

ATV og UTV blant ungdom i Norge



Jan Petter Wigum
HHN Nord universitet



NORD
universitet



ATV og UTV et prosjekt initiert fra Nord universitet i samarbeid med Trygg Trafikk, Trøndelag, Troms og Finnmark, Agder og Rogaland fylke

Bakgrunn for prosjektet

ATV- og UTV kjøretøy øker i omfang. Pr. 16. januar 2022 er det registrert noe i underkant av 90.000 kjøretøy i Norge. I perioden 2015 – 2019 var det registrert åtte dødsulykker relatert til ATV-ulykker på vei og et ukjent antall dødsulykker utenfor vei. ATV-kjøretøyer kan registreres innenfor ulike kjøretøyklasser og det er derfor komplekst å få en fullstendig oversikt over bruk og omfang. Et bedre kunnskapsgrunnlag vil kunne gi et riktigere bilde av hvilke kjøretøy og hvilke brukere som har høy ulykkesutsatthet.

I en temaanalyse utarbeidet av Statens vegvesen i 2015 pekes det på en rekke tiltak for å redusere ulykkesutsattheten blant ATV førere. Forslag til tiltak var blant annet;

- Innføre krav til formell opplæring
- Innføre hjelmpåbud
- Endring av vilkår og rutiner for registrering av ATV
- Innføre krav om veltebøyle
- Bedre registrering av ulykker
- Utarbeide strategi mot ATV-ulykker

The NRK logo is displayed in white text on a solid blue rectangular background.

27.09.23

Mann i 20-åra omkom i ATV-ulykke

En mann i 20-åra mista livet etter en ATV-ulykke i Ringsaker kommune i Innlandet.



Ann-Kristin Mo
Journalist



Jonas Oden Ulset
Journalist

Publisert i går kl. 18:31
Oppdatert i går kl. 19:31

ATV-ULYKKE: Ulykken skjedde på en liten lokal vei i Nybygda i Ringsaker. Det var forbipasserende som varslert om ulykken.

FOTO: ALEKSANDER NORDENG BREVIG / NRK

ATV og UTV

All-terrain vehicle

- Terrengekjøretøy som er spesielt egnet for steder der andre kjøretøy har dårligere fremkommelighet. Ulike typer som brukes i ulikt terreng. I terrenget blir dekk med lavere lufttrykk enn «vanlige» kjøretøy brukt

Utility terrain vehicle

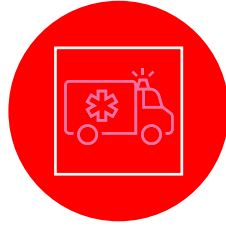
- Terrengekjøretøy, eller UTV-er, er designet mer for arbeidsoperasjoner enn fritidskjøring. De er relativt store og har plass til passasjerer (side by side) ofte mulighet for å frakte utstyr og forsyninger på steder som gjør bruk av en lastebil upraktisk eller umulig.
- Smalt hjulbredde
- Høyt tyngdepunkt
- Terrengdekk.
- Bra for terrengekjøring.
- Dårlig egnet for kjøring på asfalt.



Relativt nytt i Norge



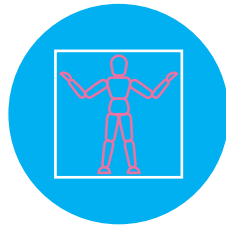
2015-2021: ØKTE
BRUKEN MED 40%



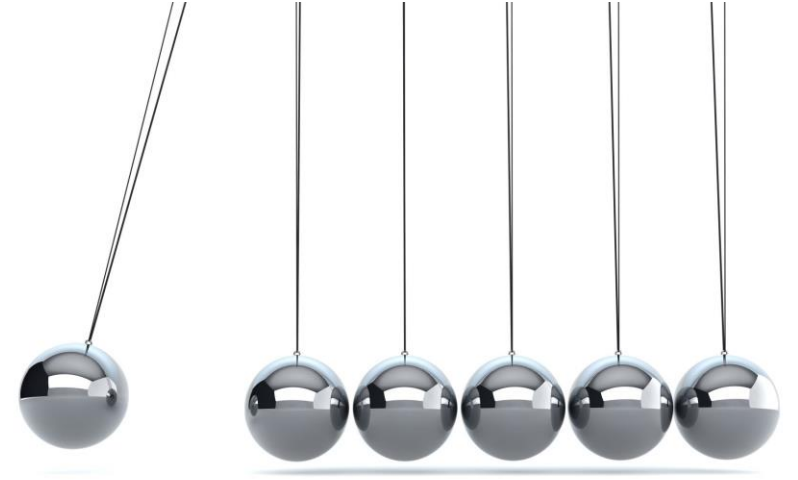
ULYKKENE ØKTE MED
75 %



70-90% AV OFRENE ER
MENN, DE FLESTE I
ALDEREN 15-17.

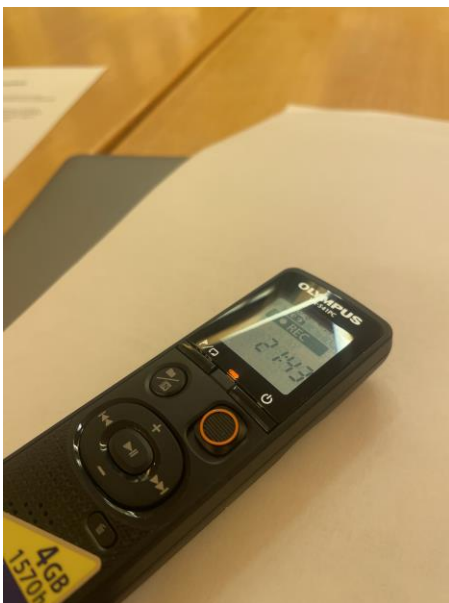


ALVORLIGE SKADER OG
DØDSFALL SKYLDDES
HODESKADER,
KVELNING OG SKADER I
BRYSTREGIONEN.



NORD
universitet

Vårt studie: Fokusgruppeintervju

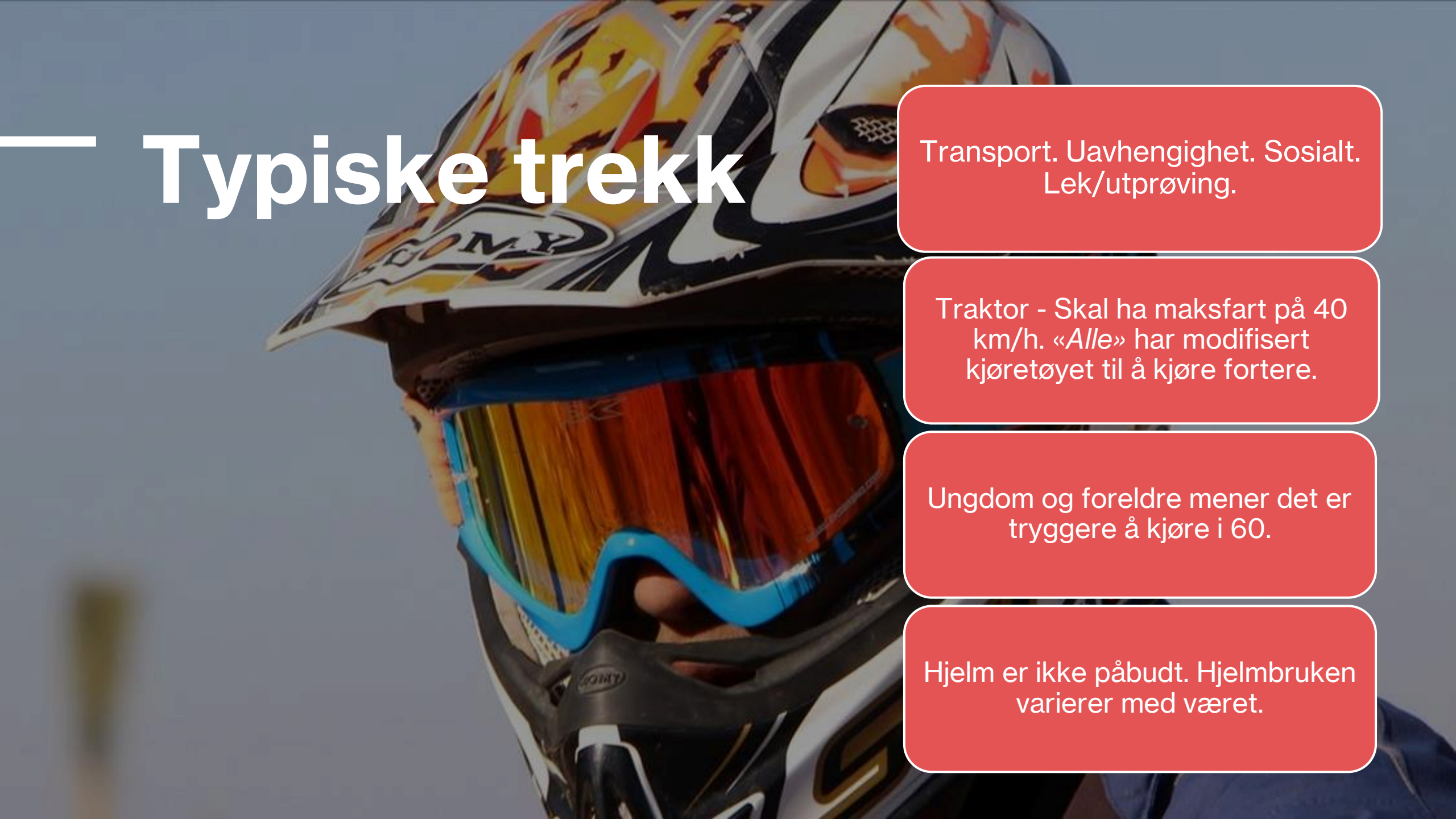


16-18 år

14 gutter, 9 jenter. (skal ha 4 grupper til i Agder og Rogaland i november d.å.)

Småbyer og bygder

Også intervjuet foreldre, politi, trafikklærere, ATV-forhandlere.



Typiske trekk

Transport. Uavhengighet. Sosialt.
Lek/utprøving.

Traktor - Skal ha maksfart på 40
km/h. «Alle» har modifisert
kjøretøyet til å kjøre fortere.

Ungdom og foreldre mener det er
tryggere å kjøre i 60.

Hjelm er ikke påbudt. Hjelmbruken
varierer med været.



Risikofaktorer

Kjøre med
passasjer

Kjøre på asfalt

Mangel på
formell
opplæring

Mangel på
sikkerhetsutstyr
(hjelm, klær, sko)

Høy fart

Modifisere
kjøretøyet

Hvor står vi nå?

Beskrivelse av gjennomføring og metode for prosjektet

Prosjektgjennomføringen kan defineres i fire faser: (1) Empiri/litteraturstudie, (2) Utvikling av spørreskjema; (3) Administrasjon av spørreundersøkelsen; og (4) Dataanalyse, samt forslag til anvendelse av resultatene i arbeid mot målgruppen.

Milepælsplan

	2. kvartal 2022	3.kvartal 2022	4. kvartal 2022	1. kvartal 2023	2. kvartal 2023	3. kvartal 2023
Forberedende arbeid						
Forprosjekt						
Datainnsamling						
Analyse						
Resultatdel						
Implikasjoner og tiltak						
Forslag til tiltak						
Slutføring						

Vi har gjennomført fokusgruppeintervju på følgende steder

- Alta
- Sørkjosen
- Å i Meldal
- Namsos
 - I uke 44 gjennomfører vi fokusgruppeintervju i
 - Rogaland
 - Agder
- Utsending av elektronisk spørreskjema til brukere i Trøndelag, Troms og Finnmark, Rogaland og Agder

Prosjektet har publisert ved ulike vitenskapelige konferanser

ESREL2023 – Southampton (UK)

Barn2023 - Trondheim

NEON-konferansen 2024 - Trondheim

Spørsmål fremover

- Skal det være hjelmpåbud?



Tabell 4.11.2: Virkningen av hjelmbruk blant førere og passasjerer på ATV på risikoen for å bli drept og for å få ulike typer skader.

Ulykkestyper som påvirkes	Prosent endring av antall ulykker		
	Skadegrad	Beste anslag	
Alle ulykker med ATV	Drept	-63	
Alle ulykker med ATV	Hode- /hjerneskode	-58	
Alle ulykker med ATV	Nakkeskode	-40	
Alle ulykker med ATV	Ansiktsskode	-48	
Alle ulykker med ATV	Andre skader	-35	

Carr et al., 2004 (USA)
 Bowman et al., 2009 (USA)
 O'Connor et al., 2009 (USA)
 McBride et al., 2011 (USA)
 Merrigan et al., 2011 (USA)
 Miller et al., 2012 (USA)
 Pelletier et al., 2012 (Canada)
 Denning et al., 2013 (USA)
 Rostas et al., 2014 (USA)
 Snyder et al., 2014 (USA)

Resultatene i tabell 4.11.2 viser at hjelm reduserer risikoen for å bli drept med 63%. Virkningen på hodeskader er nesten like stor og virkningen på ansiktsskader noe mindre men også statistisk signifikant. At virkningen på ansiktsskader er mindre kan skyldes at ikke alle benytter helhjelmer og at halvhjelmer i mindre grad enn helhjelmer beskytter mot ansiktsskader.

Spørsmål fremover

- Skal det være hjelmpåbud?
- Skal det være egen opplæring for ATV/UTV? I så fall, hvordan?
- ATV/UTV som egen kategori? Nå er det traktor, moped og motorsykel.
- Er ATV/UTV er trend som varer, eller skifter ungdommen til noe annet om noen år?
- Må se på den praktiske og sosiale betydningen kjøretøyet har for dem.

