

VELFERDSFORSKNINGSINSTITUTTET NOVA

Unge i trafikken

Sigurd Eid Jacobsen

STORBYUNIVERSITETET
VELFERDSFORSKNINGSINSTITUTTET NOVA

NOVA NOTAT NR. 2/25



Unge i trafikken

SIGURD EID JACOBSEN

Velferdsforskningsinstituttet NOVA er et forskningsinstitutt ved Senter for velferds- og arbeidslivsforskning (SVA) på OsloMet – storbyuniversitetet.

Instituttet har som formål å drive forskning og utviklingsarbeid som kan bidra til økt kunnskap om sosiale forhold og endringsprosesser. Instituttet skal fokusere på problemstillinger om livsløp, levekår og livskvalitet, samt velferdssamfunnets tiltak og tjenester.

© Velferdsforskningsinstituttet NOVA

OsloMet – storbyuniversitetet 2025

ISBN (online): 978-82-7894-887-3

ISSN (online): 1893-9511

Layout: Aksell AS

Henvendelser vedrørende publikasjoner kan rettes til:

NOVA, OsloMet

Stensberggata 26 · Postboks 4, St. Olavs plass, 0130 Oslo

Telefon: 67 23 50 00

Nettadresse: www.oslomet.no/om/nova

Forord

Dette notatet presenterer en gjennomgang av forskning om unge i Norge i dag, resultater fra ungdomsundersøkelsene og forskning om unge i trafikken. Statens vegvesen har vært oppdragsgiver. Sigurd Eid Jacobsen har vært prosjektleder. Han har gjennomført litteraturgjennomgangen og skrevet notatet. I arbeidet med notatet har han hatt støtte av ei prosjektgruppe bestående av Anders Bakken, Rikke Tokle og Lars Roar Frøyland. Anders Bakken har tilrettelagt kvantitative data fra ungdomsundersøkelsene. Rikke Tokle og Lars Roar Frøyland har begge kommentert utkast og kvalitetssikra innholdet. Janikke Solstad Vedeler har gjort siste kvalitetssikring av notatet.

Vi vil takke Statens vegvesen for godt samarbeid og kommentarer på utkast.

Sigurd Eid Jacobsen

Oslo, desember 2024

Innhold

Sammendrag	6
Innledning	8
Bakgrunn	8
Forskningsspørsmål, metode og avgrensninger	9
Notatets gang	10
Hvem er de unge i dag?	11
Hvordan står det til med de unge?	11
Skikkelighetstrenden	12
Endringer i oppvekstbetingelser	13
Ulike typer ungdomsliv	17
Fritid	20
Problem- og risikoførelse	22
Rusmiddelbruk	24
Holdninger og trafikførelse i Ungdata	28
Forskning på unge i trafikken	34
Bakgrunn og ulykkesstatistikk	35
Unge holdninger og atferd i trafikken	36
Elektriske sparkesykler, syklende og gående	41
Førerkort som 17-åring?	41
Oppsummering	42
Diskusjon	43
Resultater fra Ungdata	43
Sammenhengen mellom livsstil og trafikførelse	43
Endring i rusmiddelbruk	45
Fritidsvaner og digitale endringer	46
Distriktsungdom	46
Oppsummering	48
Litteratur	49

Sammendrag

Unge i trafikken representerer ei særlig utsatt gruppe, med høy risiko for trafikkulykker sammenligna med andre aldersgrupper. Dette notatet tar sikte på å utforske hvilke faktorer som påvirker unges holdninger og atferd generelt og i trafikken. Formålet er å gi innsikt i hva som kjennetegner dagens unge, og hvordan **samfunnsmessige trender og endringer i oppvekstvilkår** kan bidra til å forstå trafikkatferd og fremme tryggere trafikkmiljøer. Notatet er basert på en litteraturgjennomgang av norsk og internasjonal forskning samt analyser av data fra ungdataundersøkelsene.

Gjennomgangen av forskninga på dagens unge i Norge viser at de fleste har gode oppvekstvilkår og høy livskvalitet. «Skikkelighetstrenden» blant unge innebærer at ungdom i dag er mer ansvarlige, lovlydige og helsebevisste enn tidligere generasjoner. Denne trenden starta på midten av 2000-tallet. I 2018 var det flere brudd på denne trenden, og utviklinga i dag går mot at flere ungdommer igjen driver med ulike typer risikoatferd. Vi ser også ei utvikling mot at unge i større grad enn tidligere bruker hasj og andre narkotiske stoffer.

Vi peker på flere endringer i unges oppvekstbetingelser, som at unge etablerer seg seinere i dag enn i tidligere tider, samfunnsutviklinga går stadig raskere, det er økt individualisering og tettere relasjoner mellom foreldre og ungdom. Videre viser gjennomgangen at ungdom lever ulike typer liv både med tanke på hva de gjør på fritida, hvilke ønsker de har for livet, og hvilke ressurser de har. Ungdom flest er svært aktive på smarttelefoner og sosiale medier, og digitale forandringer har endra hvordan ungdom lever sine liv.

Ved presentasjon av ungdatatall finner vi at de fleste ungdommer er negative til ruskjøring. Samtidig viser talla fra Ungdata at holdninger ikke alltid speiles i praksis. Mens kun en liten andel rapporterer å ha kjørt i alkoholpåverka tilstand, oppgir en betydelig høyere andel at de kjenner noen som har gjort dette.

Gjennomgangen av forskning på unge trafikken viser at unge menn er den gruppa som er høyest representert i ulykkesstatistikken, både som drepte og hardt skadde, og deres atferd preges ofte av høyere fart og risikofylt kjøring. Sosiale faktorer, som påvirkning fra jevnaldrende og vennegrupper, spiller også ei betydelig rolle. Ungdom i rurale områder har generelt ei mer liberal holdning til trafikkregler og viser høyere grad av risikofylt kjøring.

Diskusjonen i notatet framhever at unges trafikkatferd og holdninger er nært knytta til deres generelle utviklingstrekk, sosiale bakgrunn og livsstil. Det diskuteres hvordan skikkelighetstrenden blant ungdom, med redusert risikotaking og økt ansvarlighet, kan ha bidratt til ei positiv utvikling i trafikkatferd. Samtidig er det tegn til at denne trenden nå snur litt, noe som kan være med på påvirke unges atferd i trafikken. Geografiske forskjeller spiller også ei viktig

rolle; ungdom i distriktene er ofte mer avhengige av kjøretøy og viser høyere risikoatferd i trafikken enn urbane ungdommer. Kjønn er en annen sentral faktor, der unge menn generelt tar større risiko i trafikken enn unge kvinner. Digital teknologi og sosiale medier får økende betydning, både som en kilde til informasjon og som en arena hvor risikofylt trafikkatferd kan forsterkes gjennom sosial aksept og deling av innhold. Utover dette utgjør smarttelefoner en betydelig risikofaktor for trafikkulykker i seg sjøl.

Innledning

Ungdomstida er en periode prega av utforskning, identitetsutvikling og løsrivelser, noe som ofte reflekteres i ungdommens atferd og livsstil (Pedersen & Ødegård, 2021). Flere debuterer også i denne perioden i nye trafikanroller som kjørende. Mange unge går gjennom føreropplæring i ungdomsåra med trafikalt grunnkurs, øvelseskjøring og oppkjøring. Unge som har fylt 16 år, kan ta førerkort for moped og lett MC. Når personer fyller 18 år, kan de ta førerkort klasse B samt andre førerkorttyper. Dette gjør at unge begynner å ferdes i trafikken på egen hånd, og mange er passasjer med jevnaldrende som er ferske sjåførere. For mange unge er også moped og bil mer enn et transportmiddel; de er symboler på frihet, sjølstendighet og sosial status (Tilleczek, 2004).

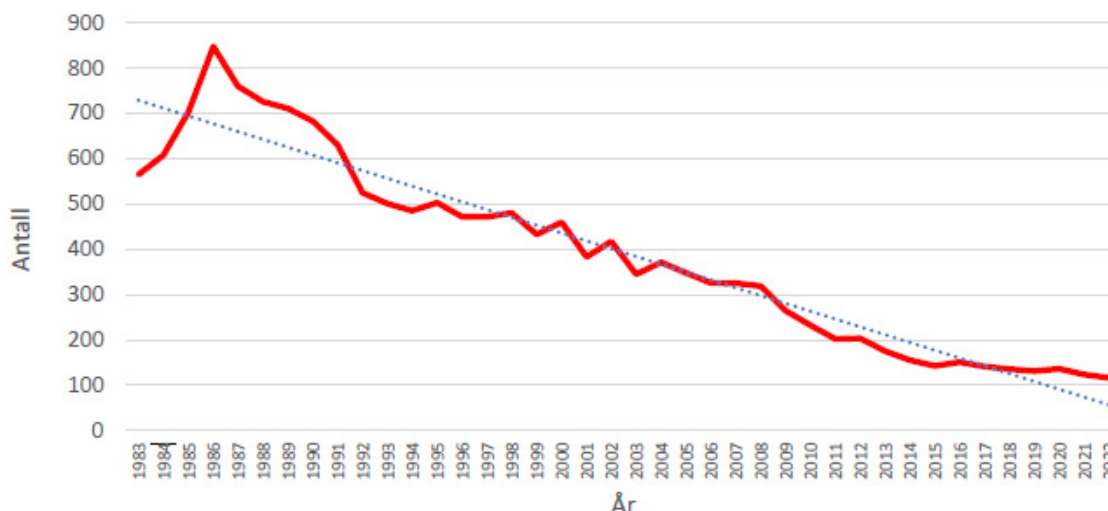
Unge sjåførere (16–24 år) er samtidig ei særlig utsatt gruppe i trafikken, med høyere risiko for ulykker sammenligna med mer erfarne sjåførere (Statens vegvesen, 2023). Unge førere har også den høyeste ulykkesinnblandinga per fører, og i ungdomsåra skjer det ei drastisk økning i risikoen for å bli involvert i alvorlige trafikkulykker (Statens vegvesen, 2023). At unge er overrepresentert i ulykker, betraktes ofte som noe sjølsagt og er allment akseptert som vanskelig å endre.

Hva som kjennetegner dagens unge, og hvilke utviklingstrekk en ser, er derfor viktig for å forstå unges holdninger og atferd i trafikken. Det er behov for kunnskap som kan gi innsikt og forståelse om gruppa unge. For å forstå dagens og framtidens unge trafikanter er det viktig med ei helhetlig tilnærming til tematikken. Dette innebærer både å se på endringer som har skjedd i samfunnet generelt, og endringer som antas å ha truffet de unge spesielt. Hensikten med dette NOVA-notatet er å gi innsikt i disse forholda.

Bakgrunn

I Norge er nullvisjonen – en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte og hardt skadde i veitrafikken – styrende for trafikksikkerhetsarbeidet. Antallet trafikkulykker, skader og dødsfall har gjennom lang tid blitt redusert, og risikoen knytta til trafikk har blitt lavere. I løpet av de siste tretti åra har det vært en jevn nedgang i sannsynligheten for å bli skadd eller miste livet i trafikken (se figur 1). Imidlertid viser de siste års utvikling at den positive nedgangen ser ut til å ha stagnert eller flata ut. De siste åra har det igjen vært flere alvorlige ulykker med unge. Dette har aktualisert behovet for mer kunnskap om unge i trafikken for å sikre at trafikksikkerhetsarbeidet framover blir riktig og målretta.

Figur 1 Antall hardt skadde og drepte i gruppa 16–24 år i perioden 1983–2022 fra TRULS-registeret



TRULS er en intern database for Statens vegvesen som inneholder opplysninger om veitrafikkulykker.

Kilde: TRULS-registeret, Statens vegvesen

Mange av forklaringene på hvorfor det har skjedd ei positiv utvikling for unge i trafikken, er i stor grad knytta til konkrete og fysiske trafikksikkerhetstiltak. Den positive utviklinga i ulykkesstatistikken blant unge sjåførere kan forklaras med flere faktorer: bedre føreropplæring, sikrere biler, bedre veistandard og et strengere prikkbelastningssystem.

I dette notatet skal vi imidlertid ikke gå nærmere inn på slike konkrete og fysiske trafikksikkerhetstiltak. Istedenfor vil vi presentere forskning på unge i trafikken sine holdninger og atferd. Vi vil også presentere mer generelle trender og utviklingstrekk blant dagens unge og diskutere hvordan dette kan ha innvirkning på deres holdninger og atferd i trafikken.

Forskningsspørsmål, metode og avgrensninger

Dette notatet er en litteraturgjennomgang av forskning på unges atferd og holdninger i trafikken samt unges vaner og livssituasjon mer generelt i Norge. Vi trekker også veksler på norsk og internasjonal forskning på unge i trafikken. Litteraturgjennomgangen har blitt gjort gjennom søk i relevante databaser (som ORIA, Google Scholar, Idunn) og snøballsampling fra relevant forskning prosjektgruppa kjenner til. Søket har begrensa seg til primært samfunnsvitenskapelig forskning. Det har ikke blitt gjort en systematisk litteraturgjennomgang. Målet har vært å identifisere forskning og tendenser blant unge som kan være av betydning for å forstå deres atferd i trafikken.

Vi legger opp til tre forskningsspørsmål:

1. Hva kjennetegner dagens unge, og hvilke utviklingstrekk ser en?

2. Hvilke tendenser blant ungdom kan ha innvirkning på de unges holdninger og atferd i trafikken?
3. I hvilken grad og på hvilken måte kan det tenkes å være en sammenheng mellom ungdomstrender, kultur og trafikkatferd?

Notatet omhandler primært unge mellom 16 og 24 år. Hovedvekten er imidlertid på ungdom som gruppe. Ungdom som gruppe har ikke en klar aldersdefinisjon, og ungdomsbegrepet er flytende. Sjøl om en juridisk sett regnes som voksen når en er over 18 år, er det blitt vanligere å regne også personer og miljøer som er atskillig eldre enn 18 år, som ungdommer. Videre omfatter ungdom ofte personer under 16 år. Det vil derfor også bli referert til noen studier der deltakere er under 16 år.

Det presenteres også deskriptiv statistikk fra ungdomsundersøkelsene Ungdata. Ungdata er lokale barne- og ungdomsundersøkelser der skoleelever på ungdomskolen og videregående over hele landet svarer på spørsmål om hvordan de har det, og hva de driver med på fritida. Siden 2010 har 915 000 ungdommer fra nesten samtlige norske kommuner deltatt i ungdomsdelen av Ungdata-undersøkelsene. I dette notatet rapporteres svar på spørsmål om holdninger knytta til kjøring i rusa tilstand og kjøring etter å ha drukket alkohol. Disse kan gi innsikt i atferd og holdninger blant elever på videregående skoler i ulike norske kommuner. Data vil presenteres i enkle deskriptive figurer.

I tillegg presenteres enkel statistikk fra Trine-registeret til Statens vegvesen. Dette er et offentlig tilgjengelig trafikkulykkeregister som omfatter politi-rapporterte veitrafikkulykker (dødsulykker eller ulykker med ikke-ubetydelig personskaade) i Norge fra 1990 og framover. Trafikkulykkene som inngår i statistikken, har skjedd på vei åpen for allmenn ferdsel og involverer minst ett kjøretøy per ulykke.

Notatets gang

Notatet starter med en redegjørelse av nyere forskning på unge i Norge. Vi vil se på hva som kjennetegner norsk ungdom generelt, og det vil redegjøres for ulike typer ungdomsliv og hvordan ulike sosiodemografiske faktorer påvirker unges liv. Etter dette presenteres forskning på utvalgte temaområder som kan tenkes å være relevante for unges atferd i trafikken, og temaer som kan være særlig relevante å følge i tida som kommer. Disse er endringer i ungdoms fritid, risikoatferd og rusmiddelbruk. Etter dette presenteres nye analyser fra Ungdata om unges atferd og holdninger i trafikken i utvalgte norske kommuner.

Videre vil det være en gjennomgang av relevant forskning på unge i trafikken. Som en bakgrunn vil vi først presentere ulykkesstatistikk henta fra Trine-registeret til Statens vegvesen. Det er lagt ekstra vekt på ulike kjennetegn på unge som er særlig utsatt for ulykker i trafikken. Til slutt vil det være en oppsummerende diskusjon.

Hvem er de unge i dag?

Å være ungdom innebærer å være i en livsfase som ofte defineres som overgangen mellom barndom og voksenlivet, vanligvis fra tidlig i tenåra til tidlig i tjuåra. Unge vil gradvis løsne barndommens bånd til foreldre, etter hvert flytte for seg sjøl og gradvis etablere egne samliv (Pedersen & Ødegård, 2021). Med begrepet «ungdom» sikter vi til en formativ fase mellom barndommens avhengighet av omsorgspersoner og voksenlivets forventning om sjølbestemmelse og ansvarlighet (Pedersen & Ødegård, 2021). Mens det tidligere har vært vanlig å forstå ungdomstida som et mellomstadium eller en modningsfase, er det i dag vanlig å forstå ungdomstida som viktig i seg sjøl.

Overordna er ungdomstida en periode prega av biologisk, psykologisk og sosial utvikling som former identitet, verdier og framtidige livsvalg. Puberteten kommer med fysiske og hormonelle endringer, samtidig som hjernen fortsatt utvikler seg, spesielt innen impuls kontroll og beslutningstaking. Psykologisk handler ungdomstida om identitetsdannelse og utforskning av hvem en er, kombinert med et økende behov for sjølstendighet. Følelser kan være intense, og mange opplever svingninger i humør og sjølfølelse. Sosialt blir venner og gruppetilhørighet viktigere, og eksperimentering med ulike roller og interesser preger ofte perioden.

I denne delen vil vi gå nærmere inn på hva som kjennetegner dagens unge i Norge, **og hvilke utviklingstrekk vi ser**. Vi vil først beskrive overordna hvordan det står til med de unge i dag, og noen utviklingstrender. Vi vil så beskrive ulike typer ungdomsliv blant dagens norske ungdommer. Vi går videre inn på temaene fritid, risikoatferd og rusmiddelbruk blant dagens unge.

Hvordan står det til med de unge?

Det korte svaret på hvordan det går med de unge i dag, er at de fleste har gode oppvekstvilkår og høy livskvalitet (Pedersen & Ødegård, 2021). I ungdomsrapporten fra 2024 oppsummeres svarene til de til 150 600 ungdommene (elever på ungdomsskolen og videregående skole) som var med i undersøkelsene i 2023 og 2024, slik:

Ifølge ungdommen selv står det ganske bra til. Ni av ti mener at de har et bra liv. Like mange har nære og fortrolige venner, og nesten alle har noen å være sammen med både på skolen og i fritida. De fleste er tilfreds med foreldrene sine, skolen de går på, med lærerne sine og med lokalmiljøet de bor i. Ungdom flest har en aktiv fritid med sosiale medier og gaming, trening, organiserte fritidsaktiviteter, skolearbeid og samvær med venner og familie. Flertallet rapporterer om god fysisk og psykisk helse og om framtidsoptimisme. Alt i alt viser dette at de fleste norske ungdommer har gode oppvekstvilkår og høy livskvalitet.

Samtidig gir enkelte utviklingstrekk grunn til bekymring. Årets mobbetall er de høyeste siden Ungdata begynte å kartlegge dette for godt over ti år siden. Andelen som har blitt utsatt for vold fra jevnaldrende har økt de aller siste årene. Det samme gjelder andelen som har vært i slåsskamp. Samtidig fortsetter mistriivselen i skolen og skulketallene å øke. Sjøl om de fleste ungdommer er lovlidige, har andelen som rapporterer om nasking og hærverk økt. Det samme gjelder bruken av alkohol og narkotiske stoffer.

Etter en periode på 2010-tallet, der omfanget av sjølrapporterte psykiske plager økte en del, er det ikke lenger noen økende trend. Sett bort fra det spesielle pandemiåret har tallene de siste fem-seks årene holdt seg stabile blant gutter og jenter på ungdomstrinnet og blant gutter på videregående. Blant jentene på videregående har det vært en forholdsvis markant nedgang siden pandemien. Tallet har ikke vært lavere på ti år. Etter en periode på 2010-tallet der tidsbruken foran skjerm økte betydelig, er tallene for 2023/24 omtrent lik det som har blitt rapportert de siste par årene. (Bakken, 2024, s. 2)

Oppsummert står det altså stort sett bra til med majoriteten av norsk ungdom. Det samme gjelder norske studenter, noe vi ser i den store helse- og trivselsundersøkelsen blant studenter (SHoT, 2022). Men det finnes også unntak både blant ungdom og studenter: Noen opplever problemer i familie eller skole, noen sliter med dårlig psykisk helse eller ensomhet. Ei lita gruppe utvikler også alvorlige atferdsproblemer og/eller et problematisk forhold til rusmidler (Pedersen & Ødegård, 2021).

Skikkelighetstrenden

I nyere tid har flere pekt på en «skikkelighetstrend» blant dagens unge. Denne trenden starta på midten av 2000-tallet (Bakken, 2018). Trenden innebærer at ungdom i dag er mer ansvarlige, lovlidige og helsebevisste enn tidligere generasjoner. I stedet for å være assosiert med tradisjonell ungdomsatferd, som eksperimentering med rusmidler og risikotaking, viser dagens unge ofte større moderasjon og sjølkontroll i både valg og vaner. Dette kommer til uttrykk blant annet gjennom redusert bruk av alkohol og tobakk, lavere kriminalitet og risikotaking samt mer søkelys på utdanning og egen helse. Hva som ligger bak disse trendene, er sammensatt og vanskelig å gi klare svar på. Under diskuteres flere endringer i oppvekstbetingelser blant dagens unge som kan tenkes å påvirke ungdoms «skikkelighet».

Moderat økning i risikovilje og risikoatferd

Likevel er det i dag slik at vi i likhet med utflatinga av nedgangen i trafikkulykker blant unge nå ser ei utflating eller økning i annen risikoatferd blant unge de seineste åra (Bakken, 2024). Bakken (2018) peker på flere brudd på skikkelighetstrenden i 2018, og disse har økt gradvis siden (Bakken, 2024). Hvorfor dette har skjedd i dette tidsrommet, er vanskelig å forklare. Det er også viktig å huske på at dette er gradvise endringer som skjer over lengre tid. Flere

ungdommer i dag opplever mobbing og vold og deltar i nasking og hæverk enn tidligere år. Økningen i ungdom som sliter med mistriksel i skolen og høyt fravær, er også merkbar fra 2018 og fram til i dag. I tillegg viser talla en vekst i bruken av rusmidler som snus, alkohol og narkotika. Det er altså slik at ei økning i ulykkesstatistikken de siste åra samvarierer med ei økning i flere andre bekymringsfulle tendenser blant unge.

En plaget ungdomsgenerasjon?

Ei anna utvikling som har fått mye oppmerksomhet de siste tiåra, er ei økning i psykiske plager blant dagens unge. Bakken (2020) viser for eksempel at det har vært ei jevn økning i andelen jenter på ungdomsskolen med mye depressive plager, fra 16 prosent i 2011 til 22 prosent i 2019. Det finnes ei utbredt bekymring for at en generasjon med flere psykiske lidelser og plager gjør dagens unge sårbare og lite robuste. «En 'sykt seriøs' ungdomsgenerasjon» var tittelen på en artikkel i Tidsskrift for Norsk psykologforening i 2014 som ofte regnes som starten på et nytt narrativ om ungdom sine psykiske plager, noe som særlig har kommet til å handle om jenter (Sletten et al., 2021; Hegna et al., 2014). Hovedpoenget i artikkelen er at unge i dag er skikkelige, lovlidige og skoletilpasset. Samtidig er skikkeligheten et tveegget sverd og tærer på de unges psykiske helse.

Madsen og von Soest (2021) undersøker ungdoms psykiske helse og finner at det har vært ei økning i diagnoser og behandling for angst og depresjon blant jenter i ungdomsåra. Jentene sjøl rapporterer også om mer psykiske helseplager nå enn for 20–30 år siden. Trenden hos guttene er noe mindre entydig, men også her ser det ut til å ha vært ei viss økning. Likevel er det slik at sjøl om talla viser at en del unge opplever et høyt nivå av psykiske plager i hverdagen samt mye prestasjonspress, viser tall fra Ungdata at det på ingen måte er slik for alle. Talla varierer også mellom grupper av jenter (Bakken et al., 2018). Forskning viser i tillegg at ungdom i familier med færre sosioøkonomiske ressurser oppgir mer plager i hverdagen enn ungdom flest (Sletten, 2015). Dette gjelder for begge kjønn.

Det er vanskelig å si noe klart om hva disse trendene skyldes. Ei forklaring er at vektlegginga av psykisk helse blant unge det siste tiåret har gjort at samfunnet i større grad enn før anerkjenner ungdoms behov og sårbarhet i overgangsfasen mellom tilværelsen som barn og voksen. Madsen og von Soest (2021) viser også til økt skolestress, økende sosial ulikhet og overdiagnostisering og sjøloppfyllende profetier som mulige forklaringer. I tillegg peker de på økt bruk av sosiale medier. Smarttelefonenes inntog er en dimensjon som skiller dagens ungdomstid fra tidligere generasjoners. Dette kommer vi tilbake til nedenfor.

Endringer i oppvekstbetingelser

Videre går vi inn på noen større samfunnsmessige trender og utviklinger som har påvirket unge sine oppvekstbetingelser. Disse endringene kan forstås i sammenheng med skikkelighetstrenden. Vi starter med utviklinga mot ei utvida ungdomstid, etterfulgt av økt tempo og mer individualisering, før vi går inn på

endringer i forholdet mellom ungdom og foreldre. Videre retter vi oppmerksomheten mot digitale forandringer, smarttelefoner og sosiale medier.

Ei utvida ungdomstid eller nye livsfaser?

Den amerikanske forskeren Jean Twenge (2019, 2017) hevder at ungdom i dag vokser opp langsommere enn tidligere generasjoner. Studier fra USA viser at ungdom i mindre grad oppholder seg ute aleine og oftere har med seg foreldre, for eksempel når de skal handle klær. I tillegg utsetter de debut med aktiviteter som tradisjonelt forbindes med voksenlivet, som sex og bruk av rusmidler. Flere venter med å ta førerkort og tjener ikke egne penger i like stor grad som før. Sjøl om disse trendene ikke nødvendigvis er like tydelige i Norge, uttrykkes det også her ei bekymring for at barn og unge blir mindre robuste, får redusert evne til å håndtere utfordringer sjølstendig og mister viktig sosial læring med jevnaldrende uten voksnes tilstedeværelse.

Det at ungdom vokser opp langsommere enn før, har også blitt knytta til at ungdomstida varer lenger i dag enn før, og at en i dagens samfunn seinere blir voksen. Siden 1950-tallet har overgangen fra ung til voksen forskjøvet seg, og unge går lenger på skole og får barn seinere enn før. Arnett (2000, 2007) har lansert begrepet «emerging adulthood» som en ny livsfase i dagens samfunn. «Emerging adulthood» omfatter grovt sett personer i alderen 18–25 år og beskriver en ny livsfase mellom ungdomstid og voksen. Denne perioden er prega av utforskning, ustabilitet og gradvise overganger mot voksenroller. Det er ei tid for sjølutvikling og uavhengighet, men mange føler seg «mellom» – ikke helt voksne, men heller ikke ungdommer. Samfunnsmessige endringer, som lengre utdanning og utsatt familiedannelse, har gjort denne fasen tydeligere. Uavhengig av hvilket begrep en bruker, er det slik at unge etablerer seg seinere i dag enn i tidligere tider.

Akselerasjon og individualisering

Et annet sentralt utviklingstrekk som påvirker ungdoms hverdag, er tempoet i samfunnsutviklinga. Den tyske sosiologen Hartmut Rosa (2013) beskriver denne trenden som «akselerasjon» – ei utvikling der samfunnet preges av stadig høyere tempo. Dette starter med teknologiske framskritt som øker effektiviteten i produksjon og informasjonsutveksling, men fører også til at sosiale strukturer og relasjoner endres raskere. Resultatet er et livstempo prega av tidspress og strengere krav til framdrift.

For ungdom er akselerasjonen av livstempoet nært knytta til individualisering – en samfunnstrend hvor kollektive identiteter som familie, klasse og lokalsamfunn får mindre betydning, mens individuelle valg og livsbaner får større vekt (Furlong & Cartmel, 2009). Sjøl om dette kan gi økt frihet til å forme egen identitet og tilværelse, legger det et større ansvar på den enkelte for å lykkes gjennom egne prestasjoner. Dette ansvaret kan oppleves som en tung byrde (Meier & Nielsen, 2023).

Generasjonskløfta som forsvant?

Mange forskere har påpekt at det de siste åra også har skjedd ei endring i oppdragelse i retning av et mer intensivt foreldreskap (Aarseth, 2018; Lareau, 2011). Intensivt foreldreskap refererer til en oppdragelsesstil hvor foreldre legger betydelig vekt på å være sterkt involvert i barnas liv, ofte for å gi dem de beste mulige forutsetningene for framtidig suksess. Dette kan innebære et høyt nivå av oppfølging, kontroll og tilrettelegging i barnas hverdagsliv.

I forbindelse med dette har flere pekt på at ei viktig ramme for å forstå dagens unge er endringer i relasjonene mellom ungdom og foreldre. På 1980-tallet snakka en ofte om ei generasjonskløft mellom ungdom og foreldre (Øia & Vestel, 2014). I dag ser vi en ny nærhet mellom generasjonene. Foreldre er mer til stede i barnas og ungdommenes liv enn før og investerer i større grad i emosjonell nærhet, blant annet gjennom å delta i barn og unges aktiviteter på fritida (Aarseth, 2018). I den ferskere ungdomsrapporten understrekes dette ved at 86 prosent er fornøyde med foreldrene sine – og kun 10 prosent er misfornøyde (Bakken, 2024). Mer enn ni av ti opplever at de liker å tilbringe tid sammen med foreldrene sine. Normen i dag er et foreldreskap der ungdom står i sentrum, og der foreldre har oversikt over hva ungdommene gjør på fritida, og hvem de er sammen med. Likevel er det sånn at sjøl om mange i dag har et godt forhold til foreldrene sine, betyr ikke det at alle er like åpne om alt mulig. Ungdata viser at en del ungdommer er opptatt av å skjule fritida si fra foreldres innsyn. I 2024 svarte 21 prosent at det stemte svært eller ganske godt at de holder mesteparten av fritida skjult for foreldrene (Bakken, 2024).

Digitale forandringer

Mens det på 1990-tallet var vanlig for ungdom å bruke mye tid ute sammen med venner på kveldene, har det i løpet av de siste tiåra blitt mer vanlig å ha et mer hjemmeorientert fritidsmønster (Bakken et al., 2021). Blant annet er andelen unge som har kjørt eller sittet på med bil for moro skyld den siste uka, nærmest halvert fra 39 prosent i 1992 til 22 prosent i 2018 (Bakken et al., 2021). Dagens ungdomstid skjer i dag i større grad innafor kontrollerte rammer, der voksne styrer aktivitetene, mens det brukes mindre tid på frilek utendørs (Wold et al., 2024).

Sett i et lengre tidsperspektiv er ei av de største endringene i oppvekstvilkår og fritid framveksten av digital teknologi og sosiale medier. Gjennom det siste tiåret har den digitale utviklinga akselerert kraftig. Ikke bare har smarttelefoner stadig fått flere apper og blitt mer kraftfulle, men hele det digitale universet med PC-er, nettbrett, gamingkonsoller og smartklokker har blitt mer sammenkoblet og «intelligent» (Bakken et al., 2021). Med smarttelefonenes gjennombrudd har det i løpet av de siste ti åra utvikla seg nye innovasjoner, der apper som Snapchat og TikTok har lagt grunnlaget for en ungdomskultur hvor deling av bilder, videoer, memes og andre former for sjølpresentasjon har blitt en naturlig del av hverdagen. Tida norsk ungdom bruker foran skjerm, har økt betydelig (Bakken,

2024). Dataspill er noe særlig gutter bruker mye tid på (Moberg & Vogt, 2022). Samtidig bruker jenter mer tid på sosiale medier enn gutter (Bakken, 2024). Digitale plattformer har blitt viktige arenaer for sosial samhandling og innhenting av informasjon blant ungdom (Tilleczek & Campbell, 2019). Europeiske ungdommer bruker to–tre timer på sosiale medier på skoledager og hele seks timer på fridager (ESPAD, 2019, s. 81).

For generasjonene som vokser opp i dag, utgjør det digitale rommet en betydelig og naturlig del av hverdagen, og det griper inn i de fleste aspekter av livet. Det har blitt en integrert del av det sosialiserings- og identitetsprosjektet ungdomstida er. Skillet mellom det digitale og det fysiske er på mange måter oppheva. Relasjoner og gjøremål som finnes fysisk, finner også sted i de digitale romma, samtidig som det som skjer digitalt, inspirerer livet utenfor. For ungdom i dag smelter det digitale og det fysiske på mange måter sammen, og dermed vil det digitale livet for de fleste ikke representere noe «annet». Sjøl om dette skillet ikke alltid er tydelig, er det likevel slik at ungdom er gode til å skille spill og videoer fra virkeligheten, blant annet når det omhandler farlig kjøring (Moe et al., 2018).

Smarttelefoner og sosiale medier

Videre har smarttelefoner på mange måter også gjort at unge kan organisere og planlegge fritida digitalt samtidig som de ikke trenger å være hjemme. Frøyland et al. (2020) har blant annet sett økninga i vold blant ungdommer i siste halvdel av 2010-tallet som et resultat av fritidsendringer som følge av utviklinga i smarttelefon- og 4G-teknologi. Mens digitale medier i lengre perioder gjorde at unge brukte mer tid hjemme på fritida, var det mot slutten av 2010-tallet ikke lenger slik at en måtte være hjemme for å være pålogga og holde seg oppdatert på sosiale medier. Smarttelefoner har gjort det lettere å vite hvor andre er, og avtale møter og slåsskamper og lignende.

Videre har sosiale medier gjort sjølpresentasjon til en viktig del av ungdomskulturen, og noen unge kan bli frista til å dele bilder eller videoer av risikofylt atferd, inkludert kjøring. Ønsket om å imponere venner eller skape spennende innhold kan bidra til uansvarlig kjøring. Blant annet har TikTok og andre sosiale medier blitt brukt til å dele videoer av råkjøring¹ og kappkjøring². Videre har «challenges» eller utfordringer på TikTok knytta til farlig trafikkatferd fått oppmerksomhet i media.³ Slike «challenges» går blant annet ut på å hoppe foran biler og lastebiler i fart på veiene og se hvor lenge en tør å stå der før en stuper unna kjøretøyet.

1 <https://www.vg.no/nyheter/i/abXLOE/tiltalt-publiserte-videoer-av-villmannskjoering-paa-tiktok>

2 <https://www.nrk.no/buskerud/rakjorere-kan-bli-fratatt-bilen--skjer-i-store-deler-av-landet-1.17065383>

3 <https://www.nrk.no/ostfold/barn-hopper-foran-biler-og-trailere-for-a-delta-i-tiktok-trend-1.17049609>

Ulike typer ungdomsliv

Videre er ungdomslivet prega av stor variasjon og mangfold, der ulike faktorer som familieforhold, sosioøkonomisk bakgrunn, bosted og personlige interesser skaper ulike rammer og opplevelser. Dette gjør at ungdom i dag lever forskjellige typer liv, prega av både felles erfaringer og unike utfordringer. I delen under vil vi gå inn på nyere forskning om ulike typer ungdomsliv framstilt i nyere norsk forskning.

Fire idealtypiske ungdomsliv

Eriksen et al. (2021) har i boka *Ungdommen* funnet fram til fire idealtypiske ungdomstyper: «den selvsikre optimisten», «den lokalt forankrede med gjenkjennelig framtid», «talentet som satser alt», og «den sårbare og rotløse». Forfatterne fokuserer på ungdommens sjølprosjekter, og sjøl om de fleste har unike prosjekter, fant de fire distinkte typer eller profiler i sine kvalitative intervjuer med ungdommer. De oppsummerer de ulike typene slik:

i) Den selvsikre optimisten har stor tillit til at det vil gå godt her i livet. Ungdommene i denne kategorien framstår som selvsikre og reflekterte, har ofte stor grad av økonomisk trygghet, mestrer skolen og har støttende og kjærlige foreldre som følger dem opp og oppmuntrer dem til å velge sin egen vei. De kan se for seg flere veier til suksess, og har stor tro på at de vil lykkes.

ii) *Den lokalt forankrede med en gjenkjennelig framtid forteller om sterke relasjonelle bånd til storfamilien og til fellesskapet i lokalsamfunnet. Veien inn i framtida er trygg, og sjøl om noen av disse guttene og jentene må reise bort for å ta utdanning, ser de for seg å flytte hjem igjen. Drømmen er ikke et eliteyrke, men fagutdanninger som krever et kortere utdanningsløp, og gjerne å fortsette i foreldrenes fotspor. De vil fortsette livet på hjemstedet, og i de trygge formene de kjenner.*

iii) *Talentet som satser alt, skal bli best – gjerne i en idrett. Det ambisiøse prosjektet eies ofte av hele familien, noe som også preger relasjonen til foreldrene. Foreldrene bidrar mye til at talentene skal yte. Sjøl om de har støttende foreldre, synes støtten å være betinget av at de gjør sitt beste. Fellesskapet er forankret i det ene prosjektet, og framstår derfor som skjørt.*

iv) *Den sårbare og rotløse forteller om usikre, kaotiske eller fraværende relasjoner til familie og venner. Mange i denne kategorien mangler framtidsplaner, mens noen vil leve et helt annet liv et helt annet sted enn de gjør her og nå. Mens guttene virker frakoblet fra jevnaldermiljøet og gjerne tilbringer tida med å game alene, er jentene oftere involvert i konfliktfylte vennsforhold, og flere har et anstrengt forhold til kropp og mat. (Eriksen et al., 2021, s. 81–82)*

Analysen viser at ungdom lever ulike liv med bakgrunn i både foreldrenes ressurser (som økonomi, utdanning og relasjonelle forhold) og ulike

lokalsamfunnsk kontekster. For noen får lokalsamfunnet stor betydning, enten som begrensende eller berikende for deres sjølp projekter.

Distrikts ungdom

Distrikts ungdom utgjør ei særlig relevant gruppe med hensyn til unge i trafikken. De norske distriktssamfunna er gjerne prega av spredt bosetning og lange avstander til ulike servicefunksjoner, både offentlige og private. Rye (2019) argumenterer for at distriktssamfunn legger strukturelle føringer på ungdommen som vokser opp der. Mange grunnskoleelever i distriktene har for eksempel lang skolevei, og elevene må kanskje reise enda lenger når de starter på videregående utdanning. Det samme gjelder reisevei til organiserte fritidsaktiviteter, trening, fester eller venner. En er derfor avhengig av bil og andre kjøretøy i større grad enn andre steder. Fra et sosiologisk perspektiv vil det være slik at i mindre tettbygde strøk vil bilen i større grad være en naturlig del av hverdagslivet.

Bakken (2020) peker i sin rapport om unge i Distrikts-Norge på at det er flere likheter mellom ungdom som bor i distriktene, og ungdom som bor andre steder, enn det er forskjeller. Likevel er det altså noen forskjeller. Unge i distriktene begynner for eksempel å drikke alkohol litt tidligere enn ungdom andre steder. Det er også flere her som rapporterer å få lov til å drikke av foreldrene, enn andre steder. Bruken av cannabis er derimot mindre utbredt i distriktene enn i mer sentrale strøk. Ungdom i distriktene er også vesentlig mindre fornøyde med kollektivtilbudet i sin kommune enn annen ungdom (Bakken, 2020). Imidlertid er ikke distrikts ungdom ei ensarta gruppe. Norge er et langstrakt land, og det er tydelige geografiske forskjeller innad i distriktene (Rye, 2019).

Eriksen og Andersen (2023) finner at ungdomsjenter i distriktene oftere enn gutter forestiller seg å forlate bygda når de blir voksne. De finner at jenter i bygdeområder uten ambisjoner om høyere utdanning er de som minst ønsker å bli værende i lokalsamfunnet. Det er sannsynlig at en lavere grad av psykososialt velvære bidrar til at flere jenter i rurale områder ønsker å forlate hjemstedet. Jentene ble mer påvirket av de restriktive sosiale normene i bygda, noe som førte til dårlig sjølbilde og et ønske om å forlate stedet.

Guttene i distriktene ser altså jevnt over ut til å trives bedre. Studien til Borgen og Skogen (2021) om jakt blant unge menn (15–21) i rurale områder kan kaste ytterligere lys over hvorfor det er slik. Studien som ser på jaktmiljøet, finner at miljøet gir unge menn mulighet til å uttrykke seg fysisk og sosialt. Videre finner de at miljøet fungerer som en arena hvor investerte gutter kan vise ferdigheter i bruk av utstyr som våpen og GPS, noe som bidrar til en følelse av mestring. På samme måte vil mestring av motoriserte kjøretøy kunne være en viktig arena for unge gutter. Det kan tenkes at slike maskuline subkulturer er viktige i et samfunn med utdanning i fokus og feminine verdier i skolen. Samtidig peker studien på at maskuline rurale subkulturer som dette også preges av mistillit til politikk og forvaltning (Borgen & Skogen, 2021).

Kjønnsforskjeller i ungdomstida

Kjønn spiller også ei sentral rolle i ungdomstida, både på overordna, lokalt og individuelt nivå. For til tross for at idealet om likestilling har stått sterkt i Norge de siste tiåra, er jenter og gutter stadig gjenstand for ulike forventninger som igjen former kjønna mønstre i atferd. Kort forklart påvirker forventninger til kjønn hvordan ungdom opplever seg sjøl og sin plass i samfunnet, fra valg av aktiviteter og utdanning til måten de uttrykker følelser og bygger relasjoner på. Vi vil i avsnittet om ungdoms rusmiddelbruk gå nærmere inn på betydninga av kjønn når det gjelder unges rusmiddelbruk. Videre er kjønn også knytta til andre typer utfordringer og problematferd blant unge. Sletten et al. (2021) peker på at det tidligere i ungdomsforskninga var slik at ungdoms problemer i stor grad ble forstått som ensbetydende med gutters problemer. De siste tiåra har omtalen av ungdom – i forskning, politikk og dagligtale – også blitt mer kjønnsdelt, og to problemfortellinger er særlig gjeldende.

Den ene kan kalles «svartmaling av gutter» (Vogt, 2018). Den kan spores tilbake til diskusjoner som har pågått siden 1990-tallet, om at jenter har takla moderniteten bedre enn gutter. Bakgrunnen er blant annet at gutter i snitt får dårligere karakterer i skolen og oftere faller fra i videregående, mens jenter ikke bare tar mer utdanning, men dominerer på de mest prestisjefylte utdanningene. Denne tendensen gjenspeiles også i nylige debatter om at skolesystemet har blitt feminisert og demaskulinisert i en slik grad at det gir gutter en ulempe (NOU 2019: 3, s. 3). Den andre fortellinga kalles «sykeliggjøring av jenter». Her tegnes et bilde av ambisiøse jenter som lykkes i mye, men som også sliter med press og uopnåelige idealer – til kropp og utseende, skole og utdanning, idrett, venner og fritidsaktiviteter. Flere jenter sliter med å håndtere det totale trykket av prestasjonskrav. Poenget er altså at sjøl om jentene gjerne framstilles som «vinnere», kommer det ikke uten omkostninger.

Det er imidlertid flere grunner til å nyansere slike framstillinger. Hvorvidt gutter presterer dårligere på skolen, varierer sterkt etter hvilket trinn forskjellene måles på, hvilke fag det gjelder, om det dreier seg om standpunkt-karakterer, eksamens-karakterer, nasjonale prøver eller PISA-tester. Sjøl om kvinner i større grad fullfører utdanning, er det slik at menn klarer seg bedre på arbeids-markedet med like mye eller mindre utdanning, ved at de får bedre lønn og oftere faste jobber og fulltidsjobber. Ei slik svartmaling av gutter kan gjøre at vi mister av syne at de fleste gutter klarer seg bra og oppfører seg fint.

Videre er det som nevnt slik at de fleste jenter ikke har store psykiske problemer. Det er også slik at det å oppleve press og stress ikke er det samme som å ha problemer med å håndtere det. Sjøl om mange jenter utsettes for ulike typer press i hverdagen, er det – også blant jenter – snakk om et mindretall (16 %) som ofte har problemer med å håndtere presset (Bakken et al., 2018).

Fritid

For å forstå dagens unge er det videre viktig å ha kunnskap om hva ungdom gjør på fritida, hvordan fritidsvanene til ungdom har utvikla seg over tid, og hvilke skillelinjer som finnes mellom grupper av ungdom som driver med ulike ting på fritida.

Ungdoms ulike fritidsprofiler

I en nylig publisert forskningsrapport har Bakken et al. (2024) gjennom bruk av latent klasseanalyse identifisert fem grupper av ungdom som ikke bare skiller seg fra hverandre i hvor mye tid de bruker på ulike aktiviteter, men også kvalitativt gjennom hvilke typer aktiviteter som dominerer i hverdagslivet. De fem gruppene er:

i) «De som oftest er med venner» er den største av gruppene og utgjør 33 prosent av alle i årene 2022 til 2024. Dette er en gruppe sosiale ungdommer, som er kjennetegnet ved å være spesielt aktive på sosiale medier, men som også tilbringer mye tid fysisk sammen med venner. Mange deltar i organisert idrett, og for mange utgjør treningssentrene en viktig treningsarena. Dette er den av gruppene som samlet sett bruker mest tid på trening, og som sammenliknet med andre er mye ute om kveldene med venner, de bruker mer tid på fritidsklubb og er oftere med i andre typer organiserte aktiviteter. De er mindre hjemme, de spiller noe mindre dataspill, men bruker omtrent like mye tid på skjermbasert underholdning, som TV-titting, serier og YouTube. Tid brukt på skolearbeid og til lesing er også på gjennomsnittet. Det samme gjelder regelbrudd, men færre bruker rusmidler.

ii) «De mest hjemmeorienterte» er den nest største gruppen, som utgjør 27 prosent. Mens andre ungdommer har en balanse mellom aktiviteter i og utenfor hjemmet, tilbringer de fleste av disse ungdommene stort sett hver kveld hjemme, og mange har bare begrenset fysisk kontakt med venner i fritida. De deltar sjelden i organiserte fritidsaktiviteter og trener mye mindre enn andre. De tilbringer derimot betydelig mer tid foran skjermene, og det er særlig på dataspill at denne gruppen skiller seg ut med et langt høyere aktivitetsnivå enn andre. De bruker også mye tid på skjermbasert underholdning, som å se på TV, serier eller YouTube, og like mye tid som andre på sosiale medier. Når det gjelder skolearbeid og lesing, skårer denne gruppen likt med eller litt under gjennomsnittet for alle norske ungdommer. Det samme gjelder for rusmiddelbruk og regelbrudd.

iii) Den tredje gruppen er «de minst digitale», som utgjør 19 prosent. De er den av gruppene som i størst grad deltar i organisert idrett. I tillegg bruker mange fritida si til å jogge eller drive med andre former for egentrening. De er ikke så ofte sammen med venner fysisk utenom trening og skole og er den av gruppene som bruker desidert minst tid foran skjerm. Dette betyr ikke at de er digitalt frakoblet, de er bare ikke storforbrukere av digitale medier på samme

måte som ungdom flest. De bruker forholdsvis mye tid på skolearbeid og lesing. Gruppen er sjelden involvert i regelbrudd og bruker nesten ikke rusmidler. Oppsummert er dette en forholdsvis veltilpasset gruppe ungdommer, som utgjør en særlig «skikkelig» del av ungdomsbefolkningen.

iv) «De mest risikoorienterte» er en av de minste gruppene og utgjorde 13 prosent av ungdommene i årene 2022–2024. Gruppen skiller seg ut med betydelig høyere skår på regelbrudd og rusmiddelbruk enn de andre gruppene. «De mest risikoorienterte» er tidlig ute med å eksperimentere med rusmidler og er oftere involvert i regelbrudd. Samtidig er de svært sosiale og tilbringer mye tid med venner, både fysisk og på sosiale medier. Ungdom i denne gruppen bruker mer tid på gaming og på skjermbasert underholdning (TV, serier, YouTube) enn gjennomsnittet, noe som gjør at de samlet sett tilbringer betydelig mer tid foran skjermen enn andre. De deltar i mindre grad enn gjennomsnittet i kulturorienterte fritidsaktiviteter og organisert idrett, men trener mer på treningsstudio og er oftere på fritidsklubben. De tilbringer mindre tid hjemme om kveldene enn gjennomsnittet blant ungdom, og de er blant de minst «akademisk» orienterte, som bruker minst tid på skolearbeid.

v) Den siste og minste gruppen er «de mest kulturelle». De utgjør 9 prosent av ungdommene og er de som bruker mest tid av alle på kulturorienterte fritidsaktiviteter. Mange går på musikkskole eller kulturskole, spiller instrument, synger i kor eller driver med andre kreative aktiviteter. Denne gruppen deltar også oftere i andre organiserte aktiviteter som fritidsklubber, men færre er med i idrett. Sjøl om de er svært aktive i organiserte fritidsaktiviteter, tilbringer de også mer tid hjemme om kveldene enn andre ungdommer. De har mindre uformelt samvær med venner, men bruker mer tid på lesing og skolearbeid. De tilbringer mindre tid foran skjerm enn gjennomsnittet, og få av dem bruker rusmidler eller er involvert i regelbrudd. Dette viser at de har mange likhetstrekk med «de minst digitale», men hovedforskjellen knytter seg til at «de minst digitale» er aktive innen idrett, mens «de mest kulturelle» er med på kulturaktiviteter. «De mest kulturelle» bruker også noe mer tid på skjermbaserte aktiviteter. (Bakken et al., 2024, s. 7–9)

Funna viser at ungdom bruker fritida svært ulikt. Et hovedfunn i rapporten er også at det er sosiale forskjeller mellom de ulike profilene. Bakken et al. (2024) har i tillegg undersøkt endringer fra 2014 til 2024 og finner at endringene først og fremst handler om at digitale aktiviteter har fått en mye mer dominerende plass i ungdoms hverdagsliv. Ungdom bruker betydelig mer tid enn for ti år siden foran skjerm, spesielt på sosiale medier. Dette kommer vi tilbake i delen om digitale forandringer.

Deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter

Mange unge deltar imidlertid fortsatt i ulike organiserte fritidsaktiviteter. Så mange som 60 prosent blant elever på ungdomskolen og videregående skole deltar regelmessig i en organisert fritidsaktivitet (Jacobsen et al., 2021).

Jacobsen et al. (2021) viser at idrett er den mest populære organiserte fritidsaktiviteten med 47 prosent aktive deltakere. Nest vanligst er «andre aktiviteter» og fritidsklubber, med henholdsvis 15 og 11 prosent som deltar tre til fire ganger eller mer i løpet av en måned. Færre deltar i kulturelle aktiviteter. Bare 5 prosent er aktive i korps, kor eller orkester og 8 prosent i kultur- eller musikkskoler. Slår vi de to siste aktivitetstypene sammen, utgjør andelen som deltar tre til fire ganger eller mer i løpet av en måned i organiserte kulturaktiviteter, 11 prosent. Videre er 8 prosent aktive i religiøse foreninger.

Jacobsen et al. (2021) peker imidlertid på at det er tydelige sosiale forskjeller i deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter. Ungdom fra hjem med høy sosioøkonomisk status har nesten dobbelt så høy sannsynlighet for å delta i organiserte fritidsaktiviteter sammenligna med de som kommer fra hjem med lav sosioøkonomisk status. Når det gjelder de geografiske forskjellene i ungdommenes deltakelse, peker Jacobsen et al. (2021) på små forskjeller etter fylke og sentralitetsgrad, men betydelige variasjoner mellom kommuner.

Problem- og risikoatferd

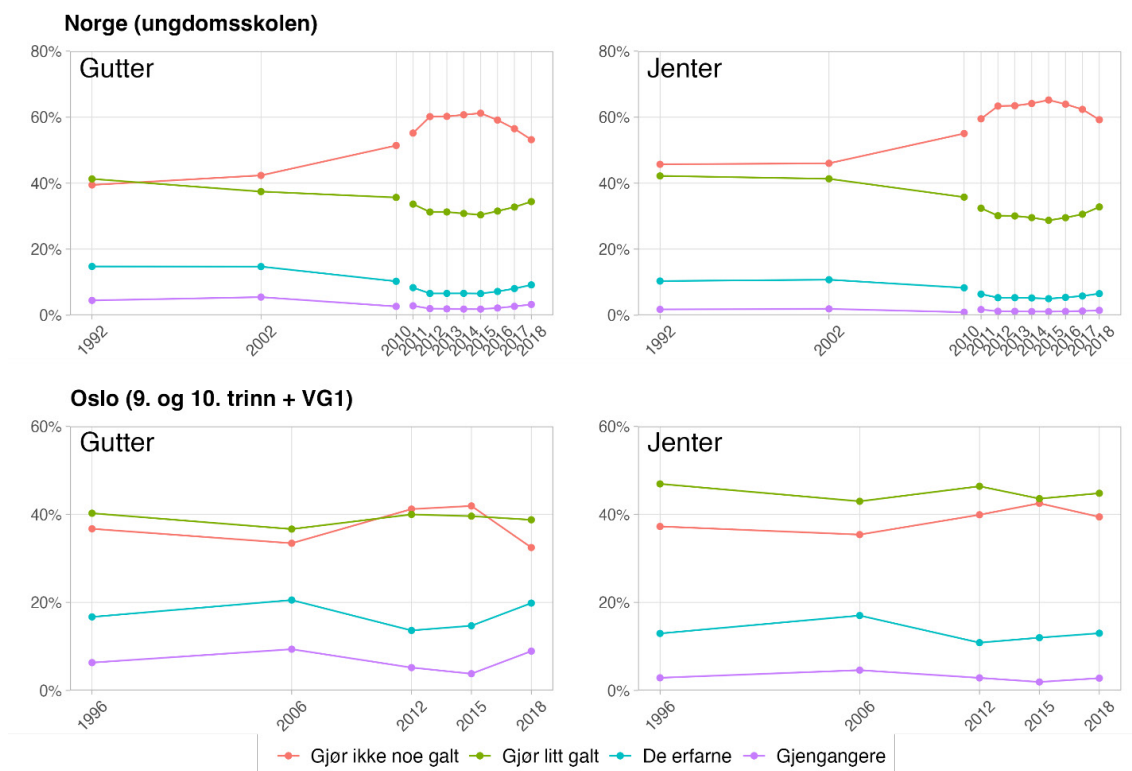
Ungdomstida innebærer en økt sårbarhet for risikofylt atferd og utvikling av problematferd. Slike atferdsformer kan inkludere rusmiddelbruk, lovbrudd, skolefravær eller aggressiv oppførsel. Risikofylt atferd og problematferd kan ses både som et uttrykk for individuelle utfordringer og som et symptom på bredere samfunnsforhold, inkludert sosiale ulikheter, teknologiske endringer og familiedynamikk.

Etter ei betydelig økning i ungdomskriminaliteten i store deler av etterkrigstida har omfanget av lovbrudd blant ungdom gått ned etter årtusenskiiftet (Bakken, 2024). I dag framstår ungdom som relativt veltilpassa, og det er kun et lite mindretall som er involvert i de mest alvorlige regelbruddene. En viktig innsikt fra ungdomsforskninga er derfor at ulike typer problematferd gjelder et fåtall ungdommer. Imidlertid er det å gjøre mindre regelbrudd ikke uvanlig (Frøyland, 2021). Med mindre regelbrudd menes blant annet å snike på buss eller kino, det å være borte hjemmefra uten at foreldrene vet hvor en er, samt skoleskuling. Fra 2015 har vi sett ei utvikling der særlig andelen unge som ikke gjør noe galt, har blitt mindre enn rundt 2010. Frøyland (2021) beskriver at blant dagens unge er det slik at de færreste gjør ingenting galt, mange gjør litt galt, og noen få gjør veldig mye galt. Livsstilsendringer forårsaket av framveksten av digitale medier peker seg ut som ei av de mest framtrede forklaringene på de observerte trendene i problematferd (Frøyland, 2021).

Frøyland (2021) har brukt et samlemål der han deler inn ungdom i fire ulike grupper for å undersøke utviklinga av problematferd over tid. Samlemålet deler ungdommene inn i følgende grupper: de som ikke gjør noe galt, de som gjør litt galt, de erfarne og gjengangerne. Målet er basert på seks spørsmål om problematferd: nasking, tagging, hærverk, det å snike på buss eller kino, det å

være borte hjemmefra uten at foreldrene vet hvor en er, samt skoleskulking. Spekteret av problematferd strekker seg dermed fra normbrudd til mindre alvorlige lovbrudd. I figur 2 viser vi fordelinga på samlemålet for problematferd blant gutter og jenter henholdsvis i Norge og i Oslo, fordelt på de fire gruppene:

Figur 2 Problematferd i Norge og Oslo fra 1992 til 2018 i fire grupper



De nasjonale tall i figuren fra åra 2011–2018 er et gjennomsnitt av tre årganger med data fra ungdataundersøkelsene, slik at 2011 inneholder tall fra 2010–2012, 2012 fra 2011–2013 etc.

Henta fra Frøyland (2021, s. 281)

Russetid

En viktig periode for mange ungdommer er russetida. I en undersøkelse om russefeiring i Osflo svarte 78 prosent av elevene på studiespesialisering og 56 prosent av elevene på yrkesfaglig utdanning ja til at de ville delta i russefeiringa (Andersen et al., 2017). Russetida representerer en periode med økt festing og sosialt samvær blant ungdom, noe som kan øke sannsynligheten for annen risikofylt atferd. Russetida er også gjennomsyra av ulike kjøretøy som russebusser og russebiler (Fjær et al., 2016). Disse ulike kjøretøya er de viktigste romma for festing og drikking i russetida og representerer lukka rom som er lite tilgjengelige for andre voksenpersoner og politi (Fjær et al., 2016).

Rusmiddelbruk

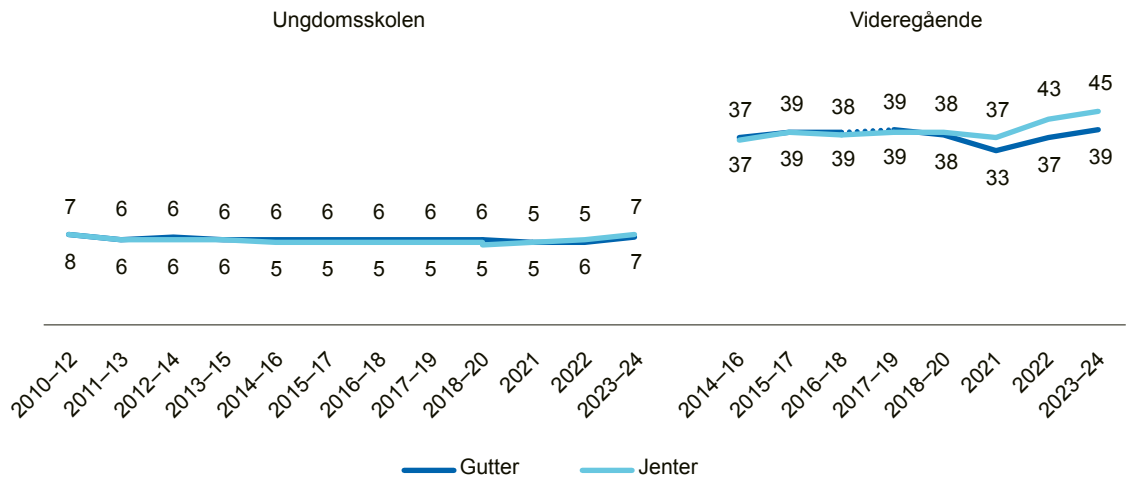
Ungdomstida er ofte prega av utforskning og eksperimentering, og for mange innebærer det naturlig nok også en viss nysgjerrighet rundt rusmidler. Mange unge utforsker grenser, og rusbruk er for mange en kilde til sosial tilhørighet til jevnaldrende og løsrivelse fra foreldrene (Bilgrei et al., 2021). Ungdoms rusbruk øker også jevnt gjennom ungdomsåra. Det vanligste rusmiddelet blant norsk ungdom er alkohol. Samtidig innebærer rusmiddelbruk blant unge også andre ulovlige rusmidler der hasj eller marihuana er de vanligste. All bruk av rusmidler utgjør en fare i trafikken blant annet gjennom svekka dømmekraft, og det å være informert om unges bruk av rusmidler vil være viktig for å forebygge ulykker.

Alkohol

Det vanligste rusmiddelet blant norsk ungdom er alkohol. Ungdoms bruk av alkohol øker jevnt gjennom ungdomsåra, og mens 5 prosent av elever på 8. trinn har vært berusa på alkohol i løpet av det siste året, gjelder det samme nærmere 80 prosent av elevene på vg3 (Bakken, 2024). I et lengre tidsperspektiv ser vi at det siden årtusenskiftet har vært en markert nedgang i ungdoms bruk av alkohol (Scheffels et al., 2020). Nedgangen har vært størst blant de yngste tenåringene. Utviklinga det siste tiåret har derimot vært stabil. Under pandemien gikk alkoholbruken noe ned, mens talla etter pandemien viser at andelen som bruker alkohol, har gått opp igjen, og da i større grad blant jenter enn gutter. Blant jenter på videregående er talla i 2023/2024 høyere enn før pandemien. Det er nå flere jenter på videregående som jevnlig bruker alkohol, enn gutter (Bakken, 2024; HEVAS⁴). Denne utviklinga kan ses i figur 3. Sjøl om jenter bruker alkohol jevnligere enn gutter, er det vanskelig å si noe om grad av beruselse og mengde alkohol som drikkes når det først drikkes. Det kan for eksempel tenkes at gutter jevnt over drikker hardere enn jentene når det først drikkes.

4 https://www.uib.no/sites/w3.uib.no/files/attachments/hevas-rapport_121124-compressed.pdf

Figur 3 Prosentandel som drikker alkohol jevnlig minst én gang i måneden. Utvikling over tid – etter kjønn og skoleslag

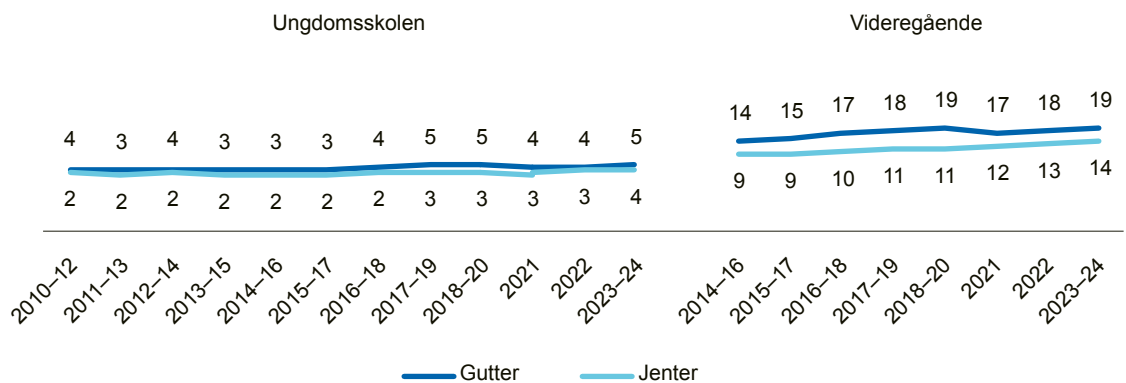


Kilde: Ungdata 2024: Nasjonale resultater

Hasj og marihuana

De ti siste åra har vi også sett ei økning i unge som bruker hasj eller marihuana (Bakken, 2024). Sjøl om økninga har vært størst i mer sentrale strøk og særlig i Oslo, øker bruken over hele landet (Bakken, 2023, 2024). Bilgrei et al. (2021) peker på ungdoms bruk av hasj og marihuana som en økende trend, særlig inspirert av normaliseringa av cannabis i populærkultur og internasjonale medier. Utviklinga i bruk av hasj og marihuana kan ses i figur 4.

Figur 4 Prosentandel som har brukt hasj eller marihuana i løpet av det siste året. Utvikling over tid – etter kjønn og skoleslag

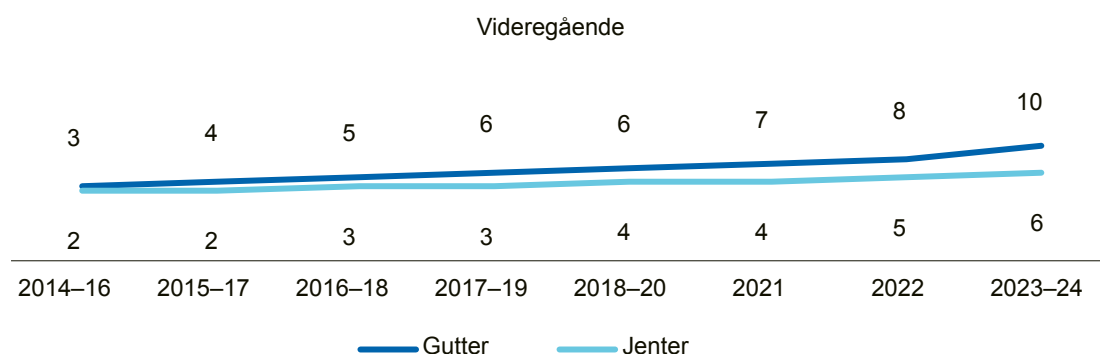


Kilde: Ungdata 2024: Nasjonale resultater

Andre narkotiske stoffer

Den største endringa i ungdoms rusmiddelbruk de siste ti åra gjelder imidlertid bruk av andre narkotiske stoffer enn hasj og marihuana. Økningen er også her særlig markant i Oslo, men gjelder hele landet (Bakken, 2023, 2024). Så mange som én av ti gutter på videregående har i løpet av det siste året brukt andre narkotiske stoffer enn hasj og marihuana. I figur 5 ser vi ei økning i prosentandelen av elever i videregående som har brukt andre narkotiske stoffer enn hasj eller marihuana det siste året. Her er det særlig bruk av kokain som har fått mest oppmerksomhet. Den årlige rusundersøkelsen som Folkehelseinstituttet (FHI) gjennomfører i samarbeid med Statistisk sentralbyrå, har et landsrepresentativt utvalg av hele befolkningen. Den viser at andelen i alderen 16–30 år som oppga bruk av kokain det siste året, var 4,7 prosent i 2022. Dette er høyere enn gjennomsnittet for de foregående ni åra, som var 2,4 prosent.⁵

Figur 5 Prosentandel som har brukt andre narkotiske stoffer i løpet av det siste året. Utvikling over tid – etter kjønn og skoleslag



Kilde: Ungdata 2024: Nasjonale resultater

De siste ti åra har forekomsten av kokain i rusmiddelstatistikken blant bilførere vært i vekst. Rusmiddelanalyser i saker hvor bilfører var mistenkt for ruspåvirket kjøring, viser at det i 2013 kun ble påvist kokain i et fåtall av norske politidistrikter, mens det nå blir påvist i samtlige distrikter. Siden 2018 har andelen blodprøver som viser bruk av kokain blant bilførere mistenkt for ruspåvirket kjøring, ligget jevnt på 4 prosent før den i fjor økte til 8 prosent.⁶ Det er vanskelig å si hva denne trenden skyldes, men det kan skyldes både en lettere tilgang til kokain og en ny type festkultur. Bruken av kokain er størst blant de som også drikker mye alkohol (Edland-Gryt, 2021a). Edland-Gryt (2021a, 2021b) har studert unge voksne sin kokainbruk og finner at ei hovedforklaring på deres bruk av

⁵ Folkehelseinstituttet. (2024, 2. desember). *Narkotikabruk i Norge*. <https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/?term=>

⁶ https://www.oslo-universitetssykehus.no/4a887c/contentassets/0b1e5e1ae18041dbaf870ce2f946ff07/rusmiddelstatistikk-bilforere---funn-i-blodprover-hos-bilforere-mistenkt-for-ruspavirket-kjoring-2022_-rev-sept23.pdf

kokain er å moderere og kontrollere alkoholrus. De unge voksne så på kokain som et «prestasjonsdop» for å kunne drikke mer på byen. Kokain ble beskrevet som et ideelt rusmiddel for å balansere alkoholrusen for å kunne være berusa og samtidig skjerpa og klar for det som måtte oppstå ute på byen. Med tanke på trafikksikkerhet vil blandingsrus være farlig, og dette kan tenkes å være særlig problematisk hvis kokain brukes som en skjerper i forbindelse med kjøring i alkoholpåvirkta tilstand.

Kjønnsforskjeller i rusmiddelbruk

Som nevnt i delen over er det forskjeller i gutters og jenters bruk av rusmidler i ungdomstida. Forskning og undersøkelser viser at guttene generelt er mer tilbøyelige til å eksperimentere med illegale rusmidler, som cannabis og kokain (Bakken, 2024; Pedersen et al., 2023). Kjønnsforskjellene i rusmiddelbruk blant ungdom påvirkes av sosiale normer og forventninger. Gutters høyere bruk av illegale stoffer kan ses i lys av maskulinitetsnormer som verdsetter risikofyllt atferd, sjølhevdelse og dominans (Sandberg & Pedersen, 2011). Jenter kan derimot møte strengere sanksjoner for avvikende oppførsel, noe som kan begrense deres eksperimentering med legale og illegale rusmidler (Tøkle et al., 2023; Schwencke et al., 2024).

Rusbruken kan muligens også i noen grad tolkes i lys av kjønnsforskjeller i psykisk helse. Jenter, som rapporterer høyere nivåer av angst og depresjon, kan for eksempel tenkes å anse drikkekonteksten som et rom for «kontrollert tap av kontroll» (Buvik et al., 2022). Den høyere forekomsten av illegale rusmidler kan på sin side anses som uttrykk for manglende mestringsstrategier som reflekteres i guttenes høyere sjølmordsrate.

Holdninger og trafikkatferd i Ungdata

I dette notatet presenterer vi også ny deskriptiv statistikk om holdninger og atferd i trafikken basert på ungdatabundersøkelsene. Ungdata er lokale barne- og ungdomsundersøkelser der skoleelever over hele landet svarer på spørsmål om hvordan de har det, og hva de driver med på fritida. Velferdsforskningsinstituttet NOVA er ansvarlig for gjennomføringa av undersøkelsene i samarbeid med landets sju regionale kompetansesentre innen rusfeltet. For mer informasjon om undersøkelsene, se Ungdata.no. Ungdata er åpent tilgjengelig gjennom sikt.no.

Utover en grunnmodul med fastsatte spørsmål varierer innholdet i undersøkelsene mellom ulike kommuner. Blant annet er det mulig for kommuner og fylkeskommuner å ha med spørsmål om kjøring og rus. Kommunene har mulighet til å velge to ulike tilleggsmoduler som inneholder spørsmål om kjøring og rus. Den ene modulen handler om holdninger til kjøring i ruspåvirka tilstand, mens den andre handler om faktisk kjøring i ruspåvirka tilstand. Det er hvordan ungdom svarer på disse spørsmåla, vi skal presentere her.

Modulen om holdninger inneholder to spørsmål der ungdommene skal svare om de er enig eller uenig i utsagn om kjøring etter å ha drukket alkohol. Det ene spørsmålet handler om hvorvidt det er greit å kjøre moped eller annet motorisert kjøretøy når en sjøl har drukket alkohol, og det andre handler om hvorvidt det er greit å sitte på når sjåføren har drukket alkohol.

Modulen om trafikkatferd inneholder tre spørsmål der ungdommene kan svare ja eller nei. Disse spørsmåla handler om hvorvidt de noen gang har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy når de sjøl har drukket alkohol, om de noen gang har vært passasjer når sjåføren har drukket alkohol, og om de kjenner ungdom som har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy etter å ha drukket alkohol.

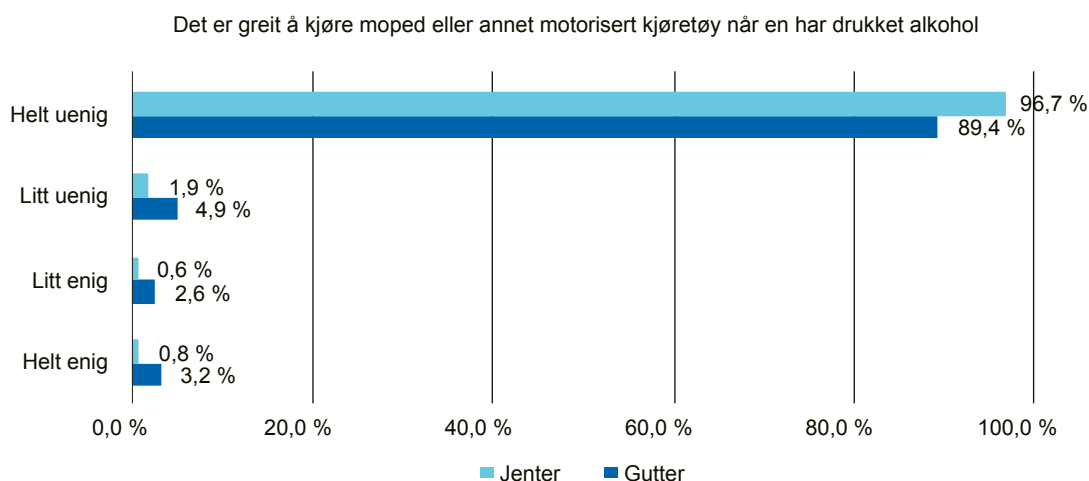
Det at kommunene sjøl velger hvilke spørsmål de har med, betyr at det ikke finnes nasjonale tall for disse spørsmåla. Det er likevel flere kommuner som gjennom åra har spurt sine ungdommer om disse temaene. Vi presenterer her bare tall for elever på videregående fordi disse faller innfor målgruppa for notatet, som er 16–24 år. Tidligere var det vanlig at kun vg1 deltok i undersøkelsene, og det vil derfor, der data går noen år tilbake i tid, kun presenteres svar fra elever på vg1.

Holdninger til kjøring etter å ha drukket alkohol

I figurene nedenfor presenterer vi data fra videregående elever i 58 kommuner⁷ som i perioden 2021–2024 har hatt med spørsmåla om holdninger. Disse kommunene er fra Innlandet og Nord-Norge samt Svalbard, og til sammen 16 795 ungdommer har svart på spørsmåla.

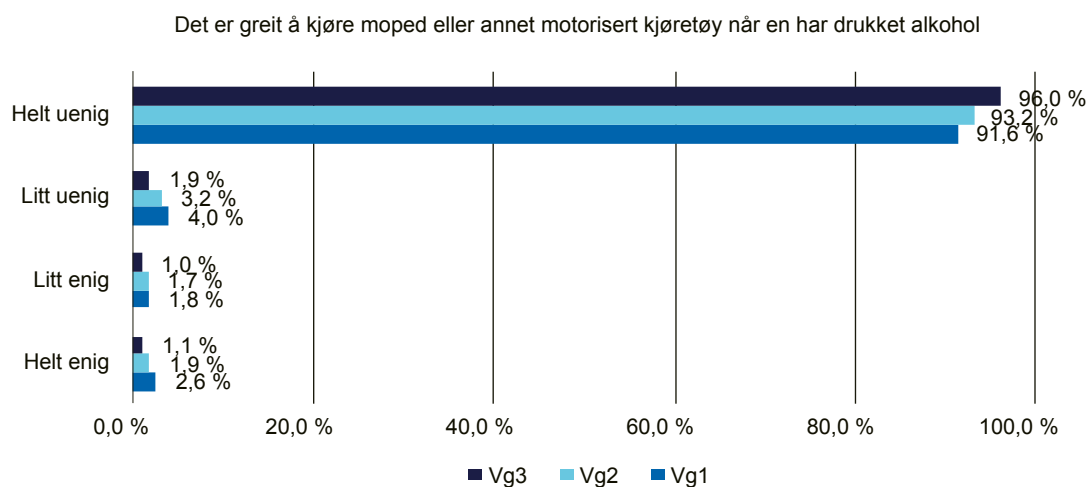
Totalt sett viser resultatene at kun 4 prosent er helt eller delvis enig i at det er greit å kjøre når en har drukket, og kun 3 prosent er helt eller delvis enig i at det er greit å sitte på når sjåføren har drukket alkohol. I figur 6a ser vi imidlertid at det er kjønnsforskjeller i hvordan ungdommen svarer, der gutter er mer tilbøyelige til å være enig i at det er greit å kjøre når en har drukket. Det samme gjelder spørsmål om det er greit å sitte på når sjåføren har drukket alkohol. Vi ser at andelen som er enig i at det er greit å kjøre når en har drukket, synker noe med alder.

Figur 6a Holdninger til ruskjøring i 58 kommuner blant elever på videregående skole, etter kjønn. N = 16 795

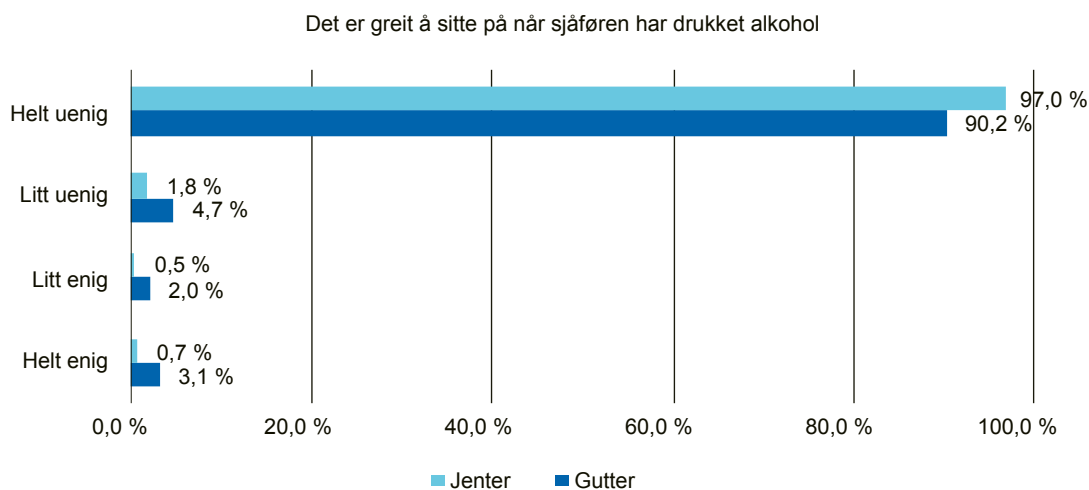


7 Bodø, Narvik, Brønnøy, Alstahaug, Vefsn, Nesna, Rana, Meløy, Saltdal, Fauske, Vestvågøy, Vågan, Hadsel, Sortland, Andøy, Hamarøy, Svalbard, Kongsvinger, Hamar, Lillehammer, Gjøvik, Ringsaker, Stange, Sør-Odal, Åsnes, Elverum, Trysil, Tynset, Alvdal, Dovre, Lom, Nord-Fron, Sel, Gausdal, Østre Toten, Vestre Toten, Gran, Nordre Land, Nord-Aurdal, Årdal, Tromsø, Harstad, Salangen, Målsjøel, Senja, Balsfjord, Nordreisa, Alta, Hammerfest, Sør-Varanger, Vadsø, Karasjøel, Kautokeino, Nordkapp, Porsanger, Tana, Båtsfjord og Vardø

Figur 6b Holdninger til ruskjøring i 58 kommuner blant elever på videregående skole, etter klassetrinn. N = 16 795



Figur 7a Holdninger til ruskjøring i 58 kommuner blant elever på videregående skole, etter kjønn. N = 16 795



Figur 7b Holdninger til ruskjøring i 58 kommuner blant elever på videregående skole, etter klassetrinn. N = 16 795



For å undersøke om det har vært ei endring over tid, har vi sett på svara til ungdom i fylker som har hatt med spørsmålet mer enn én gang de siste åra. Disse er Troms i 2018 og 2021 og Nordland i 2019 og 2022. I disse fylkene ser det ut til å være minimale endringer over tid. Negative holdninger til kjøring etter å ha drukket alkohol ser ut til å være ganske stabilt på tvers av tid og sted.

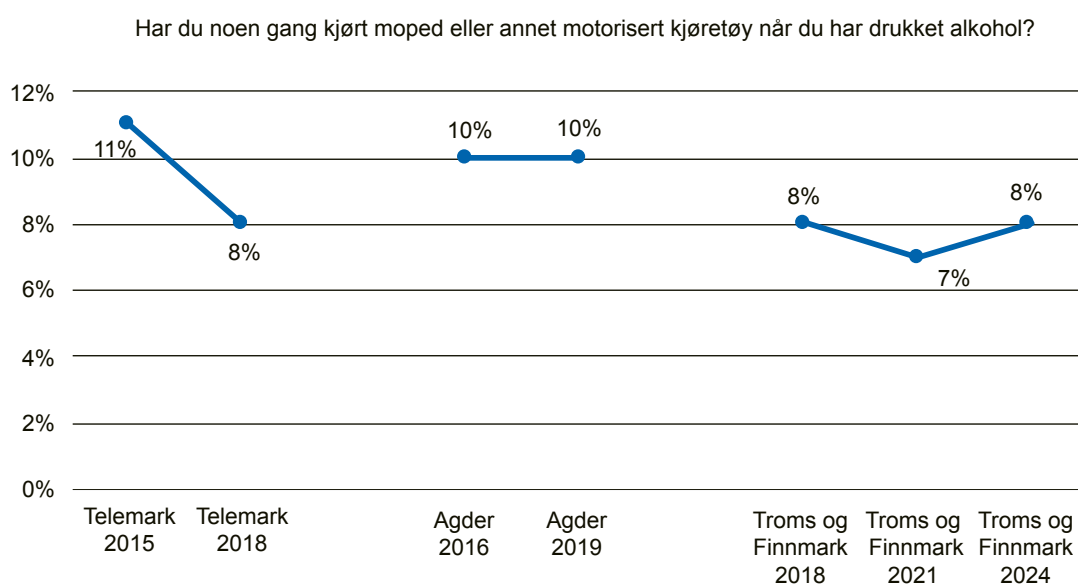
Kjøring etter å ha drukket alkohol

Videre har vi undersøkt svar på spørsmål knytta til egen og andres kjøring etter å ha drukket alkohol. Disse spørsmåla ble blant annet stilt til alle elever på ungdomskolen og videregående i Agder).⁸

I analyser av disse resultatene fant de at ungdom som svarer ja på spørsmåla, øker med alder. Ungdommens svar på spørsmåla om trafikkatferd ser ut til å variere mellom ulike kommuner, og prosentandelen som har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy etter å ha drukket alkohol, varierer mellom 5 og 20 prosent i kommunene i Agder.

I dette notatet har vi gjort nye analyser for å undersøke om det har vært noen endringer i hvordan ungdom svarer på dette over tid og i ulike fylker. Vi presenterer derfor data fra regioner som har hatt med spørsmåla flere enn én gang. For spørsmålet om kjøring etter å ha drukket alkohol er det Telemark som har hatt med spørsmåla i 2015 og 2018, Agder som har hatt med spørsmåla i 2016 og 2019, og Troms og Finnmark som har hatt med spørsmåla i 2018, 2021 og i 2024.

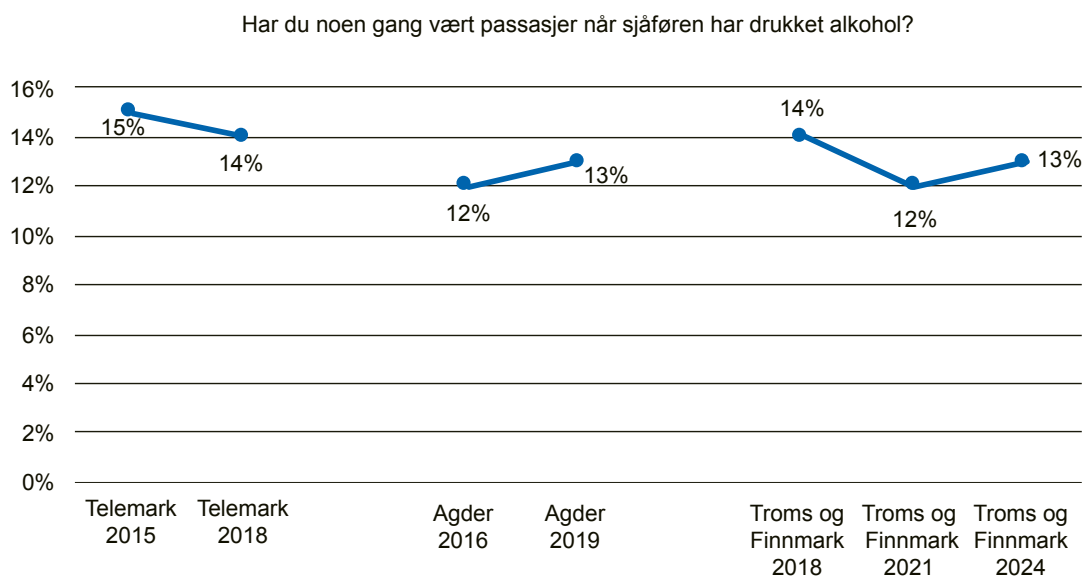
Figur 8 Prosentandel som svarer at de har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy når de har drukket alkohol. Vg1-elever. N = 15 565.



8 https://agderfk.no/_f/p1/i76fba96a-d550-44e8-99ce-f4edafaf23a7/rapport-ung-i-agder-2019.pdf

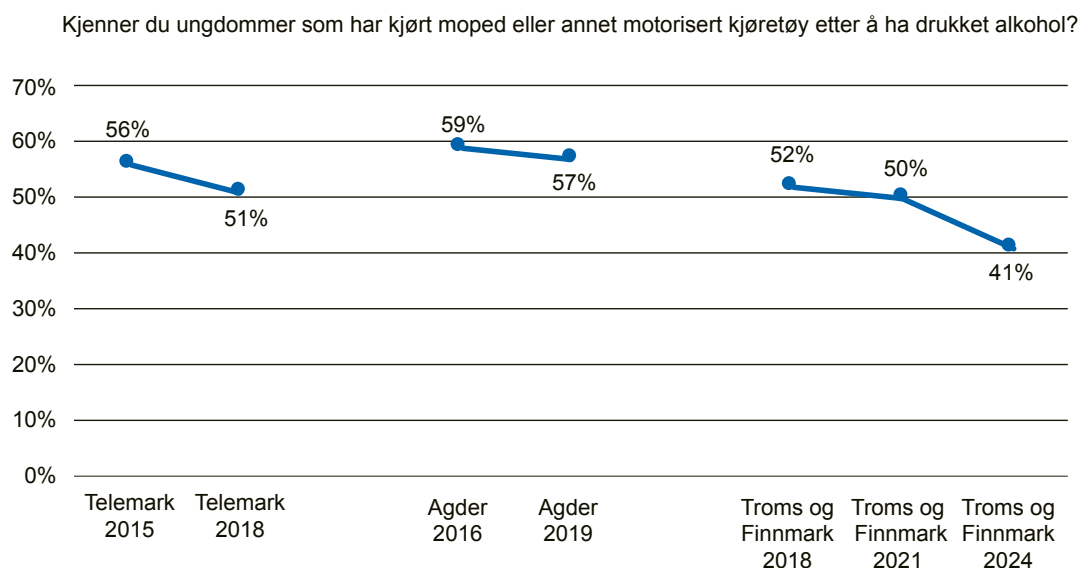
I figur 8 ser vi resultater fra Ungdata som omhandler hvorvidt ungdom på vg1 har kjørt moped eller andre motoriserte kjøretøy etter å ha drukket alkohol. Andelen som svarer at de har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy når de har drukket, varierer mellom 7 og 11 prosent. Det er imidlertid viktig å huske på at spørsmåla i modulen om ruskjøring verken inkluderer ei tidsavgrensning eller spesifiserer noe om mengde alkohol. Det betyr at elevene kan tolke det både som kjøring etter én øl og etter betydelig påvirkning, og uttrykket «noen gang» åpner for rapportering av hendelser langt tilbake i tid. Undersøkelsen er gjennomført i tre ulike geografiske områder (Telemark, Agder og Troms og Finnmark) på ulike tidspunkter mellom 2015 og 2024. Prosentandelen som svarer «ja» på dette spørsmålet, varierer noe mellom områder og år. I Telemark var andelen 11 prosent i 2015, men denne sank til 8 prosent i 2018, noe som viser en liten nedgang over perioden. I Agder har andelen som rapporterer slik atferd, vært stabil, med 10 prosent i både 2016 og 2019. For Troms og Finnmark er utviklinga noe mer variert. I 2018 var andelen 8 prosent, men denne sank til 7 prosent i 2021. Deretter økte den igjen til 8 prosent i 2024.

Figur 9 Prosentandel som svarer at de har vært passasjer når sjåføren har drukket alkohol. Vg1-elever. N = 15 565



I figur 9 ser vi prosentandelen av elever på videregående trinn 1 (vg1) som har vært passasjer i et kjøretøy der sjåføren har drukket alkohol. Dette gjelder mellom 12 og 15 prosent. Andelen er altså noe høyere enn personer som har kjørt sjøl, og gjelder et ganske høyt antall ungdommer til sammen. I Telemark ser vi en liten nedgang i andelen fra 15 prosent i 2015 til 14 prosent i 2018. I Agder var andelen 12 prosent i 2016 og steg noe til 13 prosent i 2019. I Troms og Finnmark starta andelen på 14 prosent i 2018, sank til 12 prosent i 2021, men økte igjen til 13 prosent i 2024. Totalt sett er det små variasjoner over tid, som kan skyldes tilfeldigheter.

Figur 10 Prosentandel som svarer at de kjenner ungdommer som har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy etter å ha drukket alkohol. Vg1-elever. N = 15 565



Figur 10 viser prosentandelen vg1-elever som oppgir at de kjenner ungdom som har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy etter å ha drukket alkohol. På tvers av fylkene kjenner over halvparten av elevene på vg1 ungdommer som har kjørt moped eller annet motorisert kjøretøy etter å ha drukket alkohol. Sjøl om dette er et ganske høyt tall, bør en tolke slike spørsmål litt med varsomhet. Begrepet «kjenner» er vagt og kan tolkes forskjellig av deltakerne. Noen kan tolke det som en nær venn, mens andre kan inkludere bekjente, skolekamerater eller personer de bare har hørt om. Spørsmålet nevner ikke om det gjelder nylige hendelser eller noe som har skjedd tidligere. Imidlertid ser vi på tvers av alle regionene en liten nedgang i andelen som kjenner ungdom som har kjørt motoriserte kjøretøy etter alkoholinntak. Troms og Finnmark skiller seg ut med den mest betydelige nedgangen, spesielt i perioden mellom 2021 og 2024.

Forskning på unge i trafikken

Miller (2020) argumenterer for at biler og andre kjøretøy ikke bare er transportmidler, men også symboler på status, frihet og identitet. Miller et al. (2020) sine antropologiske studier av kjørekultur fra ulike deler av verden viser hvordan bilens sosiale og kulturelle betydning varierer etter tid og sted. I vestlige samfunn har bilen ofte symbolisert frihet og individuell autonomi. Bilen muliggjør mobilitet, som igjen påvirker hvordan folk forholder seg til tid, rom og samfunnet rundt seg. For unge vil det å kjøre alene gi en frihet de tidligere ikke har hatt, og denne friheten trekkes fram som viktig av de unge sjøl (Tilleczek, 2004). Det å ta førerkort og bevege seg i trafikken alene har av Tilleczek (2004) blitt forklart som et overgangsrituale fra ungdom til voksen, og det å kjøre bil eller moped gjør at en både framstår som og føler seg mer voksen. Garvey (2020) har også pekt på at bilen kan fungere som et medium for overskridelser og spenning for unge. Råkjøring kan være en form for opprør mot sosiale forventninger, normer og regler. Norges komparativt strengt regulerte trafikklitikk kan gjøre råkjøring til en særlig kilde til frihetsfølelse, motstand og opprør for unge (Garvey, 2020).

Unge sjøl trekker ofte fram at kjøring på egen hånd gir nødvendig mobilitet samtidig som det gir en form for sjølstendighet (Tilleczek, 2004, 2011). Kjøring gir også kontroll over egen timeplan, sjøltillit, ansvarlighet og opplevelse av modenhet (Tilleczek, 2004, 2011). I en dansk rapport om knallertkjøring finner Møller et al. (2018) at mopedkjøring gir unge en opplevelse av sjølstendighet og frihet, spesielt i områder med begrensa alternativer for kollektivtransport. Mopeden blir et viktig verktøy for å utvide sin geografiske bevegelsesfrihet, noe som styrker ungdommens sosiale tilknytning og tilstedeværelse i nærmiljøet. Bil og kjøring handler også om identitet og tilhørighet.⁹ I Norge har Ruud (2018) vist hvordan ulike kjøretøy blir symboler for lokal eller kulturell tilhørighet for unge. For eksempel bruker ungdom i Hemsedal traktorkjøring i hovedgata for å uttrykke motstand mot turismen de føler dominerer stedet. Traktorkjøringa blir en form for synliggjøring av deres tilstedeværelse og tilhørighet. På Jessheim kjemper grupper som rånere og skatere om plassen i byrommet når lokale myndigheter forsøker å tilrettelegge bysentrum for andre formål. For rånere blir bilen og kjøring et symbol på deres subkulturelle tilhørighet (Ruud, 2018). Andersen (2009) beskriver også hvordan råning eller kjøring som fritidsinteresse, til tross for å framstå som meningsløs for mange utenfor miljøet, oppleves som en viktig del av hverdagen for ungdom som deltar. Råning gir ungdommer en arena for sosial tilhørighet, hvor vennskap, identitetsdannelse og en følelse av tilhørighet til lokalsamfunnet styrkes (Andersen, 2009; O'Dell, 2020). For de unge sjøl handler ferdsel i trafikken både om mobilitet og identitet og er sentral i overgangen fra ung til voksen. Imidlertid er unge særlig utsatt for alvorlige trafikkuulykker. I de neste avsnitta skal vi derfor presentere forskning på

9 https://www.nrk.no/stor-oslo/raning-blant-bilmiljoet-i-oslo_-for-oss-er-bilen-et-kunstverk-1.15603713

unge sin utsatthet for å havne i ulykker og hva som kjennetegner unge som tar risiko i trafikken. Vi begynner imidlertid først med noe ulykkesstatistikk henta fra Trine-registeret til Statens vegvesen for å danne et bakteppe for gjennomgangen av tidligere forskning.

Bakgrunn og ulykkesstatistikk

Fra 2014 til og med 2023 har 199 personer mellom 16 og 24 år blitt drept i trafikkulykker i Norge. I tiårsperioden før dette, mellom 2004 og 2013, var antall drepte 493. Det har altså skjedd en formidabel nedgang i antall drepte i trafikken, som har vært særlig stor siden 1990-tallet. Nedgangen gjelder også befolkninga som helhet.

Av de 199 drepte de siste 10 åra er 153 menn og 46 kvinner. Av disse døde 130 i ulykker med bil for persontransport, 41 i ulykker med moped og MC, 12 var fotgjengere eller syklistar, 8 døde i ulykker med bil for godstransport og 8 i ulykker med annet. Videre har 1192 blitt hardt skadd, hvorav 867 er menn og 324 er kvinner. Av disse ble 515 skadd i ulykker med bil for person og transport og 469 i ulykker med moped og MC, 128 var fotgjengere eller syklistar.

Ifølge Transportøkonomisk institutt er en viktig forklaringsfaktor bak den reduserte risikoen for unge førere som har skjedd fram til 2018, at det over tid har vært en kraftig reduksjon i ulykker om natta i helgene (Bjørnskau et al., 2024). Fra 2010 til 2014 ble antall unge bilførere innblanda i personskadeulykker natt til søndag bortimot halvert, fra 103 til 56. Fra 2014 til 2018 ble antallet igjen nesten halvert til 29 tilfeller. Siden 2018 har denne reduksjonen stoppa opp, og vi ser ei økning fra 2018 til 2022. (Bjørnskau et al., 2024). Videre er en viktig bakgrunn for statistikken at bilbruken blant de unge har blitt redusert de siste åra (Nordbakke et al., 2016). Dette skyldes dels at færre unge tar førerkort, og dels at de som tar førerkort, bruker bilen mindre enn før. En grunn til dette er blant annet at antallet ikke-vestlige innvandrere har økt betraktelig i den perioden de undersøkte. Ikke-vestlige innvandrere har i langt mindre grad førerkort enn personer født i Norge (Nordbakke et al., 2016). Unge i dag tar også førerkort seinere enn før. Nordbakke et al. (2016) viser imidlertid at ulykkesinnblandinga per førerkort går opp i perioder da førerkortandelen går ned, noe som kan forklaras med at nedgang i førerkortandel først og fremst berører grupper som kjører lite, mens de som fortsatt velger å ta førerkort, kjører mer i gjennomsnitt. De peker også på at den sterke nedgangen i ulykker blant unge i et historisk perspektiv ikke kan forklaras av nedgangen i antallet som tar førerkort. Blant annet har det skjedd en stor nedgang i antall ulykker siden 2007, samtidig som førerkortandelen blant ungdom har vært stabil (Nordbakke et al., 2016).

Imidlertid er et hovedfunn fra en fersk TØI-rapport om risiko i veitrafikken at den tidligere sterke risikoreduksjonen vi har sett for unge bilførere, har stagnert (Bjørnskau et al., 2024). Et viktig spørsmål er da om disse endringene skyldes

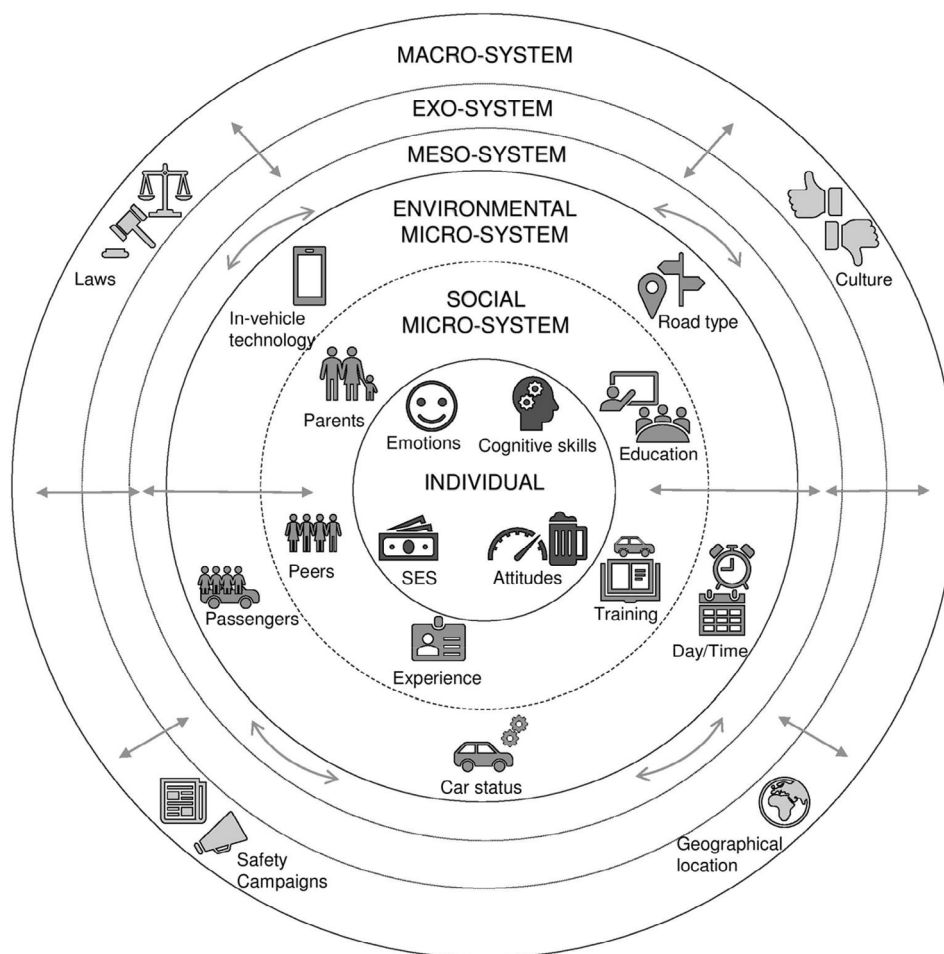
ei «metning» av hva en kan forvente av en nedgang knytta til ulike trafikk-sikringstiltak, eller om det har skjedd endringer som gjør at antall trafikkulykker vil fortsette å øke. De neste åras utvikling vil vise om dette skyldes statistiske tilfeldigheter, eller om trenden er i ferd med å snu.

Unge holdninger og atferd i trafikken

Samtidig som det har vært en nedgang i antall ulykker blant unge, er unge fortsatt overrepresentert i trafikkulykker. Som forklaring har tidligere forskning pekt på at ungdoms risikopersepsjon ofte er lavere enn voksnes. Unge oppfatter risiko påvirket deres kjøreatferd (Cassarino & Murphy, 2018). En studie av Kinnear et al. (2013) viste at unge sjåførere ofte undervurderer farene i trafikken, noe som kan føre til risikofylt kjøring. Samtidig er det slik at unge sjøl ofte overvurderer sine egne ferdigheter i trafikken (Mynttinen et al., 2009). Kombinasjonen av overvurdering av egne ferdigheter og undervurdering av risiko er en av de største kildene til ulykker blant unge (Cassarino & Murphy, 2018; Sarma et al., 2013). Unge har også mindre erfaring som sjåførere i trafikken, og forskning har konsekvent vist at uerfarne sjåførere har høyere ulykkesrisiko enn mer erfarne (McCartt et al., 2009).

En stor internasjonal gjennomgang av risikoen for ulykker blant unge i trafikken peker på at forklaringene handler både om kognitive faktorer som risiko-forståelse og håndtering av distraksjoner og om sosiale faktorer som normer og sosial påvirkning fra jevnaldrende og foreldre (Cassarino & Murphy, 2018). Cassarino og Murphy (2018) har i sin litteraturgjennomgang utvikla en egen modell for å peke på hvilke ulike individuelle, sosiale og miljømessige faktorer som påvirker unge sjåførere. Denne presenteres i figur 11 og viser hvordan unges atferd i trafikken påvirkes av ei rekke individuelle, sosiale og kulturelle faktorer. For å forstå unge i trafikken er det derfor viktig å forstå at ulykker ofte vil være et resultat av et samspill mellom ulike faktorer.

Figur 11 Sosialøkologisk modell for å forstå individuelle, sosiale og miljømessige faktorer som påvirker unge i trafikken



Henta fra Cassarino & Murphy (2018, s.56).

Sjøl om unge er særlig utsatt for ulykker i trafikken, er det viktig å huske at de fleste unge gjør riktige, kloke og gode valg i trafikken hver eneste dag. De unngår bevisst farlige situasjoner og tar hensyn til andre. Det er også lite som tyder på at norsk ungdom er positive til risikofylt trafikkatferd. I 2008 ble det gjennomført en studie av holdninger til trafikksikkerhet blant unge på Jæren (Berg & Gjerstad, 2008). Undersøkelsen viste at noen holdninger er svært utbredte. Det var blant annet bred enighet om at promillekjøring er farlig. På samme måte var det tydelig at bilbelte ikke forbindes med pysete oppførsel. Flertallet uttrykte også negative holdninger til høy fart, men oppslutninga til dette var ikke den samme som for promillekjøring og bilbelte. Imidlertid har Backer-Grøndahl (2010) vist at det skjer ei utvikling av ungdoms holdninger fra de er ca.16, til de er ca. 20, der unge blir mer «pragmatiske» over tid (for eksempel synes det er greit å kjøre over fartsgrensa hvis forholda tillater det det), men også foretar færre glemsels- og feilhandlinger etter hvert som de blir eldre. Videre er det slik at trafikkatferd og risiko varierer mellom ungdom, og ungdom er ikke ei homogen gruppe. Vi vil derfor presentere noen spesielle demografiske kjennetegn som kan være særlig viktige i trafikken.

Kjønn

Som pekt på i ulykkesstatistikken over er det store kjønnsforskjeller blant unge i antall drepte og hardt skadde i trafikken. Gutter er overrepresentert blant de hardt skadde og drepte, og dette gjelder unge i enda større grad enn befolkninga for øvrig. Flere norske studier viser også at unge gutter tar høyere risiko i trafikken enn jenter på samme alder (Eiksund, 2009; Berg & Gjerstad, 2008). Gutters høyere tendens til å ta risiko gjelder på flere områder i ungdomstida, ikke bare i trafikken. Det har i tidligere forskning vært pekt på ulike forklaringer på dette. For det første har det blitt forklart ut fra biologiske og psykologiske faktorer knytta til impulsivitet, risikotaking og hjerneutvikling. Blant annet er det pekt at den prefrontale cortex / frontallappen, som er ansvarlig for impuls kontroll og risikoanalyse, modnes seinere hos menn enn hos kvinner (Romer et al., 2014). Dette kan føre til større tilbøyelighet til impulsive beslutninger hos unge menn (Cassarino & Murphy, 2018; Steinberg, 2010). Videre er høyere nivåer av testosteron hos menn knytta til økt tilbøyelighet til å ta risiko, inkludert i trafikkrelaterte situasjoner (Vermeersch et al., 2008). I Norge har Nordskog (2014) i sin mastergradsavhandling undersøkt unge på moped sine holdninger til trafikkrisiko i Sør-Trøndelag. Han finner blant annet kjønnsforskjeller i bruk av og oppfatninger om moped. Generelt viste gutter lavere bevissthet om trafikksikkerhet enn jenter, som hadde større oppfatning av mopedkjøring som risikofylt. Jenter viste også en større tendens til å følge trafikkreglene.

Imidlertid peker flere studier på at kjønnsforskjellene i risikotaking over tid har blitt mindre, og at kjønnsforskjellene varierer mellom ulike kulturer (Steinberg, 2010). Dette tyder på at kjønnsforskjeller i risikotaking i stor grad medieres av kontekst og kultur og ikke bare kan forklares med biologi. Blant annet har flere pekt på sosiale og kulturelle forklaringer knytta til kjønnsroller, der tradisjonelle kjønnsroller kan oppmuntre unge gutter til å vise styrke, fryktløshet og kontroll, noe som kan føre til aggressiv kjøring og høyere fart (Bina et al., 2006). Videre peker en studie på at unge menn er mer utsatt for press fra jevnaldrende i situasjoner hvor de kjører med venner, og risikoen for farlige manøvrer øker når de kjører med jevnaldrende passasjerer (Simons-Morton et al., 2005).

Livsstil, nettverk og personlighet

Tidligere forskning har pekt på at ungdoms atferd i trafikken henger sammen med både livsstil, sosialt nettverk og personlighetstrekk. I en artikkel fra 2003 undersøker Ulleberg og Rundmo hvordan personlighetstrekk, holdninger og risikopersepsjon påvirker risikofylt kjøreatferd blant unge sjåførere i Norge. Studien konkluderer med at personlighetstrekk og holdninger er viktige prediktorer for risikofylt kjøreatferd blant unge sjåførere. Positive holdninger til trafikksikkerhet var assosiert med mindre risikofylt kjøring. Personlighetstrekk som spenningssøking, normløshet og aggresjon var positivt korrelert med risikofylt kjøring, mens altruisme var negativt korrelert med det samme. Constantinou et al. (2011) undersøker også personlighetstrekk og finner at unge

med høy tendens til å søke spenning er mer tilbøyelige til å engasjere seg i risikofylt kjøring, og at høy impulsivitet er assosiert med både risikofylt og aggressiv kjøring.

Videre har tidligere forskning i Sverige og Danmark vist en sammenheng mellom unges livsstil og trafikkatferd (Gregersen & Berg, 1994; Møller, 2004; Bina et al., 2006). Særlig har det blitt pekt på at ungdom som bedriver risikofylt kjøring, også ofte driver med annen risikofylt atferd som asosial atferd og tobakksbruk (Bina et al., 2006) og bruk av alkohol (Gregersen & Berg, 1994). Møller (2004) i Danmark viser også at unges kjøreatferd er nært knytta til deres livsstil og sosiale nettverk. For eksempel er ungdommer som lever en mer spontan og sosialt orientert livsstil, mer tilbøyelige til risikofylt kjøring, da bilkjøring ofte blir en sosial aktivitet i seg sjøl, spesielt blant de som ofte omgås i vennegrupper. I kontrast viser ungdommer med mer organiserte og strukturerte fritidsaktiviteter lavere grad av risikofylt kjøreatferd. Møller (2004) viser også hvordan de med yrkesrettet utdanning eller lavere utdanning hadde en tendens til å se på kjøring som en viktigere del av sitt sosiale og personlige liv, og de brukte bilen som et middel for sjølhevdelse og underholdning. De med høyere utdanning betraktet kjøring som en praktisk aktivitet og viste lavere grad av risikofylt atferd. Nordskog (2014) finner at unge gutter på yrkesfag i liten tok seg av vedlikehold av mopeden, inkludert sjekk av dekk og generell teknisk tilstand, noe som kan øke ulykkesrisikoen. Dette gjaldt ikke unge på studiespesialisering eller jentene.

Møller (2018) finner at unges kjørevaner påvirkes sterkt av holdninger og normer i vennegruppa de er en del av. Ungdom påvirkes ofte av hva andre mopedførere i deres miljø gjør, noe som kan føre til risikofylt kjøreatferd for å imponere eller følge gruppeforventninger. Mange unge mopedførere viser ei ambivalent holdning til sikkerhet. Sjøl om de fleste anerkjenner risikoen ved å kjøre moped, kan sosiale faktorer, gruppepress og ønsket om frihet påvirke dem til å ta større risiko, som å kjøre uten hjelm eller å ignorere visse trafikkregler. Videre vil en risikofaktor knytta til både mopedkjøring og bruk av elektrisk sparkesykkel være ulovlig trimming av slike kjøretøy. Det finnes lite forskning om trimming av mopeder og elsparkesykler Norge, men stadige saker i media¹⁰ tyder på at dette skjer i Norge. En svensk rapport fra Statens väg- og transportforskningsinstitut peker på at dette er utbredt i Sverige og innebærer en betydelig risiko (Wallhagen & Selander, 2023).

10 https://www.nrk.no/ostfold/elsparkesykler_-politiet-far-inn-flere-tips-om-ulovlig-kjoring-1.17112516

<https://www.aftenposten.no/oslo/i/GMXrq/kjoerer-moped-i-100-km-t-som-forhandlere-har-trimmet>

<https://www.nrk.no/tromsogfinnmark/foreldre-lar-ungdommene-trimme-kjoretoyene-sine-fordi-de-mener-fartsgrensa-er-for-lav-1.16136331>

Flere studier har pekt på at unge sjåførere har større tilbøyelighet til risikofylt kjøring med passasjerer i bilen enn det de eldre har (Brainman et al., 2014; Orsi et al., 2013). Internasjonale ulykkesanalyser har vist at hvis unge kjører med passasjerer, og da særlig jevnaldrende, dobler risikoen for ulykker seg (Casarino & Murphy, 2018). Press fra jevnaldrende kan være direkte gjennom sosialt press til råkjøring eller indirekte gjennom oppfordringer eller gjennom passasjerenes fortellinger om egen råkjøring (Centifanti et al., 2016). Jevnaldrende kan også påvirke kjøring negativt gjennom å være kilder til distraksjoner (Ehsani et al., 2015).

Videre henger ungdoms atferd i trafikken ofte sammen med foreldrenes trafikkatferd (Gil et al., 2016; Schmidt et al., 2014; Scott-Parker et al., 2015). Schmidt et al. (2014) peker på at det i større grad handler om at foreldrene er rollemodeller for ungdom, enn at de lærer bort en viss type atferd. Videre har en høyere risiko for promillekjøring eller distraheret kjøring blitt registrert hos unge sjåførere hvis de oppfatter foreldrene sine som engasjerte i denne typen atferd (Bingham et al., 2015).

Geografi

Som nevnt innledningsvis påvirker ungdommens bosted både deres forhold til og bruk av ulike motoriserte kjøretøy. Eiksund (2009) undersøker betydninga av sted for ungdoms holdninger til trafikk og bilbruk gjennom en studie av personer mellom 19 og 24 år i Midt-Norge. Han konkluderer med at det er forskjeller mellom ungdommer på bygda og i byene når det gjelder holdninger til trafikk-sikkerhet. Den høyeste toleransen for trafikkfarlig atferd finner han blant bygdeungdommen. Bygdeungdommen rapporterer lavere terskel for å bryte fartsgrensen, ikke bruke bilbeltet, og lignende, og dette gjelder særlig blant gutter. Han konkluderer med at nivået av risikoatferd øker i takt med avstanden fra byen, og antyder at lokale kjøre kulturer og det fysiske miljøet i rurale områder kan bidra til økt risikoatferd. For eksempel kan mindre trafikk og lavere polititilstedeværelse i rurale områder føre til en følelse av trygghet ved risikofylt kjøring. En spansk studie har også pekt på at risikoen blant unge for å kjøre i fylla eller sitte på med noen som gjør det, er betydelig høyere i rurale versus urbane strøk (Font-Ribera et al., 2014). Nordfjærn et al. (2010) undersøker forskjeller i norske sjåførers holdninger og atferd mellom rurale og urbane områder i befolkninga generelt. Resultata ligner på de til Eikslund (2009) og konkluderer med at sjåførere i rurale områder har generelt lavere oppfatning av risiko knytta til trafikkulykker enn urbane sjåførere. Rurale sjåførere rapporterer oftere om risikofylt kjøring, som høyere hastigheter og mindre bruk av sikkerhetsbelte. Det er mindre forskning på hva som forklarer disse by-land-skillene, men vi vil peke på noen mulige forklaringer i diskusjonen.

Elektriske sparkesykler, syklende og gående

Delen over tar for seg unge kjørende i trafikken i bil eller annet motorisert kjøretøy. Unge ferdes imidlertid også i trafikken som syklende, gående og i det siste i økende grad på elektrisk sparkesykkel. Dette finnes det mindre forskning på. Denne gruppa utgjør også et mindretall av skadde og drepte i trafikken. Som nevnt er det drept tolv fotgjengere og syklister i trafikken de siste ti åra. Det finnes lite spesifikk forskning på unge som myke trafikanter, og den forskninga som finnes, gjelder voksne.

Det er mindre forskning på unges bruk og risiko knytta til kjøring av elektriske sparkesykler. Milch et al. (2022) har gjennomført en spørreundersøkelse blant unge (13–22 år) og fant at bruken primært erstatta gåing eller turer med kollektiv transport. De fant at 15 prosent rapporterte å ha hatt ei ulykke på en elektrisk sparkesykkel. Å ikke bruke hjelm, kjøre med mer enn én person og å kjøre i høyere hastigheter enn ganghastighet på fortau var de vanligste risikoatferdene.

Førerkort som 17-åring?

Det er nylig foreslått fra justisminister Emilie Enger Mehl (Sp) at ungdom på bygda bør kunne få kjøre bil allerede når de er 17 år gamle.¹¹ Dette diskuteres også i EU.¹² I Danmark er det nå mulig å ta førerkort som 17-åring med visse forbehold om blant annet ledsaget kjøring til fylte 18 år.¹³ I Danmark kan en da velge mellom a) førerkort ved 17 års alder etterfulgt av en periode med ledsaget kjøring fram til solokjøring ved 18 års alder (L17), og b) førerkort ved 18 års alder (eller seinere) som gir umiddelbar tilgang til solokjøring (L18). Møller et al. (2021) konkluderer i ei evaluering av tiltaket at ungdom som får førerkort ved 17 års alder, er mindre sikkerhetsorienterte og kan være mer tilbøyelige til å engasjere seg i risikofylt trafikkatferd, spesielt når det gjelder fartsovertredelser. Møller argumenterer for at ved innføringa av en slik mulighet for 17-åringar det nødvendig med målretta tiltak som tar tak i fartsovertredelser og annen risikofylt atferd, spesielt blant unge mannlige førerkortkandidater. Møller og Jensen (2022) viser også at det å bo i rurale strøk, sammen med begge foreldre og i en familie med flere biler og god inntekt øker sannsynligheten for å ta førerkort ved 17 års alder. Studier fra USA og Australia (der alderen for å få førerkort er 16 og 17 år) har pekt på at «Graduate Driving License», begrensa kjørerett for unge på 16 og 17 år, har ført til færre ulykker enn hvis en ikke har slike begrensninger (Cassarino & Murphy, 2018).

11 <https://www.vg.no/nyheter/i/jQK3n9/mehl-vil-la-17-aaringer-ta-foererkort>

12 <https://www.dagens.no/nyheter/sjokkforslag-fra-eu-vil-la-17-aaringer-ta-lappen>

13 <https://www.fstyr.dk/privat/koerekort/dit-foerste-koerekort/koerekort-til-17-aarige>

Oppsummering

Unges atferd i trafikken påvirkes av en kombinasjon av biologiske, sosiale, kulturelle og geografiske faktorer. Unge menn er den gruppa som er høyest representert i ulykkesstatistikken, både som drepte og hardt skadde, og deres atferd preges ofte av høyere fart og risikofylt kjøring. Biologiske faktorer, som forsinket utvikling av prefrontal cortex og høyere testosteronnivå, kan bidra til dette, men kjønnsforskjellene påvirkes også av sosiale og kulturelle forventninger.

Sosiale faktorer, som påvirkning fra jevnaldrende og vennegrupper, spiller ei betydelig rolle. Gruppepress kan føre til risikofylt kjøring, særlig i situasjoner der ungdom kjører sammen med venner. Samtidig påvirker rollemodeller og særlig foreldrene ungdoms holdninger og atferd i trafikken. Ulike miljøer kan i ulik grad også oppmuntre til normbrudd og risikofylt atferd. Kulturelle og geografiske forskjeller er viktige. Ungdom i rurale områder har generelt ei mer liberal holdning til trafikkregler og viser høyere grad av risikofylt kjøring.

Diskusjon

Denne diskusjonen sammenfatter sentrale funn i notatet og reflekterer over hvordan ulike faktorer påvirker ungdoms trafikkatferd. Notatet har presentert hva som kjennetegner dagens unge, og hvilke utviklingstrekk en ser. Ved å se på endringer i ungdomskultur, kjønnsforskjeller, rusmiddelbruk og betydninga av miljøer og steder blir det tydelig at ungdommens trafikkatferd er et resultat av komplekse samspill mellom individuelle, sosiale og strukturelle faktorer. I denne diskusjonen går vi nærmere inn på på hvilken måte det kan tenkes å være en sammenheng mellom ungdomstrender, kultur og trafikkatferd.

Resultater fra Ungdata

Tall fra Ungdata gir innsikt i ungdoms holdninger i trafikken og gir et positivt bilde av ungdommens bevissthet rundt trafikksikkerhet. De fleste ungdommer har negative holdninger til risikofylt atferd i trafikken, og en overveiende majoritet uttrykker negative holdninger til promillekjøring. For eksempel er det svært få som mener det er greit å kjøre etter å ha drukket alkohol eller være passasjer etter at sjåføren har drukket alkohol. Dette tyder på at holdninger til ruskjøring er relativt godt internalisert blant ungdom.

Samtidig viser tall fra Ungdata at holdninger ikke alltid speiles i praksis. Mens kun en liten andel rapporterer å ha kjørt i alkoholpåvirka tilstand, oppgir en betydelig høyere andel at de kjenner noen som har gjort dette. Dette kan indikere at ruskjøring fortsatt forekommer i enkelte miljøer, og det er nødvendig med forebyggende tiltak for å ta tak i slike utfordringer. Dette er ikke bare viktig i seg sjøl, men også fordi, som Li et al. (2023) peker på, personer som har sittet på eller kjørt i fylla i ungdomstida, har høyere sannsynlighet for å gjøre det samme i midten av tjuåra.

Ungdata-talla viser også kjønnsforskjeller i holdninger til ruskjøring. Gutter er mer tilbøyelige enn jenter til å mene at det er akseptabelt å kjøre etter å ha drukket alkohol eller sitte på med noen som har drukket alkohol. Disse forskjellene kan reflektere dypere kjønnsrollemønstre, der gutter generelt er mer risikovillige og kanskje også mer utsatt for gruppepress. Videre ser vi at andelen som oppgir negative holdninger til risikofylt trafikkatferd, som å kjøre etter å ha drukket alkohol, øker med alder.

Sammenhengen mellom livsstil og trafikkatferd

Gjennomgangen av tidligere forskning på unge i trafikken peker på at det er en sammenheng mellom ungdoms livsstil og personlighet og deres holdninger til og atferd i trafikken. Sjøl om det er eldre studier som finner dette, er det høyst sannsynlig at slike mekanismer fortsatt er gjeldende i dag. Det er sannsynlig at

unge som allerede driver med risikofylt atferd, også er mer tilbøyelige til risikofylt kjøring.

Et viktig poeng i dette notatet er videre at ungdoms atferd i trafikken påvirkes sterkt av ulike miljøer og vennegrupper, og dette må det tas høyde for i arbeidet med trafikksikkerhet. Holdninger og normer i sosiale miljøer spiller ei nøkkelrolle i å forme atferd. Dette er også mekanismer som fortsatt vil være gjeldende. Det faktum at unge sjåførere i større grad bedriver risikofylt kjøring med jevnaldrende i bilen, gjør at en burde ha passasjeratferd også, og ikke bare sjåførene, i fokus.

Imidlertid er det slik at sammenhengen mellom unges miljø og livsstil og deres atferd i trafikken vil være avhengig av dagens ungdomskultur. Det gjelder både ungdommer sett under ett og spesifikke subkulturelle grupper. Her er det behov for mer forskning på ulike ungdomsgrupper og deres atferd i trafikken for å trekke klare konklusjoner. Det kan likevel tenkes at innen enkelte guttemiljøer, med rånekultur eller festkultur hvor rusmiddelbruk er vanlig, kan risikoatferd i trafikken være vanligere. En voksende festkultur med kokain kan da også være farlig. Videre vil vi diskutere den mer overordna trenden blant unge, nemlig «skikkelighetsskulturen».

Skikkelighetstrenden og trafikkatferd

Det kan tenkes at «skikkelighetstrenden» blant unge har hatt ei positiv innvirkning på deres atferd i trafikken, ved at ansvarlighet og moderasjon også overføres til hvordan de oppfører seg bak rattet. Trenden, som innebærer mindre risikofylt atferd, kan føre til at unge sjåførere er mer tilbøyelige til å følge trafikkreglene, redusere farten og unngå farlige situasjoner, som kjøring under påvirkning eller risikofylt kjøring om natta. I det samme tidsrommet som en har observert skikkelighetstrenden blant unge, har det også vært en nedgang i antall trafikkulykker blant unge.

Imidlertid starta nedgangen i trafikkulykker blant unge lenge før skikkelighetstrenden, noe som peker på at sammenhengen mellom ungdomskultur og trafikkulykker er sammensatt. Som nevnt henger nedgangen også sammen med konkrete og fysiske trafikksikkerhetstiltak, føreropplæring, sikrere bilpark og generelle endringer i kjørevaner. Det trenger derfor ikke være en klar årsakssammenheng mellom ungdoms skikkelighet og trafikkatferd. For eksempel viser Frøyland (2021) at ungdoms problematferd var ganske stabil mellom 1992 og 2002. I det samme tidsrommet skjedde en klar nedgang i trafikkulykker. Det peker på at det også er andre faktorer enn ungdoms skikkelighet som påvirker ulykkesutviklinga.

Likevel er det i dag bekymringsfullt at vi ser ei økning i annen risikoatferd blant unge. Dette er fordi tidligere forskning har pekt på at ungdom som tar større risiko på andre områder, også tar større risiko i trafikken. Økningen i problematferd siden 2018 korrelerer dessuten med ei økning i ulykker i trafikken. Det er derfor ikke unaturlig å se disse trendene i sammenheng. Dette er trender det er

viktig å følge tett framover med tanke på unges trafikkatferd. Samtidig er det viktig å huske at de fleste ungdommer fortsatt er skikkelige, og at trafikkulykker fortsatt er et marginalt fenomen.

Videre er et aspekt av skikkelighetstrenden at avstanden mellom foreldre og unge har blitt mindre. Det kan tenkes at den minska avstanden har gitt et større rom for å diskutere risiko, trafikkikkerhet og forventninger til god kjørepraksis på en mer åpen og ærlig måte innad i familien. Foreldre som deltar aktivt i kjøreopplæringa og støtter opp om mengdetrening, kan gi ungdommen en tryggere start i trafikken. Videre kan et nærere forhold mellom ungdom og foreldre minske behovet for å bruke kjøring som et opprørsverktøy eller en måte å markere uavhengighet på.

Endring i rusmiddelbruk

Å forstå ungdoms endra bruk av rusmidler i et trafikkperspektiv er viktig fordi det har direkte konsekvenser for trafikkikkerhet og risiko for ulykker. Rusmidler kan svekke dømmekraft, reaksjonsevne og koordinasjon, noe som øker risikoen for farlige situasjoner i trafikken.

Ungdom i dag drikker mindre alkohol enn tidligere generasjoner. Det kan være positivt med tanke på mindre kjøring i ruspåvirka tilstand. Imidlertid ser vi nå ei lita økning i bruk av alkohol blant unge, særlig blant jenter. I et trafikkperspektiv burde en følge utviklinga i kjønnsforskjeller i ungdommens bruk av alkohol. Flere kilder peker nå på at jentene drikker oftere enn gutta i ungdomstida, og ei økning i promillekjøring blant jenter burde undersøkes. Likevel vet vi fra statistikken at gutter fortsatt er overrepresentert, noe som tyder på at det ikke utelukkende er «fylla som har skylda».

Videre har det vært ei markant økning i bruk av hasj og marihuana blant dagens unge de siste ti åra. Det finnes lite forskning på ungdoms kjøring og holdninger til kjøring i hasjrus i Norden. Imidlertid peker to nyere kanadiske studier på at unge ser på det som betydelig mer sosialt akseptert å kjøre påvirka av cannabis enn av alkohol, dette gjelder særlig i miljøer der bruk av cannabis er vanlig (Colonna et al., 2021; Donnan et al., 2022). Det kan også tenkes å være slik i Norge da norsk ungdom generelt oppfatter cannabis som mindre risikabelt enn alkohol (Bilgrei et al., 2021). Antall trafikkaker der det er påvist THC (det viktigste [virkestoffet](#) i [cannabisprodukter](#) som [hasj](#) og [marihuana](#)) blant befolkninga generelt, har også vært økende de siste ti åra.¹⁴ Alvarez et al. (2021) gjorde i 2021 en systematisk litteraturgjennomgang av hvordan cannabis påvirker kjøringa til unge sjåførere, og fant at bruk av cannabis øker reaksjonstida til unge i trafikken, men reduserer også gjennomsnittshastigheten og avstanden til andre kjøretøy hos unge sjåførere.

14 https://www.oslo-universitetssykehus.no/4a887c/contentassets/0b1e5e1ae18041dbaf870ce2f946ff07/rusmiddelstatistikk-bilforere---funn-i-blodprover-hos-bilforere-mistenkt-for-ruspavirket-kjoring-2022_-rev-sept23.pdf

Til slutt peker flere kilder på ei økning i unges bruk av kokain i nyere tid. Blant annet fant en studie at unge voksne så på kokain som et «prestasjonsdop» for å kunne drikke mer på byen (Edland-Gryt, 2021). Kokain ble beskrevet som et ideelt rusmiddel for å balansere alkoholrusen for å kunne være berusa og samtidig skjerpa og klar for det som måtte oppstå ute på byen. Med tanke på trafiksikkerhet vil blandingsrus være farlig, og dette kan tenkes å være særlig problematisk hvis kokain brukes som en skjerper i forbindelse med kjøring i alkoholpåvirka tilstand.

Fritidsvaner og digitale endringer

Det har skjedd store endringer i unges fritid de siste åra. Blant annet har ungdom ei mer hjemmeorientert fritid. Når ungdom i større grad har et hjemmeorientert fritidsmønster, reduseres sannsynligheten for å delta i aktiviteter som innebærer kjøring. Mindre tid tilbrakt ute på kveldstid og færre impulsive kjøreturer kan også redusere risikoen for ulykker blant ungdom.

Videre har bruk av sosiale medier og smarttelefoner økt blant unge. Smarttelefoner og sosiale medier påvirker ungdommens trafikkatferd både positivt og negativt. På den ene siden har sosiale medier muliggjort bedre planlegging, som avtaler om hvem som skal kjøre til og fra fester, noe som kan redusere promillekjøring. På den andre siden bidrar mobilbruk til distraksjon i trafikken. Smarttelefoner kan også ha bidratt til at dagens unge har en svekka evne til å holde på konsentrasjonen over lengre tid. Unge sin tilgjengelighet på sosiale medier kan også øke behovet for å sjekke meldinger, oppdatere sosiale medier eller svare fort. Samtidig har Bjørnskau et al. (2024) pekt på at ei mulig forklaring på den gunstige utviklinga i ulykker fra 2010 til 2018 kan være at ungdom begynte å avtale på forhånd på sosiale medier hvem som skulle kjøre til/fra fester i helgene, og at det dermed ble mindre promillekjøring enn tidligere. Denne effekten er nå trolig «tatt ut» og bidrar dermed ikke til ytterligere reduksjoner (Bjørnskau et al., 2024). Økt deling av videoer og bilder, særlig av risikofyllt kjøring, kan også føre til uheldige normer i enkelte miljøer.

Distriktsungdom

Et tydelig funn fra gjennomgangen av tidligere forskning er at noen grupper ungdommer skiller seg ut negativt i ulykkesstatistikken, og det gjelder særlig gutter i mindre sentrale strøk. Unge menn er betydelig overrepresentert i trafikkulykker, både som drepte og hardt skadde. Det er i mindre sentrale områder det skjer flest ulykker, og forskning viser også at ungdom i mindre sentrale strøk tar større risiko i trafikken og har andre holdninger til promillekjøring og fart.

Forskinga er ikke entydig i hvorfor unge menn i mindre sentrale strøk er mer utsatt, men det kan henge sammen med at en er mer avhengig av bil og andre kjøretøy enn andre steder (Rye, 2019). Ungdom i distriktene møter særegne

utfordringer knytta til spredt bosetning og dårlig kollektivtilbud. Bilen blir her et viktig verktøy for mobilitet og deltakelse i sosiale aktiviteter, noe som gjør at bilbruk blir en naturlig del av hverdagen. Ungdom i distriktene er også vesentlig mindre fornøyde med kollektivtilbudet i sin kommune sammenligna med annen ungdom (Bakken, 2020).

Problemet med lite utbygd kollektivtilbud for ungdom som skal på fest eller ut i helgene, kan være en særlig risiko. Som et tiltak mot farlig promillekjøring blant unge har en i Innlandet utvikla ordninga «TRYGT HJEM», som er ei taxi-ordning til ungdom mellom 15 og 21 år. Prosjektet er et tiltak i Innlandet fylkes trafikk-sikkerhetsplan og finansieres av Innlandet fylkeskommune gjennom Innlandet fylkes trafikksikkerhetsutvalg (FTU) og en egenandel fra passasjerene. Målet er å få ungdom i Innlandet trygt hjem om natta i helgene.

Rånekulturer

Mindre sentrale områder settes også ofte i sammenheng med ulike rånekulturer. Rånekulturen pekes ofte på som et viktig subkulturelt miljø en må holde øye med når det gjelder trafikkulykker. Det finnes imidlertid begrensa med forskning på rånekulturen i Norge. Råning har trolig sine røtter tilbake til de svenske «raggarne» på 1950-tallet i Sverige. O'Dell (2020) beskriver hvordan «raggare» er en subkultur som oppsto etter andre verdenskrig, prega av fascinasjon for amerikanske biler, rock'n'roll og en opprørsk livsstil. Som en rural subkultur utfordrer «raggare» samfunnsnormer som favoriserer urbanisering og økonomisk likhet, og de skiller seg ofte ut som en motkultur som kritiserer byliv og sentraliserte verdier (O'Dell, 2020).

Råning og rånere har også i perioder vært gjenstand for moralpanikk i svensk media og samfunnsdebatt, der de ofte blir framstilt som et problem for orden og offentlig moral (O'Dell, 2020). Ruud (2018) har også pekt hvordan rånere i Norge ofte blir uglesett utenfra, noe som gjør at de utvikler en sterk subkulturell tilhørighet internt i miljøet. På Jessheim ble rånere assosiert med en ungdomskultur med negativt fortegn som annen ungdom ikke ville identifisere seg med. Annen ungdom og voksne i lokalmiljøet pekte på at rånerne bråkte, la igjen spor i gata etter «burning» og kjørte fort i et område med mange gående. Ruud (2018) argumenterer for at rånekultur ofte blir assosiert med forestillinger om hva som er «harry», noe som ofte står i kontrast til hva som regnes som «bykultur». Andersen (2009) har pekt på hvordan råning gir ungdommer en arena for sosial tilhørighet, vennskap og identitetsdannelse. Samtidig kan slike subkulturelle miljøer, kanskje særlig hvis de blir uglesett fra storsamfunnet, gi opphav til tette fellesskap med motstand mot det etablerte, egne normer og hard indre justis. Dette er viktig kunnskap fordi annen forskning viser at holdninger og atferd påvirkes av vennegrupper og ungdomsmiljøer. Holdninger til kjøring internt i slike miljøer vil derfor kunne ha stor betydning for hvordan unge i slike miljøer ferdes i trafikken.

Oppsummering

Gjennomgangen av forskninga på dagens unge i Norge viser at de fleste har gode oppvekstvilkår og høy livskvalitet. Notatet har pekt på flere endringer i unges oppvekstbetingelser, som at unge etablerer seg seinere i dag enn i tidligere tider, samfunnsutviklinga går stadig raskere, det er økt individualisering, og det er tettere relasjoner mellom foreldre og ungdom. Dette er viktige utviklingstrekk for å forstå dagens unge både generelt og som trafikanter.

Videre er ei viktig ramme skikkelighetstrenden blant dagens unge. Den innebærer at ungdommer i dag er mer ansvarlige, lovlydige og helsebevisste enn tidligere generasjoner. Denne trenden starta på midten av 00-tallet. I 2018 var det flere brudd på denne trenden, og utviklinga går nå mot at flere ungdommer igjen driver med ulike typer risikoatferd. Vi ser også ei utvikling mot at unge i større grad enn tidligere bruker hasj og andre narkotiske stoffer. De seineste års utvikling kan forstås i sammenheng med økende risiko for ulykker i trafikken.

Videre viser gjennomgangen at ungdom lever ulike typer liv både med tanke på hva de gjør på fritida, hvilke ønsker de har for livet, og hvilke ressurser de har. Det at ungdom lever ulike liv med tanke på hva de gjør på fritida, er sentralt for å forstå deres atferd i trafikken. Dette er viktig når vi vet at unges trafikkatferd og holdninger er nært knytta til deres generelle utviklingstrekk, sosiale bakgrunn og livsstil.

Gjennomgangen av forskning på unge i trafikken viser at unge menn er den gruppa som er høyest representert i ulykkesstatistikken, både som drepte og hardt skadde, og deres atferd preges ofte av høyere fart og risikofylt kjøring. Sosiale faktorer, som påvirkning fra jevnaldrende og vennegrupper, spiller også ei betydelig rolle. Ungdom i rurale områder har generelt ei mer liberal holdning til trafikkregler og viser høyere grad av risikofylt kjøring. Guttemiljøer og ungdom i distriktene utgjør særlig interessante grupper for videre forskning og forebyggende tiltak.

Litteratur

- Alvarez, L., Colonna, R., Kim, S., Chen, C., Chippure, K., Grewal, J. & Leung, V. (2021). Young and under the influence: A systematic literature review of the impact of cannabis on the driving performance of youth. *Accident Analysis & Prevention*, 151. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105961>
- Andersen, P. L., Pedersen, W. & Bakken, A. (2017). Russetid i Oslo. Hvem deltar? Hvem feirer hardest? I J. Ljunggren (Red.), *Oslo – ulikhetenes by* (s. 307–323). Cappelen Damm Akademisk.
- Andersen, T. E. (2009). *Råning: En meningsfull vei fra ung til voksen* [Mastergradsavhandling]. NTNU.
- Arnett, J. J. (2000). Emerging adulthood: A theory of development from the late teens through the twenties. *American Psychologist*, 55(5), 469.
- Arnett, J. J. (2007). Emerging adulthood: What is it, and what is it good for? *Child Development Perspectives*, 1(2), 68–73.
- Backer-Grøndahl, A. (2010). *Ungdom, utvikling og ulykker* (TØI-rapporter 1088/2010). TØI.
- Bakken, A. (2018). *Ungdata 2018: Nasjonale resultater*. NOVA/OsloMet.
- Bakken, A. (2020). *Ungdata: Ung i Distrikts-Norge*. NOVA/OsloMet.
- Bakken, A. (2023). *Ung i Oslo 2023. Ungdomsskole og videregående skole*. NOVA/OsloMet.
- Bakken, A. (2024). *Ungdata 2024: Nasjonale resultater* (NOVA-rapport 6/24). NOVA/OsloMet.
- Bakken, A., Hegna, K. & Sletten, M. A. (2021). Offline, online. Digitale ungdomsliv gjennom tre tiår. I G. Ødegård & W. Pedersen (Red.), *UNGDOMMEN* (s. 29–61). Cappelen Damm Akademisk.
- Bakken, A., Sletten, M. A. & Eriksen, I. M. (2018). Generasjon prestasjon? Ungdoms opplevelse av press og stress. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 18(2), 45–75.
- Berg, C. & Gjerstad, B. (2008). *Holdninger til trafikksikkerhet blant unge på Jæren* (IRIS-rapport). IRIS.
- Bilgrei, O. R., Bakken, A. & Pedersen, W. (2021). Når ungdom ruser seg. I G. Ødegård & W. Pedersen (Red.), *UNGDOMMEN* (s. 255–274). Cappelen Damm Akademisk.

- Bina, M., Graziano, F. & Bonino, S. (2006). Risky driving and lifestyles in adolescence. *Accident Analysis & Prevention*, 38(3), 472–481. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.12.014>
- Bingham, C. R., Zakrajsek, J. S., Almani, F., Shope, J. T. & Sayer, T. B. (2015). Do as I say, not as I do: Distracted driving behavior of teens and their parents. *Journal of Safety Research*, 55, 21–29. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2015.08.002>
- Bjørnskau, T., Høye, A., Ellis, I. O. & Grue, B. (2024). *Risiko i veitrafikken 2021/22* (Rapport). Transportøkonomisk institutt.
- Borgen, O. Å. & Skogen, K. (2021). Gutta på jakt. I G. Ødegård & W. Pedersen (Red.), *UNGDOMMEN* (s. 173–203). Cappelen Damm Akademisk.
- Braitman, K. A., Chaudhary, N. K. & McCartt, A. T. (2014). Effect of passenger presence on older drivers' risk of fatal crash involvement. *Traffic Injury Prevention*, 15(5), 451–456. <https://doi.org/10.1080/15389588.2013.839992>
- Buvik, K., Tokle, R., Bilgrei, O. R. & Scheffels, J. (2022). Alcohol use in adolescence: A qualitative longitudinal study of mediators for drinking and non-drinking. *Drugs: Education, Prevention and Policy*, 29(6), 685–693. <https://doi.org/10.1080/09687637.2021.1952931>
- Cassarino, M. & Murphy, G. (2018). Reducing young drivers' crash risk: Are we there yet? An ecological systems-based review of the last decade of research. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 56, 54–73. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.04.018>
- Colonna, R., Hand, C. L., Holmes, J. D. & Alvarez, L. (2021). Exploring youths' beliefs towards cannabis and driving: A mixed method study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 82, 429–439. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.10.005>
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A. & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1323–1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>
- Donnan, J. R., Drakes, D. H., Rowe, E. C., Najafizada, M. & Bishop, L. D. (2022). Driving under the influence of cannabis: perceptions from Canadian youth. *BMC Public Health*, 22(1), 2384. <https://doi.org/10.1186/s12889-022-14658-9>
- Edland-Gryt, M. (2021a). Cocaine rituals in club culture: Intensifying and controlling alcohol intoxication. *Journal of Drug Issues*, 51(2), 391–408. <https://doi.org/10.1177/0022042620986514>

- Edland-Gryt, M. (2021b). Hva er det med kokain som gjør at det blir sett på som et ideelt rusmiddel i utelivet? *Tidsskriftet forebygging.no*, (3). <https://www.forebygging.no/Artikler/2021/Hva-er-det-med-kokain-som-gjør-at-det-blir-sett-pa-som-et-ideelt-rusmiddel-i-utelivet/>
- Ehsani, J. P., Haynie, D. L., Luthers, C., Perlus, J., Gerber, E., Ouimet, M. C., Klauer, S. G. & Simons-Morton, B. (2015). Teen Drivers' perceptions of their peer passengers. *Transportation Research Record. Journal of the Transportation Research Board*, 2516, 22–26. <https://doi.org/10.3141/2516-04>
- Eiksund, S. (2009). A geographical perspective on driving attitudes and behaviour among young adults in urban and rural Norway. *Safety Science*, 47(4), 529–536. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.07.034>
- Eriksen, I. M. & Andersen, P. L. (2024). The gendered district effect: Psychosocial reasons why girls wish to leave their rural communities. *Journal of Youth Studies*, 27(9), 1307–1323.
- Eriksen, I. M., Stefansen, K. & Ødegård, G. (2021). Fire typer ungdomsliv: Ressurser, relasjoner og stedets betydning. I G. Ødegård & W. Pedersen (Red.), *UNGDOMMEN* (s. 63–86). Cappelen Damm Akademisk.
- Fjær, E. G., Pedersen, W. & Sandberg, S. (2016). Party on wheels: Mobile party spaces in the Norwegian high school graduation celebration. *The British Journal of Sociology*, 67(2), 328–347. <https://doi.org/10.1111/1468-4446.12198>
- Folkehelseinstituttet (FHI). (2024). *Selv mord i Norge. Folkehelse rapporten*. <https://www.fhi.no/he/folkehelse/psykisk-helse/selv-mord-i-norge/>
- Folkehelseinstituttet. (2024). *Narkotikabruk i Norge*. <https://www.fhi.no/le/rusmidler-og-avhengighet/narkotikainorge/bruk-av-narkotika/narkotikabruk-i-norge/?h=1&term=>
- Font-Ribera, L., Garcia-Continente, X., Pérez, A., Torres, R., Sala, N., Espelt, A. & Nebot, M. (2013). Driving under the influence of alcohol or drugs among adolescents: The role of urban and rural environments. *Accident Analysis & Prevention*, 60, 1–4. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.07.013>
- Frøyland, L. R. (2021). Problematferd – avvik eller vanlig ungdomsliv? I G. Ødegård & W. Pedersen (Red.), *UNGDOMMEN* (s. 275–291). Cappelen Damm Akademisk.
- Frøyland, L. R. & Sletten, M. A. (2012). Mindre problematferd for de fleste, større problemer for de få? En studie av tidstrender i problematferd: 1992, 2002 og 2010. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 12(2). <https://journals.oslomet.no/index.php/ungdomsforskning/article/view/1021>

- 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 Adolescence*, 49, 2298–2310. <https://doi.org/10.1007/s10964-020-01252-8>
- Furlong, A. & Cartmel, F. (2009). Mass Higher Education. I A. Furlong (Red.), *Handbook of Youth and Young Adulthood* (s. 137–142). Routledge.
- Fyhri, A., Karlsen, K. & Bjørnskau, T. (2022). *Folkehelsekonsekvenser av elektriske sparkesykler for ungdom og voksne* (TØI-rapport 1898/2022). Transportøkonomisk institutt.
- Garvey, P. (2020). Driving, drinking and daring in Norway. I *Car cultures* (s. 133–152). Routledge.
- Gil, S., Taubman–Ben-Ari, O. & Toledo, T. (2016). A multidimensional intergenerational model of young males' driving styles. *Accident Analysis & Prevention*, 97, 141–145. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.09.004>
- Gregersen, N. P. & Berg, H. Y. (1994). Lifestyle and accidents among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 26(3), 297–303. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(94\)90087-6](https://doi.org/10.1016/0001-4575(94)90087-6)
- Hegna, K., Ødegård, G. & Strandbu, Å. (2013). En «sykt seriøs» ungdomsgenerasjon. *Tidsskrift for Norsk psykologforening*, 50(4), 374–377.
- Jacobsen, S. E., Andersen, P. L., Nordø, Å. D., Sletten, M. A. & Arnesen, D. (2021). *Sosial ulikhet i barn og unges deltakelse i organiserte fritidsaktiviteter* (Rapport). Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor.
- Kinnear, N., Kelly, S. W., Stradling, S. & Thomson, J. (2013). Understanding how drivers learn to anticipate risk on the road: A laboratory experiment of affective anticipation of road hazards. *Accident Analysis & Prevention*, 50, 1025–1033. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.08.004>
- Lareau, A. (2011). *Unequal Childhoods: Class, Race, and Family Life* (2. utg.). University of California Press.
- Li, K., Camenga, D. R., Banz, B. C., Zuniga, V., Iannotti, R. J., Grayton, C., Dziura, J., Haynie, D. L., Simons-Morton, B. G., Curry, L. & Vaca, F. E. (2023). Do adolescent trajectories of riding with an impaired driver and driving impaired predict similar behaviors in early adulthood? *Accident Analysis & Prevention*, 193. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107304>
- McCartt, A. T., Mayhew, D. R., Braitman, K. A., Ferguson, S. A. & Simpson, H. M. (2009). Effects of age and experience on young driver crashes: Review of recent literature. *Traffic Injury Prevention*, 10(3), 209–219. <https://doi.org/10.1080/15389580802677807>

- Meier, J. & Nielsen, K. (2023). Individualiseringens janushoved – Unges liv mellom blød og hård individualisering. *Nordisk tidsskrift for ungdomsforskning*, 4(1), 1–15.
- Miller, D. (2020). Driven societies. I *Car cultures* (s. 1–33). Routledge.
- Moberg, K. E. & Vogt, K. C. (2022). Gutters tidsbruk på dataspill og skolearbeid. *Nordisk tidsskrift for ungdomsforskning*, 2, 171–189.
- Moe, D., Roche-Cerasi, I., Kummeneje, A. M., Brandtzæg, P. B. & Skjuve, M. (2018). *Den fjerde faktor: Sosiale medier, ungdom og trafikksikkerhet* (SINTEF-rapport). SINTEF.
- Mynttinen, S., Sundström, A., Vissers, J., Koivukoski, M., Hakuli, K. & Keskinen, E. (2009). Self-assessed driver competence among novice drivers – A comparison of driving test candidate assessments and examiner assessments in a Dutch and Finnish sample. *Journal of Safety Research*, 40(4), 301–309. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2009.04.006>.
- Møller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 36(6), 1081–1088. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.03.003>
- Møller, M. & Jensen, T. C. (2022). Sociodemographic characteristics of youth licensing at age 17 in the context of supervised driving in Denmark. *Journal of Safety Research*, 81, 110–115. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2022.04.001>
- Møller, M., Bonde, N. S. & Andersen, S. K. K. (2018). *Kvalitativ undersøgelse af unge knallertkøreres holdning til knallertkørsel med fokus på mobilitet og sikkerhed: Delnotat VI*. DTU Transport.
- Møller, M., Janstrup, K. H., Hjorth, K. & Twisk, D. A. (2021). Introducing accompanied driving in Denmark: Safety-related differences between youth licensing with immediate or delayed access to solo driving. *Accident Analysis & Prevention*, 162. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2021.106394>
- Nordbakke, S., Sagberg, F. & Gregersen, F. (2016). *Slutt på lidenskapen? Endringer i førerkortandel og bilbruk blant ungdom* (TØI-rapport 1477/2016). Transportøkonomisk institutt.
- Nordfjærn, T., Jørgensen, S. H. & Rundmo, T. (2010). An investigation of driver attitudes and behaviour in rural and urban areas in Norway. *Safety Science*, 48(3), 348–356. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.12.001>
- Nordskog, T. E. (2014). *Moped og trafikkrisiko* [Mastergradsavhandling]. NTNU.
- NOU 2019: 3. (2019). *Nye sjanser – bedre læring: Kjønnsforskjeller i skoleprestasjoner og utdanningsløp*. Kunnskapsdepartementet.

- Orsi, C., Marchetti, P., Montomoli, C. & Morandi, A. (2013). Car crashes: The effect of passenger presence and other factors on driver outcome. *Safety Science*, 57, 35–43. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2013.01.017>
- Pape, H. & Falck, S. (2003). Ungdomskriminalitet: Et fenomen i endring? *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 3(2), 99–111.
- Pape, H., Rossow, I. & Brunborg, G. S. (2018). Adolescents drink less: How, who and why? A review of the recent research literature. *Drug and Alcohol Review*, 37(S1), 98–114. <https://doi.org/10.1111/dar.12695>
- Pedersen, W. & Ødegård, G. (2021). Norsk ungdomsforskning. Røtter og samtidsforståelser. I G. Ødegård & W. Pedersen (Red.), *UNGDOMMEN* (s. 9–25). Cappelen Damm Akademisk.
- Pedersen, W., Frøyland, L. R., Enstad, F. & von Soest, T. (2024). Oslo – den delte byen: ungdom, rus og sosioøkonomisk status. *Tidsskriftet forebygging.no*, (6). <https://doi.org/10.21340/PE70-HR10>
- Romer, D., Lee, Y.-C., McDonald, C. C. & Winston, F. K. (2014). Adolescence, attention allocation, and driving safety. *The Journal of Adolescent Health: Official Publication of the Society for Adolescent Medicine*, 54(5), S6–S15. <https://doi.org/10.1016/j.jadohealth.2013.10.202>
- Rosa, H. (2013). *Social Acceleration: A New Theory of Modernity*. Columbia University Press.
- Ruud, M. E. (2018). Strategier for stedstilhørighet blant ungdom i byer og tettsteder i endring. I B. Kvistad & A. A. Røthing (Red.), *Barn og unge: By, sted og sosiomaterialitet* (s. 39–57). Universitetsforlaget.
- Rye, J. F. (2019). *Å være ung i Distrikts-Norge: Kunnskapsoversikt med utgangspunkt i nyere norsk forskning om distriktsungdommer*. Distriktssenteret.
- Sandberg, S. & Pedersen, W. (2011). Street capital. I *Street capital: Black cannabis dealers in a white welfare state* (s. 33–52). Policy Press.
- Sarma, K. M., Carey, R. N., Kervick, A. A. & Bimpeh, Y. (2013). Psychological factors associated with indices of risky, reckless and cautious driving in a national sample of drivers in the Republic of Ireland. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 1226–1235. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.09.020>.
- Schmidt, S., Morrongiello, B. A. & Colwell, S. R. (2014). Evaluating a model linking assessed parent factors to four domains of youth risky driving. *Accident Analysis & Prevention*, 69, 40–50. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.06.029>

- Schwencke, E. O., Berger, E. J. & Pedersen, W. (2024). «Vi er jo ikke stonere»: Bruk av cannabis og symbolske grenser blant ungdommer vest i Oslo. *Norsk sosiologisk tidsskrift*, 8(1), 1–15. <https://doi.org/10.18261/nost.8.1.2>
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J. & Hyde, M. K. (2015). “I would have lost the respect of my friends and family if they knew I had bent the road rules”: Parents, peers, and the perilous behaviour of young drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 28, 1–13. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.10.004>
- Simons-Morton, B., Lerner, N. & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 37(6), 973–982. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.04.014>
- Sletten, M. A. (2015). Psykiske plager blant ungdom: sosiale forskjeller og historien om de flinke pikene. *Barn i Norge*, 8–25. <https://hdl.handle.net/10642/2997>
- Sletten, M. A., Rosten, M. G. & Vogt, K. C. (2021). Svartmaling av gutter og sykeliggjøring av jenter. I G. Ødegård & W. Pedersen (Red.), *UNGDOMMEN* (s. 87–110). Cappelen Damm Akademisk.
- Statens vegvesen. (2023). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2023* Rapport 1014). <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/3166609/261124%20SVV%20rapport%201014%20Dybdeanalyser%20av%20d%c3%b8dsulykker%20i%20vegtrafikken%202023.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Steinberg, L. (2010). A dual systems model of adolescent risk-taking. *The Journal of the International Society for Developmental Psychobiology*, 52(3), 216–224. <https://doi.org/10.1002/dev.20445>
- Tilleczek, K. C. (2004). The illogic of youth driving culture. *Journal of Youth Studies*, 7(4), 473–498. <https://doi.org/10.1080/1367626042000315239>
- Tilleczek, K. C. (2011). Adjusting the rear view mirror: An examination of youth driving culture. *Youth & Society*, 43(2), 774–795. <https://doi.org/10.1177/0044118X10376605>
- Tilleczek, K. & Campbell, V. M. (2019). *Youth in the digital age*. Routledge.
- Tokle, R., Buvik, K., Stefansen, K. & Solstad, G. M. (2024). Safety strategies, status positioning and gendered double standards: Adolescents’ narratives of sexualised risk in alcohol intoxication contexts. *Journal of Youth Studies*, 27(6), 835–850. <https://doi.org/10.1080/13676261.2023.2174010>

- Twenge, J. M. (2017). *iGen: Why Today's Super-Connected Kids Are Growing Up Less Rebellious, More Tolerant, Less Happy—and Completely Unprepared for Adulthood and What That Means for the Rest of Us*. Atria Books.
- Twenge, J. M. (2019). More Time on Technology, Less Happiness? Associations Between Digital-Media Use and Psychological Well-Being. *Current Directions in Psychological Science*, 28(4), 372–379.
- Ulleberg, P. & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41(5), 427–443. [https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)
- 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. <https://doi.org/10.1016/j.yhbeh.2007.11.019>
- Vogt, K. C. (2018). Svartmaling av gutter. *Norsk sosiologisk tidsskrift*, 2(2), 177–193.
- Wallhagen, S. & Selander, H. (2023). *Unga förare i A-traktorer och mopedbilar – påverkan på trafiksäkerheten: litteraturgenomgång, polisintervjuer och olycksdata* (Rapport). Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Wold, L. C., Gundersen, V. & Vistad, O. I. (2024). *Bli med ut og lek! Hva skjedde under koronaperioden?* (NINA, temahefte 91). Norsk institutt for naturforskning (NINA).
- Øia, T. & Vestel, V. (2014). Generasjonskløfta som forsvant: Et ungdomsbilde i endring. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 14(1), 99–133.
- Aarseth, H. (2018). Familie og intimitet i endring – sosiologiske perspektiver. *Fokus på familien*, 46(2), 84–102.