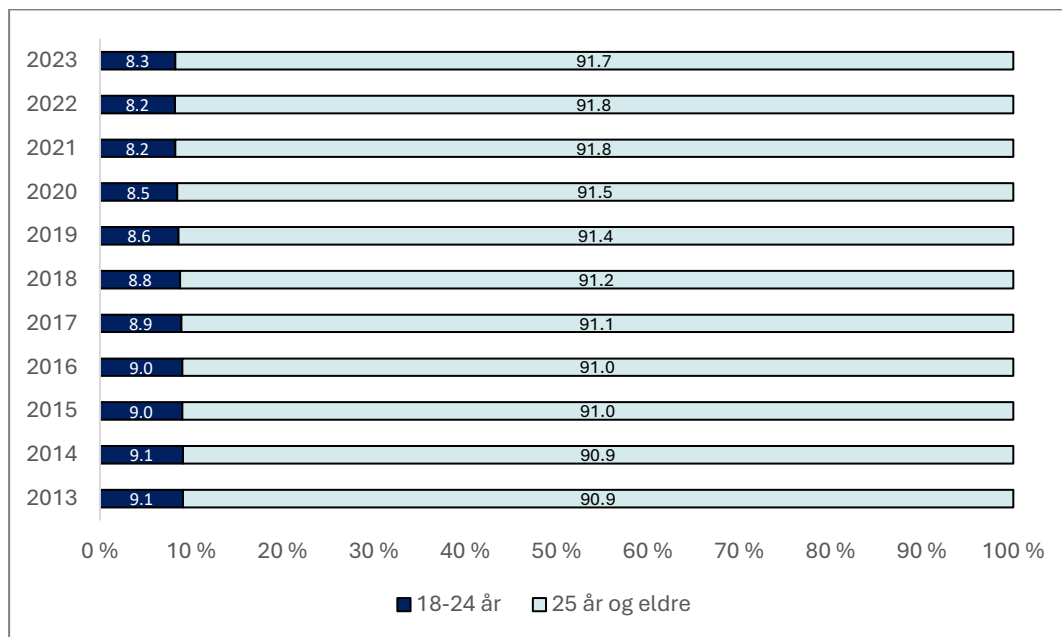
Vermeersch, H., T'Sjoen, G., Kaufman, J.-M., & Vincke, J. (2008): *The role of testosterone in aggressive and non-aggressive risk-taking in adolescent boys*. Hormones and Behavior, 53(3), 463–471.

Wigum, J. P m.fl. (2025): *Prosjektskisse: Dybdestudie av førere på lett motorsykkel*, Nord Universitet, SINTEF og Trygg Trafikk.

Zhang, T., & Chan, A. H. S. (2016): *The association between driving anger and driving outcomes*. Accident Analysis & Prevention, 90, 50–62.

Åberg, L., Larsen, L., Glad, A., & Beilinson, L. (1997): *Observations of speeding behavior and drivers' estimations of the speed of others*. Accident Analysis & Prevention, 29(6), 743–750.

Vedlegg



Figur V-4.1: Andeler av førerkort klasse B, fordelt på aldersgruppene 18-24 år og 25 år og eldre.

Tabell V-4.1 Ulykkesrisiko for bilulykker med drepte og hardt skadde fordelt på alder i perioden 2017-2023

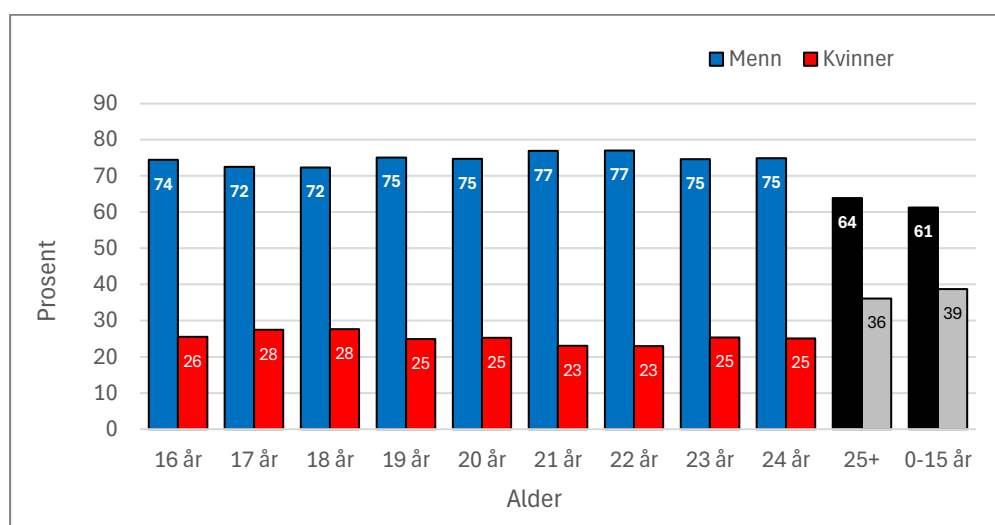
Alders- grupper	År					
	2017	2018	2019	2021	2022	2023
18-19 år	0,020	0,027	0,024	0,025	0,033	0,045
20-24 år	0,011	0,016	0,012	0,008	0,009	0,013
25-34 år	0,009	0,008	0,008	0,006	0,010	0,008
35-44 år	0,008	0,011	0,006	0,007	0,006	0,009
45-54 år	0,009	0,010	0,007	0,008	0,008	0,007
55-64 år	0,009	0,010	0,008	0,008	0,011	0,008
65-74 år	0,012	0,013	0,011	0,006	0,011	0,006
75-84 år	0,023	0,025	0,016	0,010	0,013	0,014

Tabell V-4.2: Gjennomsnittlig årlig antall skadde og drepte i trafikken 1983-2023, fordelt på skadegrad, aldersgrupper og 5-årsperioder.

Alder:	0-15 år			16-17 år			18-19 år			20-24 år			25-29 år			30-69 år			70 år +		
Skadegrad:	D	HS	LS	D	HS	LS	D	HS	LS	D	HS	LS	D	HS	LS	D	HS	LS	D	HS	LS
1983-1987	31	191	800	24	163	712	42	182	862	52	233	1097	27	110	521	107	425	2047	54	99	364
1988-1992	27	173	982	19	144	824	36	160	1040	49	247	1535	26	138	924	125	513	3412	60	132	577
1993-1997	21	133	997	12	93	620	24	114	841	37	207	1534	27	143	1137	103	510	4085	58	121	627
1998-2002	16	98	985	13	82	637	24	107	888	41	167	1408	37	128	1145	128	505	4476	54	93	644
2003-2007	12	72	903	12	72	759	17	88	886	27	127	1290	25	91	934	111	435	4671	42	78	611
2008-2012	8	46	638	8	46	537	14	57	706	25	93	998	16	71	708	95	375	3828	31	68	518
2013-2018	3	37	306	3	42	346	8	28	376	12	57	555	10	51	434	70	374	2465	27	80	355
2019-2023	2	20	233	3	43	324	7	29	287	9	43	408	7	41	320	41	261	1459	16	63	280

Tabell V-4.3: Ulykkesrisiko for bilulykker med drepte og hardt skadde fordelt på alder og kjønn i perioden 2017-2023.

Aldersgrupper	2017		2018		2019		2021		2022		2023	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
18-19 år	0,016	0,006	0,016	0,007	0,018	0,007	0,018	0,008	0,029	0,005	0,037	0,008
20-24 år	0,010	0,002	0,010	0,003	0,008	0,004	0,006	0,002	0,005	0,004	0,011	0,002
25-34 år	0,005	0,003	0,005	0,002	0,005	0,003	0,004	0,002	0,007	0,003	0,005	0,003
35-44 år	0,005	0,003	0,005	0,004	0,005	0,002	0,004	0,003	0,004	0,001	0,004	0,005



Figur V-4.2: Drepte og hardt skadde unge 16-24 år 1983-2023 fordelt på 1-års aldersgrupper sammenlignet med drepte og hardt skadde 0-15 år og over 25 år +.

Tabell V-5.2: Risikofaktorer som har medvirket til dødsulykker 2013-2023 med vare- og personbil der en ung fører 16-24 år var utløsende part. Sortert etter hyppighet*

Medvirkende skadefaktor	Hyppighet 16-24 år	Andel bilulykker 16 -24 år (N=174)	Andel bilulykker 25 år+ (N=557)	Relativ hyppighet 16-24 vs. 25+
Godt over fartsgrensen	62	36 %	7 %	5.09
Ruspåvirkning	44	25 %	23 %	1.11
Kjøreerfaring	36	21 %	2 %	12.80
Distraherende forhold i kjøretøyet	35	20 %	22 %	0.93
Særlig risikofylt atferd	34	20 %	5 %	3.63
Føreforhold - is/snø	30	17 %	9 %	1.88
Hjul og dekk	29	17 %	8 %	2.06
Høy fart etter forholdene	28	16 %	12 %	1.38
Trafikal kompetanse	22	13 %	7 %	1.72
Trøtthet	22	13 %	21 %	0.61
Erfaring med kjøretøyet	19	11 %	2 %	4.68
Trafikanter i gruppe/følge	18	10 %	0 %	28.81
Informasjonsinnhenting	17	10 %	19 %	0.51
Horisontal linjeføring	14	8 %	4 %	2.13
Mistanke om selvvalgt handling	13	7 %	11 %	0.69
Emosjonell tilstand	11	6 %	4 %	1.53
Over fartsgrensen	9	5 %	6 %	0.87
Tverrfall	8	5 %	1 %	3.20
Veidekke	8	5 %	2 %	1.97
Siktforhold - lys/vær	8	5 %	4 %	1.02
Andre ulykkesutløsende kjøretøyfaktorer	8	5 %	2 %	2.56
Sikthindring	7	4 %	6 %	0.72
Førerdyktighet - annet	7	4 %	1 %	3.20
Sikkerhetsutstyr i kjøretøy	6	3 %	1 %	2.74
Teknisk kjøretøybehandling	6	3 %	5 %	0.64
Mobiltelefon	6	3 %	3 %	1.13
Manglende førerett	6	3 %	2 %	2.13
Styring og hjuloppheng	5	3 %	1 %	3.20
Bremser	5	3 %	2 %	1.33
Plassering/opphold i kjørebanen	5	3 %	5 %	0.59
Synlighet	5	3 %	4 %	0.76
Distraksjon - annet	5	3 %	5 %	0.57
Vertikal linjeføring	4	2 %	2 %	1.42
Optisk ledning	4	2 %	0 %	12.80
Forsterket midtoppmerking	4	2 %	2 %	1.28
Sikt knyttet til kjøretøy/enhet	4	2 %	2 %	0.98
Refleks ikke brukt (fotgjenger)	4	2 %	3 %	0.71
Dårlig tid	4	2 %	3 %	0.91
Skilting og oppmerking	3	2 %	4 %	0.48
Dyr i veibanen - årsak	3	2 %	1 %	1.37
Lysutstyr	3	2 %	1 %	1.37
Generell helsevekkelse	3	2 %	8 %	0.21
Organisatoriske ulykkesfaktorer vei	3	2 %	1 %	2.40
Trafikkbilde	2	1 %	2 %	0.64
Andre føreforhold	2	1 %	1 %	1.28
Ombygd kjøretøy	2	1 %	0 %	5.40

*Ulykkesfaktorer som kun gjelder én ulykke ikke tatt med

Tabell V-5.3: Risikofaktorer som har medvirket til skadeomfanget i dødsulykker 2013-2023 med bil der en ung fører 16-24 år var utløsende part. Sortert etter hyppighet*

Medvirkende skadefaktor	Hyppighet 16-24 år	Andel bilulykker 16-24 år (N=174)	Andel bilulykker 25 år+ (N=557)	Relativ hyppighet 16-24 vs. 25+
Fart godt over fartsgrensen i kollisjonsøyeblikket	49	28 %	7 %	3.92
Høy fart i kollisjonsøyeblikket	47	27 %	29 %	0.92
Bilbelte ikke brukt**	40	23 %	18 %	1.31
Personbil mot lastebil/buss/vogntog	36	21 %	29 %	0.72
Karosserisikkerhet	27	16 %	14 %	1.08
Ikke frontkollisjonsputer	26	15 %	15 %	0.99
Kritisk treffpunkt	19	11 %	10 %	1.09
Trær eller stubber i sideterrenget	14	8 %	3 %	2.80
Sideterrengutforming	12	7 %	6 %	1.24
Sideterreng - annet	8	5 %	3 %	1.35
Stup/vann	6	3 %	3 %	1.20
Siderekkverk	6	3 %	2 %	1.48
Kjøretøy mot fotgjenger	6	3 %	6 %	0.53
Stor vektforskjell innen samme kjøretøygruppe	6	3 %	4 %	0.87
Lastsikring (lette kjøretøy o.l.)	6	3 %	2 %	1.48
Bilbelte brukt feil	5	3 %	3 %	0.94
Redning - annet	5	3 %	2 %	1.33
Andre objekter i sideterrenget	4	2 %	3 %	0.91
Midtrekkverk	4	2 %	4 %	0.00
Aldersrelatert svekkelse	4	2 %	8 %	0.28
***Feil ved rekkverk	3	2 %	2 %	0.80
MC/moped mot person-/varebil	3	2 %	3 %	0.60
Passivt sikkerhetsutstyr	3	2 %	1 %	1.92
Kritisk overkjøring av vital kroppsdel	3	2 %	2 %	0.96
Drukning	3	2 %	2 %	0.96
Syklist mot personbil	2	1 %	1 %	0.91
Ikke sidekollisjonspute/sidegardin	2	1 %	2 %	0.64
Organisatoriske skadefaktorer vei	2	1 %	1 %	1.60

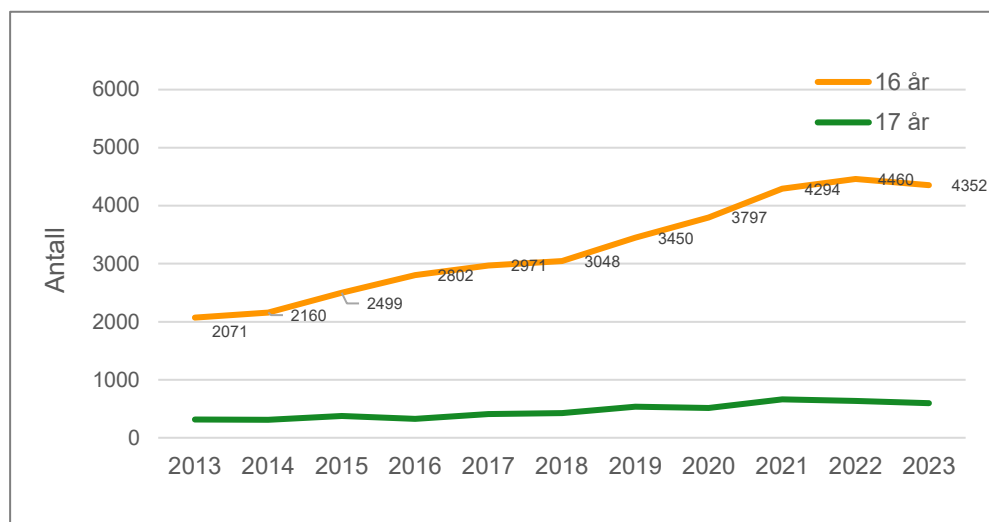
*Skadefaktorer som kun gjelder én ulykke er ikke tatt med.

**Når det gjelder manglende bruk av bilbelte gjelder tallene andel av ungdomsutløste bilulykker der en eller flere i bilen ble drept som følge av at de ikke brukte bilbelte.

***Kun registrert fra 2013-2016.

Tabell V-5.4: Ulike kategorier dødsulykker 2013-2023 fordelt på veitype og alder på de utløsende førerne. Frekvens og andel.

Uhellsgruppe	Veitype												Total	
	Europavei		Fylkesvei		Kommunal vei		Privat vei		Riksvei		Annen vei			
	16-24 år	25 år+	16-24 år	25 år+	16-24 år	25 år+	16-24 år	25 år+	16-24 år	25 år+	16-24 år	25 år+	16-24 år	25 år+
Utforkjøringer	11	27	51	79	4	13	2	10	4	17	0	1	72	147
	15 %	18 %	71 %	54 %	6 %	9 %	3 %	7 %	6 %	12 %	0 %	1 %	100 %	100 %
Påkjøringer bakfra	2	7	1	5	0	0	0	0	1	3	0	0	4	15
	50 %	47 %	25 %	33 %	0 %	0 %	0 %	0 %	25 %	20 %	0 %	0 %	100 %	100 %
Møteulykker	36	119	22	93	3	4	0	0	12	52	0	0	73	268
	49 %	44 %	30 %	35 %	4 %	1 %	0 %	0 %	16 %	19 %	0 %	0 %	100 %	100 %
Kryssulykker	2	14	2	24	0	7	0	4	0	6	0	0	4	55
	50 %	25 %	50 %	44 %	0 %	13 %	0 %	7 %	0 %	11 %	0 %	0 %	100 %	100 %
Fotgjengerulykker	1	9	10	22	3	17	3	4	2	4		0		56
	5 %	16 %	53 %	39 %	16 %	30 %	16 %	7 %	11 %	7 %	0 %	0 %	100 %	100 %
Andre ulykker	1	4	0	6	0	0	0	3	1	1	0	1	2	15
	50 %	27 %	0 %	40 %	0 %	0 %	0 %	20 %	50 %	7 %	0 %	7 %	100 %	100 %
Total	53	180	86	229	10	41	5	21	20	83	0	2	174	556
	30 %	32 %	49 %	41 %	6 %	7 %	3 %	4 %	11 %	15 %	0 %	0 %	100 %	100 %



Figur V-6.3: Antall beståtte førerprøver for lett MC (A1) i perioden 2013-2023 for 16- og 17-åringer



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag