



Statens vegvesen

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafiksikkerhet – 2004

RAPPORT

Veg- og trafikkavdelingen

nr: 3/2005



Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2004

RAPPORT	REPORT
Tittel Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2004	Title Roaduser knowledge about and attitude towards road safety - 2004
Forfattere Susanne Nordbakke og Aslak Fyhri – Transportøkonomisk institutt	Autors Susanne Nordbakke and Aslak Fyhri - Institute of Transport Economics
Avdeling/kontor Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	Department/division Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
Prosjektnr	Project number
Rapportnr 03/2005	Report number 03/2005
Prosjektleder Richard Muskaug	Project manager Richard Muskaug
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver Trafikksikkerhet	Project program/employer Road Safety
Emneord Trafikksikkerhet Kunnskap Atferd Holdning	Key words Road Safety Knowledge Behaviour Attitude
Sammendrag Rapporten viser resultatene av en omfattende spørreundersøkelse om trafikantenes kunnskaper om trafikksikkerhet, deres atferd i trafikken og deres holdning til et utvalg temaer vedrørende trafikksikkerhet. Det er fjerde gang undersøkelsen blir gjennomført, og den vil ventelig ble gjentatt med jevne mellomrom i årene som kommer.	Summary The report presents the results of a telephone survey on peoples knowledge about road safety, their behaviour in traffic and their attitude towards a number of topics related to road safety. It is the fourth time the survey is carried out, and it will probably be repeated with regular intervals in the years to come.
Språk Norsk	Language of report Norwegian
Antall sider 72	Number of pages 72
Dato April 2005	Date April 2005
ISSN 1503-5743	ISSN 1503-5743

Forord

Statens vegvesen har et overordnet ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. I dette arbeidet er det nødvendig å forholde seg til vegtrafikkens tre elementer, nemlig kjøretøyet, vegen med dens omgivelser og trafikanten. Det er nå tverrfaglig enighet om at satsingen på trafikanten må trappes opp. Trafikanten er den aktive handlende part i trafikken. Riktignok kan man forbedre vegen og kjøretøyene uten å spørre trafikantene, men det er trafikantene som gjennom sin atferd avgjør hvilken virkning slike tiltak skal få. Dersom alle forbedringene av vegen og kjøretøyet fører til f.eks. høyere fart, slik at forbedringene tas ut i ren framkommelighetsgevinst kan man i mange tilfeller si at tiltakene er mislykket, i hvert fall ut i fra et trafikksikkerhetsperspektiv.

Vegdirektoratet satte i 1998 i gang en serie med undersøkelser, kalt tilstandsundersøkelser, som regelmessig skal gi informasjon om sentrale elementer innen vegetatens virkeområder. En av disse undersøkelsene skal gi innblikk i trafikantenes kunnskaper, deres atferd og deres holdninger til ulike forhold som påvirker trafikksikkerheten. Dette vil være et godt grunnlag for å finne ut om trafikantenes atferd og holdninger endrer seg over tid, og det vil være en rettesnor når det gjelder å målrette tiltak for å forbedre trafikksikkerheten framover.

Den første undersøkelsen ble gjennomført av Opinion A/S sommeren 1998, og ble rapportert i en egen rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet" (TTS/14/1998). Den andre undersøkelsen ble gjennomført av Opinion A/S i 2000, og resultatene ble rapportert i en TTS rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet 2000" (TTS-9-2001). Den tredje undersøkelsen ble gjennomført av Analysehuset A/S i 2002, og resultatene ble rapportert i rapport 05/2003 fra Veg- og trafikkavdelingen, TS-seksjonen.

Den fjerde undersøkelsen ble gjennomført av Analysehuset A/S i 2004. Dersom ikke annet er oppgitt, er figurene hentet fra Analysehusets rapportering av resultatene (oktober 2004). I tillegg til dette viser kommentarene i rapporten til Analysehusets rapport, hvor resultatene er brutt opp etter alder, kjønn og bosted.

Spørsmålene er formulert av Vegdirektoratet. I Vegdirektoratet har Richard Muskaug, Trafikksikkerhetsseksjonen, vært ansvarlig for undersøkelsen. Undersøkelsen er finansiert av Vegdirektoratet. Forskerne Susanne Nordbakke og Aslak Fyhri ved Transportøkonomisk institutt har bearbeidet data og kommentert de tallene som framkommer.

Oslo, april 2005

Veg- og trafikkavdelingen

Trafikksikkerhetsseksjonen

Finn Harald Amundsen

seksjonsleder

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2004

RAPPORT	REPORT
Tittel Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2004	Title Roaduser knowledge about and attitude towards road safety - 2004
Forfattere Susanne Nordbakke og Aslak Fyhri – Transportøkonomisk institutt	Autors Susanne Nordbakke and Aslak Fyhri - Institute of Transport Economics
Avdeling/kontor Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	Department/division Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
Prosjektnr	Project number
Rapportnr 03/2005	Report number 03/2005
Prosjektleder Richard Muskaug	Project manager Richard Muskaug
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver Trafikksikkerhet	Project program/employer Road Safety
Emneord Trafikksikkerhet Kunnskap Atferd Holdning	Key words Road Safety Knowledge Behaviour Attitude
Sammendrag Rapporten viser resultatene av en omfattende spørreundersøkelse om trafikantenes kunnskaper om trafikksikkerhet, deres atferd i trafikken og deres holdning til et utvalg temaer vedrørende trafikksikkerhet. Det er fjerde gang undersøkelsen blir gjennomført, og den vil ventelig ble gjentatt med jevne mellomrom i årene som kommer.	Summary The report presents the results of a telephone survey on peoples knowledge about road safety, their behaviour in traffic and their attitude towards a number of topics related to road safety. It is the fourth time the survey is carried out, and it will probably be repeated with regular intervals in the years to come.
Språk Norsk	Language of report Norwegian
Antall sider 72	Number of pages 72
Dato April 2005	Date April 2005
ISSN 1503-5743	ISSN 1503-5743

Arbeidsdokument av 21.02.2005
3043 Holdninger TS
Susanne Nordbakke
Aslak Fyhri

SM/1665/2005

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2004

*Dette materialet er ikke offentliggjort. Det kan brukes kun i den saklige sammenheng det er gitt. Det skal ikke tas noen form for kopier til annen bruk eller spredning.
Unntak må klareres med TØI.*

Forord

Statens vegvesen har et overordnet ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. I dette arbeidet er det nødvendig å forholde seg til vegtrafikkens tre elementer, nemlig kjøretøyet, vegen med dens omgivelser og trafikanten. Det er nå tverrfaglig enighet om at satsingen på trafikanten må trappes opp. Trafikanten er den aktive handlende part i trafikken. Riktignok kan man forbedre vegen og kjøretøyene uten å spørre trafikantene, men det er trafikantene som gjennom sin atferd avgjør hvilken virkning slike tiltak skal få. Dersom alle forbedringene av vegen og kjøretøyet fører til f.eks. høyere fart, slik at forbedringene tas ut i ren framkommelighetsgevinst kan man i mange tilfeller si at tiltakene er mislykket, i hvert fall ut i fra et trafikksikkerhetsperspektiv.

Trafikantene er altså spesielt viktige fordi de både utgjør en selvstendig påvirkningsfaktor når det gjelder å forbedre sikkerheten, og fordi det er deres atferd i trafikken som avgjør om myndighetenes tiltak innenfor de andre sektorene skal forbedre sikkerheten.

For å påvirke trafikantene på en slik måte at de endrer sin atferd og derigjennom forbedrer trafikksikkerheten både for seg selv og andre, er det viktig å ha best mulig kjennskap til trafikantenes kunnskap, atferd og holdninger.

Vegdirektoratet satte i 1998 i gang en serie med undersøkelser, kalt tilstandsundersøkelser, som regelmessig skal gi informasjon om sentrale elementer innen vegetatens virkeområder. En av disse undersøkelsene skal gi innblikk i trafikantenes kunnskaper, deres atferd og deres holdninger til ulike forhold som påvirker trafikksikkerheten. Dette vil være et godt grunnlag for å finne ut om trafikantenes atferd og holdninger endrer seg over tid, og det vil være en rettesnor når det gjelder å målrette tiltak for å forbedre trafikksikkerheten framover.

Den første undersøkelsen ble gjennomført sommeren 1998, og ble rapportert i en egen rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet" (TTS/14/1998). Den andre undersøkelsen ble gjennomført av Opinion A/S i 2000, og resultatene ble rapportert i et eget TØI arbeidsdokument (Fyhri, 2001), samt i egen TTS rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet 2000" (TTS/9/2001). Den tredje undersøkelsen ble gjennomført av Analysehuset AS i 2002, og ble rapportert i et eget TØI arbeidsdokument (Fyhri, 2003). Analysehuset AS hadde også ansvar for gjennomføringen av undersøkelsen i 2004. Dette arbeidsdokumentet beskriver resultatene fra undersøkelsen i form av enkle figurer og enkelte tabeller. Figurene er hentet fra Analysehusets rapportering av resultatene. I tillegg til dette viser kommentarene i arbeidsdokumentet til Analysehusets rapport, hvor resultatene er brutt opp etter alder, kjønn og bosted.

Spørsmålene er formulert av Vegdirektoratet. I Vegdirektoratet har Richard Muskaug, Kontor for trafikkanalyse, vært ansvarlig for undersøkelsen. Undersøkelsen er finansiert av Vegdirektoratet. Forsker Susanne Nordbakke og forsker Aslak Fyhri ved TØI har vært ansvarlige for dette arbeidsdokumentet, som i stor grad er en oppdatering av TØI arbeidsdokument 1260/2003 (Fyhri, 2001).

1	Innledning	7
1.1	Gjennomføring av undersøkelsen	7
1.2	Feilmarginer	7
1.3	Utvalget er vektet etter alder	8
1.4	Bakgrunnsvariable	9
1.4.1	Geografisk fordeling av respondentene	9
1.4.2	Førerkort og disponering av bil eller motorsykkel	9
1.4.3	Kjørelengde	10
2	Kunnskap om trafikksikkerhet	11
2.1	Drepte i trafikken	11
2.2	Hva er boten for å kjøre for fort?	13
2.3	Hva er straffen for å kjøre med høy promille?	15
2.4	Hvilken bot får man for kjøring med lavpromille?	16
2.5	Hvilke overtredelser får man prikker i førerkortet for?	18
2.6	Antall prikker for å kjøre for fort på en veg med 80 km/t	20
3	Atferd i trafikken	21
3.1	Promillekjøring	21
3.2	Fotgjengeres bruk av refleks	23
3.3	Sykling om sommeren	25
3.4	Bruk av sykkellys	27
3.5	Bruk av sykkelhjelm	29
3.6	Fartsvalg på veg med fartsgrense 50 km/t	31
3.7	Fartsvalg på veg med fartsgrense 80 km/t	33
3.8	Bilbelte	34
4	Holdninger til trafikksikkerhet	35
4.1	Påbud om sykkelhjelm	35
4.2	Påbud om refleks	38
4.3	Fengselsstraff for promillekjøring	39
4.4	Økt promillegrense	40
4.5	Senking av fartsgrense i boligområder	42
4.6	Senking av fartsgrense i byer og tettsteder	43
4.7	Fartsgrensen på 4-felts motorveger	44
4.8	Fartsgrensene bør senkes for å gi høyere trafikksikkerhet	45
4.9	Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn 130 km/t	46
4.10	Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn fartsgrensen	47
4.11	Sikkerhet på vegene	48
4.12	Rutinerte bilister kan kjøre litt for fort	49
4.13	Bilistenes hensyn til fotgjengere	50
4.14	Trafikantenes ansvar for sikkerheten på vegene	51
4.15	Bot for farts overtredelser	52
4.16	Begrensning av biltrafikken	53
4.17	Hensynsfullhet hos tunge kjøretøy	54
4.18	Bruk av fotobokser	55
4.19	Bilisters vikeplikt for syklister	56

5	Trafikksikkerhetsspørsmål og inntekt	58
5.1	Atferd og inntekt.....	59
5.1.1	50 km/t.....	60
5.1.2	80 km/t.....	61
5.2	Kunnskap.....	62
5.3	Holdninger og inntekt.....	64
6	Oppsummering	65
6.1	Kunnskap.....	65
6.2	Adferd.....	65
6.3	Holdninger.....	66
6.4	Inntekt som forklaringsvariabel.....	68
7	Vedlegg - tabeller og figurer	70

1 Innledning

1.1 Gjennomføring av undersøkelsen

Denne undersøkelsen er foretatt som telefonintervjuer med et tilfeldig utvalg personer trukket fra Telenors registre over private abonnenter. 4083 personer ble forsøkt oppringt. Det ble gjennomført 2000 intervju med personer på 15 år eller eldre, noe som tilsvarer en svarprosent på 49 prosent. Selv om et frafall på nærmere halvparten kan synes høyt, er dette ikke spesielt høyt sammenlignet med tidligere telefonundersøkelser som er blitt gjennomført for TØI.

Intervjuer ble gjennomført i perioden 15. – 24. september 2004. Intervjuene ble foretatt per telefon, med CATI (datastyrt telefonintervju).

1.2 Feilmarginer

Ved alle slike undersøkelser er det feilmarginer. Jo større utvalget er, desto mindre er de statistiske feilmarginene. I denne undersøkelsen har vi et tilfeldig utvalg på 2000 respondenter. De fleste spørsmålene er formulert med flere svaralternativer (verdier), og respondentene svarer ved å velge en av verdiene. Summen av alle folks besvarelser gir en prosentvis fordeling. For å teste om fordelingen på en besvarelse er signifikant forskjellig hos to ulike grupper bruker vi en *kji-kvadrat test*. Med denne testen kan vi angi om det er sammenheng mellom variabelen som angir gruppen, og variabelen som er uttrykt ved et gitt spørsmål.

I denne undersøkelsen opererer vi med et signifikansnivå på 5 %. Om man skal benytte seg av en ensidig eller tosidig test for å teste signifikansnivå avhenger av om man på forhånd har en hypotese om i hvilken *retning* en evt forskjell skal gå (f eks. kvinner er mer positive til refleksbruk), eller ikke (Hellevik, 1991)

. I denne undersøkelsen foretar vi to typer sammenligninger, sammenligning av grupper i utvalget (menn/kvinner, aldersgrupper), og sammenligning med undersøkelsene fra 2002 og 2004. I enkelte tilfeller ser vi på utviklingen helt tilbake til 1998. I alle disse sammenligningene vil vi benytte oss av en tosidig test, da vi ikke har dannet oss noen hypoteser om i hvilken retning endringer foregår.

Alle de tallmessige sammenlikninger som er foretatt i dette dokumentet er statistisk signifikante når annet ikke er angitt.

I tilfeller der vi snakker om tendenser er det ikke signifikante forskjeller.

Utover disse statistiske feilmarginer er det også andre feilkilder ved slike undersøkelser. En feilkilde er at spørsmålene ikke er godt nok formulert, slik at folk ikke forstår dem, eller at de er formulert slik at folk har en tendens til å gi et spesielt svar, eller at folk legger ulik betydning i de ulike svaralternativene. En annen feilkilde knytter seg til de personene som ikke er med i undersøkelsen. For det første kan man risikere at temaet eller enkeltspørsmål er av en slik karakter at spesielle grupper av befolkningen nekter å svare. I denne undersøkelsen kan man anta at ordet ”trafikksikkerhet” i introduksjonen (se over) kan ha ført til at folk som er spesielt interessert i dette temaet i større grad har akseptert å delta på intervjuet enn andre. For det andre finnes det alltid en risiko for at de man ikke får tak i, altså de som sjelden er hjemme, har synspunkter og holdninger

som skiller seg fra resten av befolkningen, og som derved ikke blir representert i undersøkelsen. Dette er generelle feilkilder som er knyttet til nesten alle former for intervju-undersøkelser, og som må tas med betraktning når man vurderer generaliserbarheten til de resultatene man får.

1.3 Utvalget er vektet etter alder

Datamaterialet er vektet i forhold til aldersfordelingen i befolkningen (jf SSB's folketelling 2000/2001). Dette skyldes at respondenter under 30 år er underrepresentert i utvalget i forhold til i befolkningen ellers, og at de mellom 45 og 59 er overrepresentert. Aldersfordelingen i utvalgene i 2002 og 2004 er gjengitt i tabellen nedenfor. I kolonnen "uvektet" står den opprinnelige aldersfordelingen for respondentene, altså den reelle aldersfordelingen blant de som er spurt. I kolonnen "vektet" står aldersfordelingen etter at utvalget er vektet i forhold til aldersfordelingen i befolkningen. 48 prosent av de spurte er menn, og 52 prosent kvinner. I 2002 var andelen kvinner 51 prosent.

Tabell 1.1 Aldersfordeling av respondentene i 2000 og 2002. Prosent

	2002		2004	
	Uvektet	Vektet	Uvektet	Vektet
Under 30 år	19	24	11	24
30-44	29	28	26	28
45-59	28	25	29	24
60+	24	24	34	24
Total	100	100	100	100
Antall	2000	1999	2000	2008

Som det kommer frem av tabellen har man altså gjennom vektingen økt andelen, og betydningen av, de som er under 30 år på bekostning av de som er 45 år eller eldre. I 2004 er andelen under 30 år mindre enn i 2002 (i uvektede tall). I både 2002 og 2004 ble det intervjuet personer på 15 år og eldre.

1.4 Bakgrunnsvariable

1.4.1 Geografisk fordeling av respondentene

Respondentene ble spurt om de bodde i by eller større tettsted, mindre tettsted eller utenfor tettsted. Det er kun marginale forskjeller mellom årene 2002 og 2004 når det gjelder fordeling etter bosted. Forskjeller i besvarelser mellom de to ulike undersøkelsene, kan derfor ikke relateres til forskjeller i bosted.

Tabell 1.2 Andel som bor i byer tettsteder og utenfor tettsteder i 2002 og 2004. Prosent

	2002	2004
By eller større tettsted	58	61
Mindre tettsted	31	29
Utenfor noe tettsted	12	10
Total	101	100
Antall	1999	2008

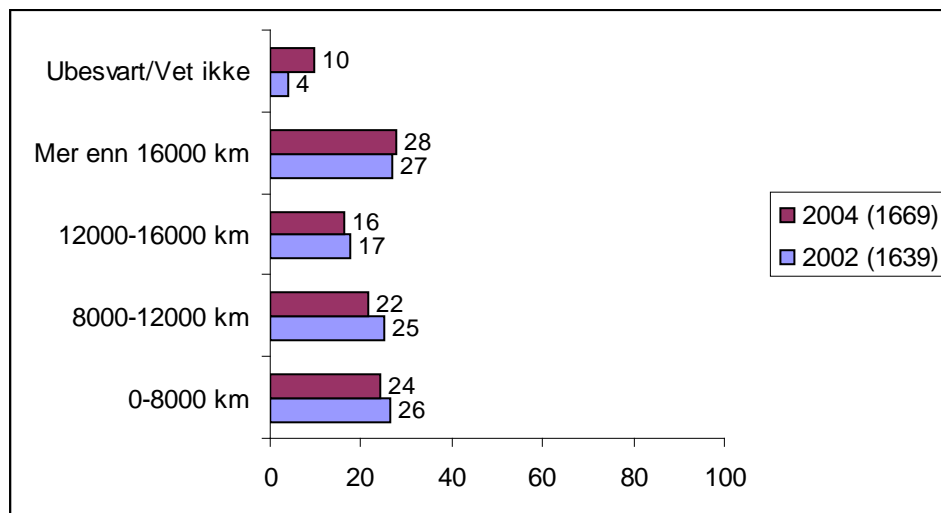
1.4.2 Førerkort og disponering av bil eller motorsykkel

83 prosent har førerkort for bil eller motorsykkel i 2004. Denne andelen er ikke vesentlig forskjellig fra den i 2002 (82 prosent). Det er flere kvinner enn menn som ikke har førerkort i 2004 (21 mot 12 prosent). Andelen uten førerkort for bil eller motorsykkel er klart størst blant dem under 30 år (37 prosent), og relativt stor også blant de som er over 60 år (22 prosent). Kun 5 prosent av dem mellom 30-59 år har ikke førerkort for bil eller motorsykkel. Det er kun marginale forskjeller i førerkortinnnehav etter bosted og region.

I 2004 er det 76 prosent som disponerer bil eller motorsykkel. Heller ikke denne andelen varierer i vesentlig grad fra den i 2002 (78 prosent). Det er langt færre kvinner som ikke disponerer bil eller motorsykkel enn menn (31 mot 16 prosent). Andelen som ikke disponerer bil eller motorsykkel er klart størst blant de som er under 30 år (53 prosent), og er også relativt høy blant de over 60 år (27 prosent). Blant de mellom 30 og 59 år er det derimot kun 9 prosent som ikke disponerer bil eller motorsykkel. Videre er det en monoton og signifikant sammenheng mellom urbaniseringsgrad og disponering av bil eller motorsykkel. Mens 26 prosent av de som bor i større byer eller tettsteder ikke disponerer bil eller motorsykkel, er den tilsvarende andelen 17 prosent blant de som bor utenfor noe tettsted. Det er imidlertid ingen systematisk variasjon etter region. Nord-Norge skiller seg ut med den laveste andelen som disponerer bil eller motorsykkel, mens Sørlandet skiller med den høyeste andelen (72 mot 80 prosent). Forskjellen er imidlertid ikke signifikant. Tallene for regionene er små, noe som gjør det vanskelig å finne signifikante forskjeller mellom de ulike regionene.

1.4.3 Kjørelegde

Respondenter som har førerkort for bil eller motorsykkel, ble spurt om hvor langt de kjører pr år med bil eller motorsykkel. Figur 1.1 viser hvordan den årlige kjørelegden fordeler seg i henholdsvis 2002 og 2004.



Figur 1.1 Kjørelegde pr. år med bil eller motorsykkel. Prosent av de som har førerkort for bil eller motorsykkel.

Det er kun marginale forskjeller mellom de to årene når det gjelder den årlige kjørelegden. I 2004 kjørte 44 prosent 12 000 km eller mer i løpet av et år. Kvinner kjører mye kortere i løpet av et år enn menn. Mens over halvparten (57 prosent) av kvinnene kjører 12 000 km eller mindre i løpet av et år, kjører de fleste mennene 12 000 km eller mer i løpet av et år (62 prosent). De mellom 30 og 59 år kjører mest bil (52 prosent kjører 12 000 km eller mer), mens de over 60 kjører minst i løpet av et år (31 prosent kjører 12 000 km eller mer).

Det er signifikant færre som kjører under 12 000 km i året i mindre tettsteder (40 prosent) og utenfor tettsteder (41 prosent) enn i store byer (50 prosent).

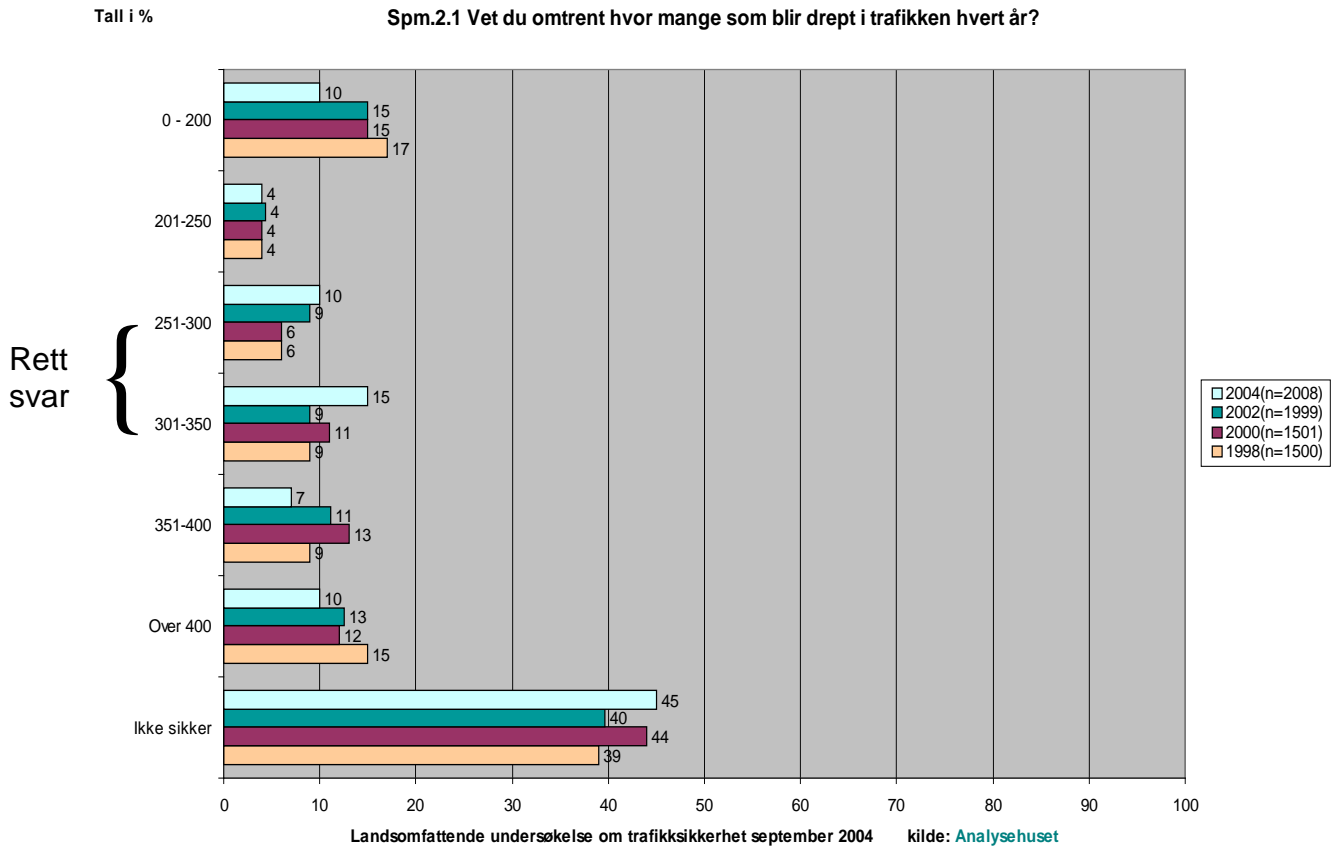
2 Kunnskap om trafikksikkerhet

2.1 Drepte i trafikken

Respondentene fikk spørsmålet:

Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?

Svarene fordelte seg som vist i Figur 2.1



Figur 2.1 Oppfatning av hvor mange som blir drept i trafikken hvert år. Prosent.

Siden 1990 har antall drepte ligget på mellom 255 og 353 pr. år. I 2004 er det flere som svarer riktig (251 til 350) på spørsmålet enn i 2002 (25 mot 18 prosent). Videre er det færre i 2004 som oppgir et for lavt antall enn i 2002 (14 mot 19 prosent) og færre i 2004 som oppgir et for høyt antall enn i 2002 (17 mot 24 prosent). Imidlertid er det på samme tid blitt flere som oppgir at de ikke kan svare på spørsmålet (46 mot 40 prosent). Alle endringene er signifikante. Endringene vurdert under ett tyder på at kunnskapen om antall drepte har økt noe i perioden, men usikkerheten knyttet til dette spørsmålet er svært høy.

Menn svarer i større grad riktig på spørsmålet enn kvinner (31 mot 19 prosent svarer mellom 251-350). Videre har menn også større tiltro (lavere andel "ikke sikre") til sine kunnskaper om antall drepte pr. år enn kvinner (36 mot 54 prosent "ikke sikre"). Det er kun små forskjeller mellom ulike aldersgrupper når det gjelder å svare riktig eller å svare for høyt antall. De som er 45 år eller eldre oppgir i noe større grad at de er usikre

på dette spørsmålet enn dem som er yngre (51 prosent mot 41 som ikke er sikre). Det er noen flere blant de under 45 som tror at antallet drepte er lavere enn 250 drepte pr. år enn dem som er eldre.

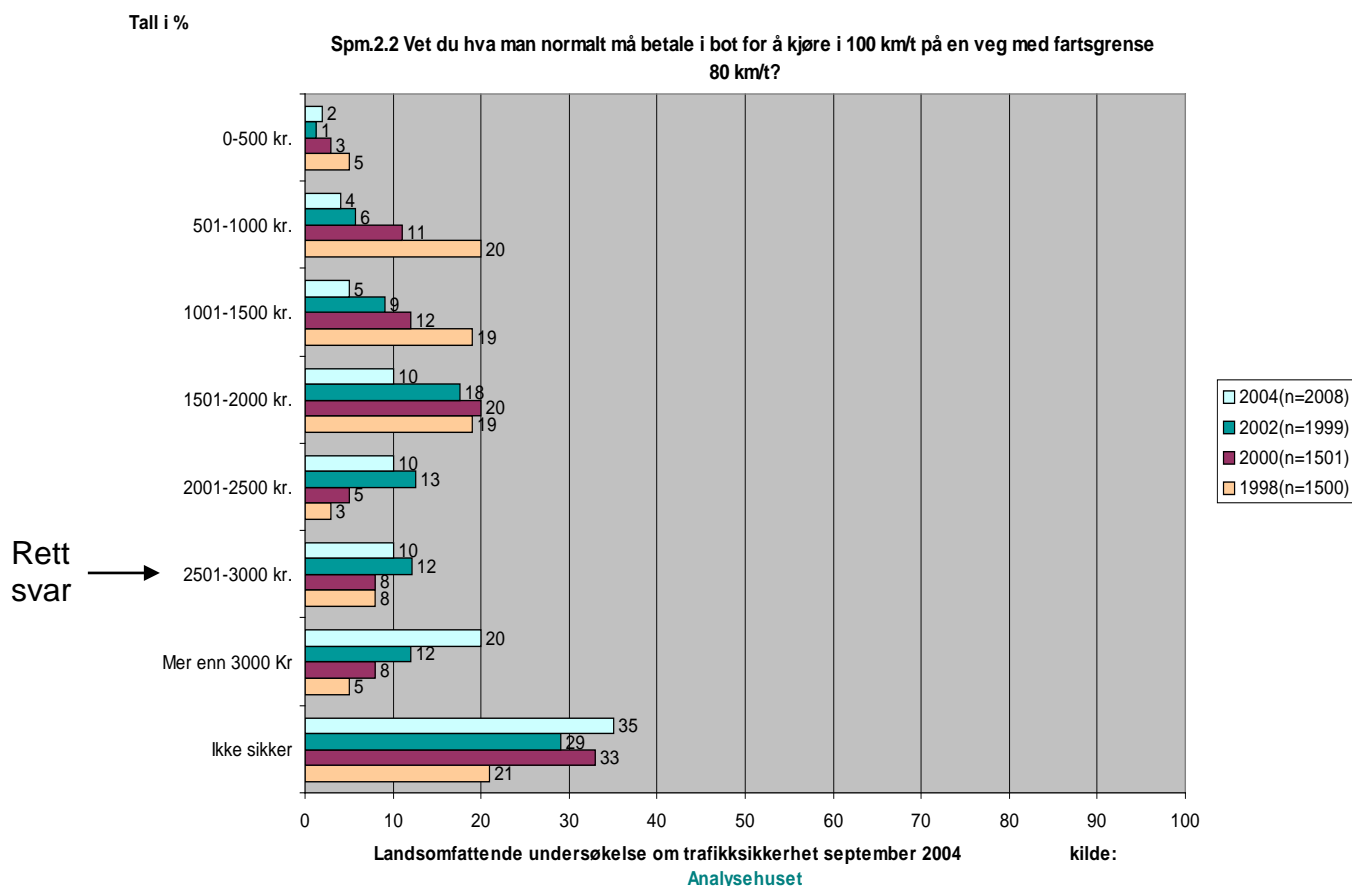
Jo mer urbant man bor, jo mer kunnskap har man om dette spørsmålet. Mens 19 prosent av de som bor utenfor noe tettsted svarer riktig, er den det 26 prosent som svarer riktig blant dem som bor i by eller større tettsted. Videre er det flere som bor på mindre steder (utenfor noe tettsted eller på mindre tettsted) som er usikre på spørsmålet enn dem som bor i større tettsteder (ca. 51 prosent mot 42 prosent "ikke sikre"). Det er kun marginale variasjoner mellom landsdelene på dette spørsmålet.

2.2 Hva er boten for å kjøre for fort?

Respondentene fikk spørsmålet:

Vet du hva man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80 km/t?

Figur 2.2 viser hvordan folk svarte på dette spørsmålet.



Figur 2.2 Bot for å kjøre for fort. Prosent.

Boten for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense på 80 km/t, var på undersøkelsestidspunktet 2800 kroner. Kun ti prosent svarer riktig (2500-3000) på spørsmålet om bøtenivået for en slik overtredelse. Det er flere som undervurderer boten enn som overvurderer den (31 prosent tror den er på under 2500 kroner og 20 prosent tror den er på 3000 kroner eller mer). Mange svarer også at de ikke er sikre (35 prosent). Totalinntrykket er at det er lite kunnskap om bøtenivået for en slik overtredelse.

Det er vanskelig å undersøke om det har vært endringer om kunnskapen på dette feltet siden 2002 fordi endringer i bøtenivået siden den gang gjør at vi ikke kan benytte de samme feilmarginene som i forrige undersøkelse.¹

¹ I 2002 var boten for en slik forseelse 2000 kroner. I forrige undersøkelse benyttet man en feilmargin på 1000 kroner, dvs. at både kategorien 1501-2000 kroner og 2001-2500 kroner ble vurdert som riktig svar. I undersøkelsen fra 2004 er det ikke mulig å benytte samme feilmargin med de samme svaralternativene. Med en bot på 2800 kroner og med en feilmargin på 1000 kroner skulle alle svar mellom 2300 til 3300

Også på dette kunnskapsspørsmålet, er det flere menn enn kvinner som forsøker å svare. Det er også signifikant flere menn enn kvinner som oppgir riktig svar eller som overvurderer botens størrelse (38 mot 31 prosent). Det er kun små forskjeller mellom dem som er under 30 år og dem som er mellom 31-44 år når det gjelder å oppgi riktig svar eller å overvurdere botens størrelse. Tilbøyeligheten til å oppgi riktig svar eller å overvurdere boten synker imidlertid med stigende alder for dem over 45 år. De under 44 år er også i mindre grad usikre på spørsmålet enn de som er eldre. Det er også en signifikant sammenheng mellom hvor mye man kjører og hvordan man svarer på dette spørsmålet. De som kjører mer enn 12 000 km i året svarer riktig eller overvurderer botens størrelse i større grad enn de som kjører mindre enn 12 000 km i året.

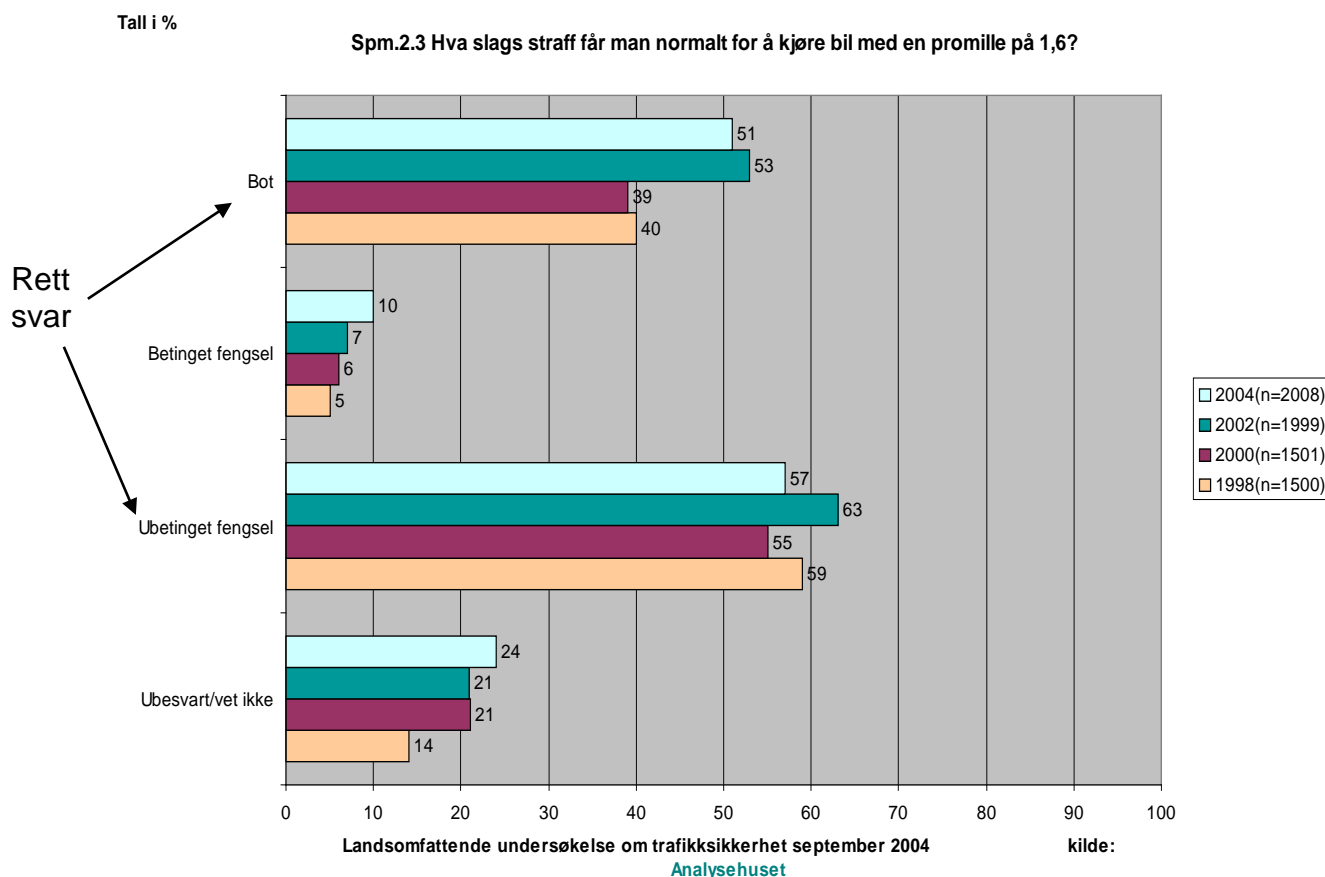
kroner kunne anses som riktige svar. Med de svaralternativene som er benyttet, er det ikke mulig å skille ut de som har svart innen en slik feilmargin.

2.3 Hva er straffen for å kjøre med høy promille?

Respondentene fikk spørsmålet:

Hva slags straff får man normalt for å kjøre bil med en promille på 1,6?

Figur 2.3 viser hvordan folk svarte på dette spørsmålet i 1998, 2000, 2002 og i 2004.



Figur 2.3 Hva folk tror straffen er for å kjøre med 1,6 i promille. Prosent.

Riktig svar er både bot og ubetinget fengsel, og det er tydelig at det finnes en viss kunnskap om straffen for å kjøre med så høy promille som 1,6. Andelen som vet at man får både bot og ubetinget fengsel er 36 prosent, dette er noen færre enn i 2002 (39 prosent). Til sammen 51 prosent vet at man får bot, og 57 prosent vet at man får ubetinget fengsel. Det er noen færre som svarer riktig i 2004 sammenliknet med 2002. Andelen som er usikre ("ubesvart/vet ikke") er også noe større i 2004 enn i 2002.

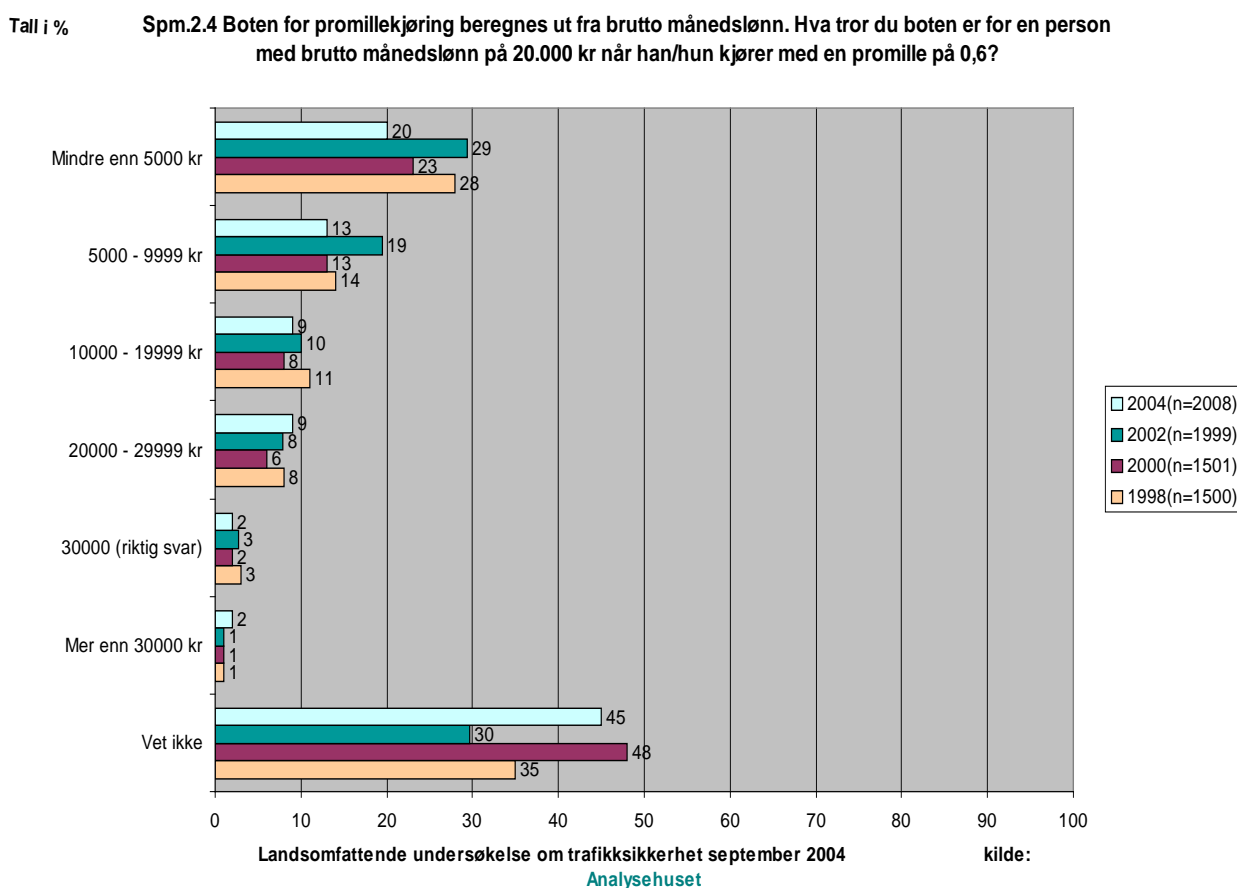
Det er noen flere kvinner enn menn som er usikre på dette spørsmålet (28 mot 18 prosent), og menn svarer i større grad helt riktig kvinner (41 mot 31 prosent svarer "både bot og ubetinget fengsel"). De over 60 år er mest usikre på dette spørsmålet, og det er også disse som i minst grad svarer helt riktig ("både bot og ubetinget fengsel"). De under 30 år undervurderer i større grad konsekvensene enn de som er over 30 år: de unge tror i noe større grad at man får bot for en slik overtredelse og i mindre grad at man får ubetinget fengsel. Det er kun små forskjeller mellom ulike bosted og mellom landsdelene på dette spørsmålet.

2.4 Hvilken bot får man for kjøring med lavpromille?

Respondentene fikk spørsmålet:

Boten for promillekjøring beregnes ut ifra brutto månedslønn. Hva tror du boten er for en person med brutto månedslønn på 20. 000 kr når han/hun kjører med en promille på 0,6?

Figur 2.4 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002 og i 2004.



Figur 2.4 Hva tror folk boten er for å kjøre med 0,6 i promille. Prosent.

Det framgår at trafikantene har svært liten kunnskap om bøtenivået for promillekjøring. Det riktige svaret er 1,5 månedslønn, altså 30. 000 kr i dette tilfellet. Kun 2 prosent av de spurte visste dette. Nærmere halvparten (45 prosent) sier at de ikke kjenner svarer på spørsmålet.

51 prosent tror at boten er lavere enn det den i virkeligheten er. Det er således en grov undervurdering av størrelsen på boten for lavpromille (og så godt som ingen overvurderer) slik det også var i de foregående år. Imidlertid er det færre som undervurderer boten i 2004 enn i 2002 (61 prosent), og flere som svarer at de ikke vet i 2004 enn i 2002 (30 prosent). Endringene er signifikante. Det har ikke vært noen endring i forhold til andelen som svarer riktig på spørsmålet.

Det er noen flere menn enn kvinner som svarer riktig på spørsmålet (3 mot 1 prosent), og det er flere kvinner som oppgir at de ikke vet enn menn (52 mot 37 prosent). De

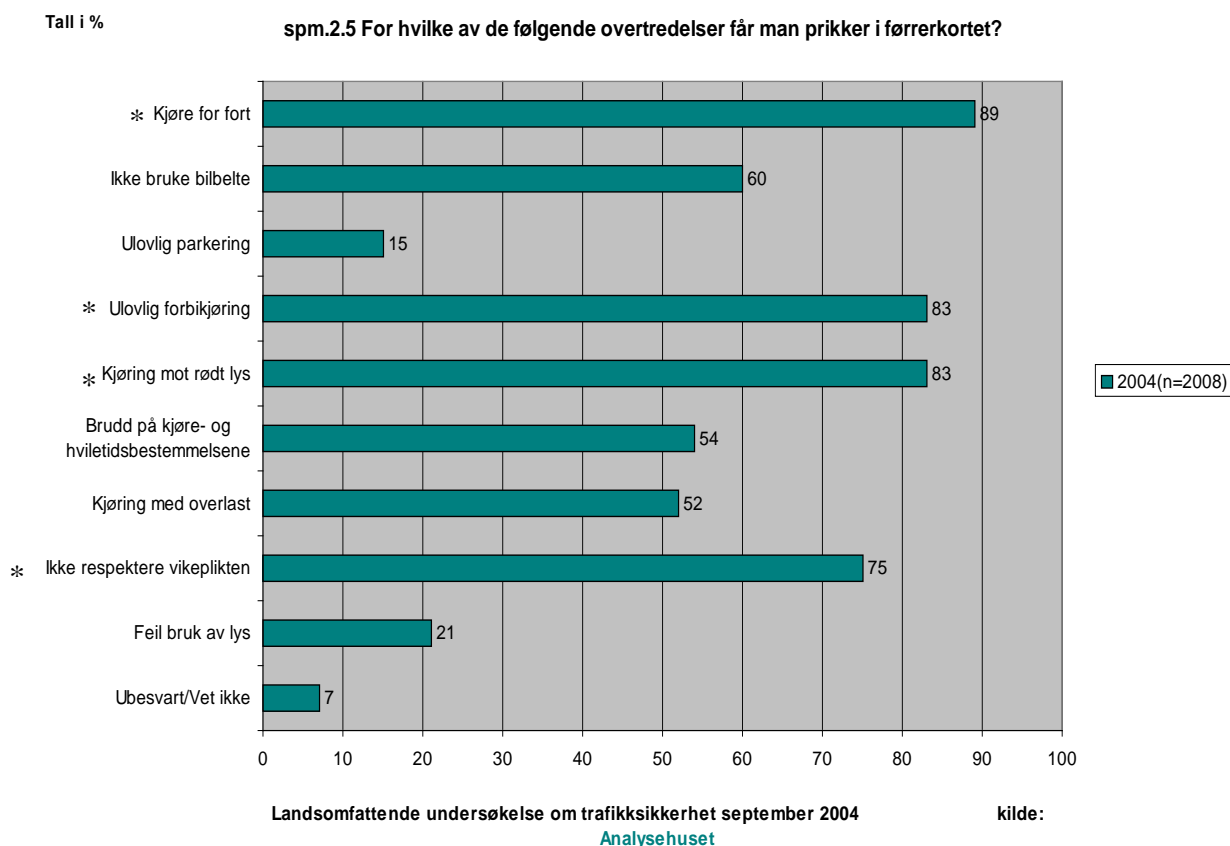
eldste over 60 år skiller seg ut fra de yngre ved at det er flest blant de over 60 som oppgir at de ikke vet. De som bor utenfor noe tettsted skiller seg også ut på ved at det er flere på slike bosted som oppgir at de ikke vet svaret enn på andre typer bosted. Når det gjelder landsdel, er det flest i Trøndelag som oppgir at de ikke vet (51 prosent), mens Oslo/Akershus sammen med Sørlandet, er færrest som oppgir det samme (42 prosent).

2.5 Hvilke overtredelser får man prikker i førerkortet for?

Respondentene fikk spørsmålet:

For hvilke av de følgende overtredelser får man prikker i førerkortet?

Spørsmålet ble for første gang stilt i 2004. Figur 2.5 viser folks besvarelser.



Figur 2.5 Hvilke overtredelser folk tror man får prikker i førerkortet for. Rett svar er merket med *. Prosent.

Ordningsen med prikkbelastning av førerkortet ble innført 1. januar 2004. Det kan synes som trafikantene har god kunnskap om hva denne ordningen innebærer. Et overveldende flertall svarer at man får prikker for å kjøre for fort (89 prosent), for ulovlig forbikjøring (83 prosent), for kjøring mot rødt lys (83 prosent) og for å ikke respektere vikeplikten (75 prosent). De er disse fire overtredelsene som ordningen faktisk også innbefatter. Over halvparten oppgir imidlertid også andre overtredelser, slik som for ikke å bruke bilbelte, å bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kjøring med overlast.

Det er noen flere kvinner enn menn som ikke har besvart dette spørsmålet (10 mot 4 prosent). Menn er noe mer klar over de fire overtredelsene som ordningen gjelder enn kvinner. Videre er de mellom 30 og 59 år noe mer klar over at hva ordningen gjelder enn de som er under 30 år og de som er over 60 år. Det er kun små forskjeller mellom ulike bosted og mellom landsdeler på dette spørsmålet.

Man kunne få maksimalt 4 riktige svar på dette spørsmålet. Tabell 2.1 viser at det er 64 prosent av de spurte som har nevnt alle de fire overtredelsene som hører innunder ordningen (altså både kjøre for fort, kjøre mot rødt lys, ulovlig forbikjøring og ikke overholde vikeplikten). Tabell 2.2. viser imidlertid at det også er svært mange (83 prosent) som har nevnt en eller flere forseelser som ikke hører innunder ordningen. Så mange som 35 prosent av de spurte nevner tre eller flere overtredelser som ikke omfattes av ordningen for prikkbelastning i førerkortet

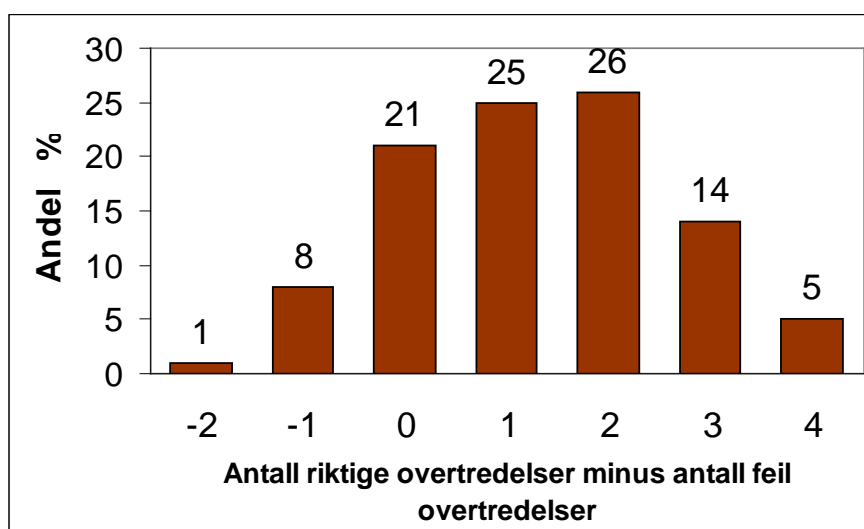
Tabell 2.1 Fordeling av andel som nevner overtredelser som hører innunder ordningen. Prosent.

Antall overtredelser nevnt som er med i prikkbelastningsordningen	Andel %
0	7
1	3
2	6
3	20
4	64
Sum	100
Antall	2008

Tabell 2.2 Fordeling av andel som nevner overtredelser som ikke hører innunder ordningen. Prosent.

Antall overtredelser nevnt som <u>ikke</u> er med i prikkbelastningsordningen	Andel %
0	17
1	19
2	30
3	20
4	9
5	6
Sum	100
Antall	2008

Mange tror altså at ordningen innebærer mer enn det den faktisk gjør. For å kunne differensiere mellom de som faktisk vet hva ordningen innebærer, og de som bare har tippet på flere kategorier, har vi trukket fra antall feil svar fra antall riktige svar for hver respondent. Vi sitter dermed igjen med et slags "nettoresultat". Figur 2.6 viser hvordan respondentene fordeler seg på riktige svar, når vi også tar hensyn til antall feilsvar. Det er kun 5 prosent som har svart 4 riktige, og heller ikke har svart noen feil. Tar vi i tillegg med de som har fått 3 poeng (4 riktige og 1 feil, eller 3 riktige og null feil) er det til sammen 19 prosent av de spurte som kan sies å ha oversikt over hva ordningen omfatter. 9 prosent av de spurte har flere feil enn riktige svar, og har altså fått en negativ verdi på riktig minus feil.



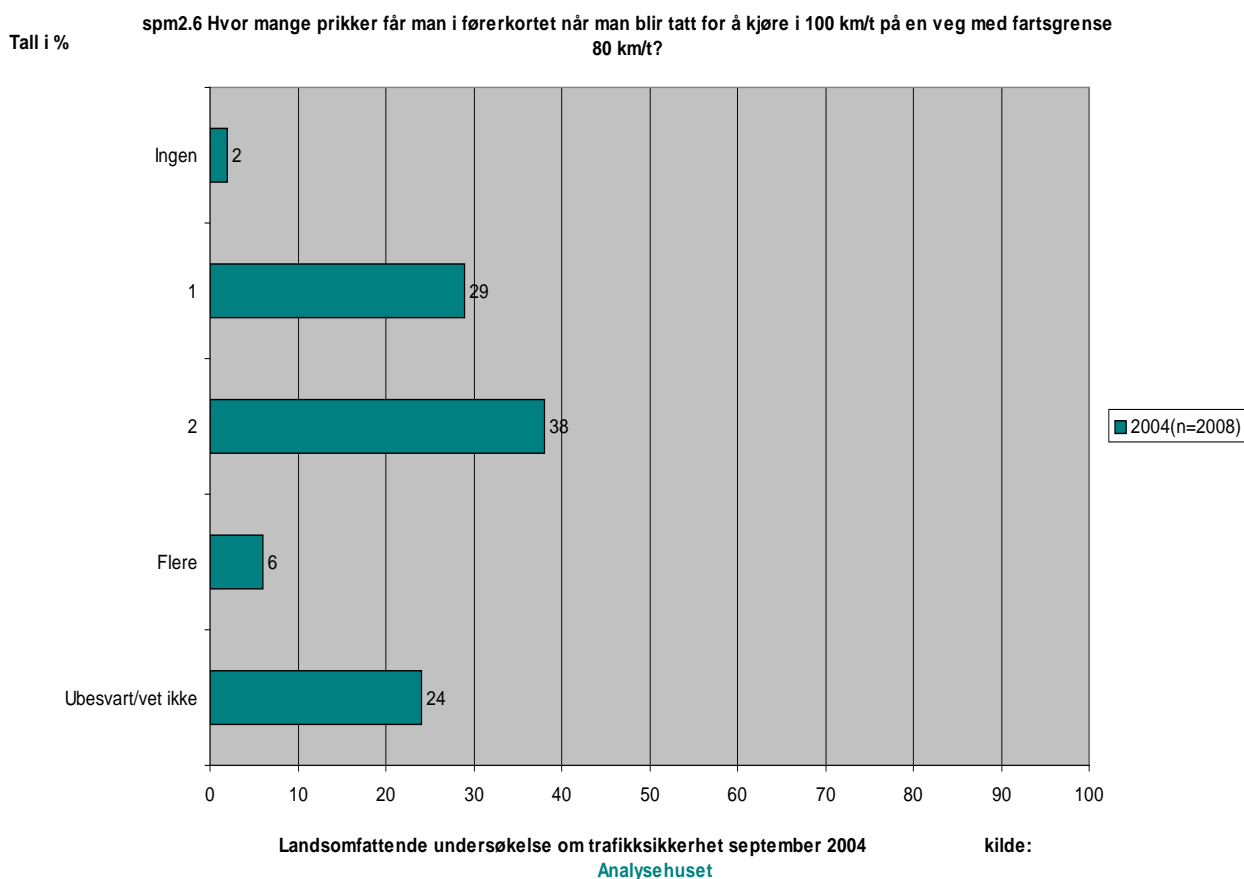
Figur 2.6 Overtredelser folk tror man får prikker i førerkort for. Antall riktige overtredelser folk nevner minus antall feil overtredelser. Prosent

2.6 Antall prikker for å kjøre for fort på en veg med 80 km/t

Respondentene fikk spørsmålet:

Hvor mange prikker får man i førerkortet når man blir tatt for å kjøre i 100 km/t på en veg med 80 km/t?

Også dette spørsmålet ble stilt for første gang i 2004. Figur 2.6 viser folks besvarelser på dette spørsmålet.



Figur 2.6 Hvor mange prikker folk tror man får for å kjøre i 100 km/t på en veg med 80 km/t. Prosent.

Det riktige svaret er to prikker. Selv om de fleste vet at man får prikk i førerkortet for fartsøvertredelser, er det kun 38 prosent som vet at man får to prikker for den type overtredelse som det er spurt om her. I tillegg er det 24 prosent som oppgir at de ikke vet/som ikke har besvart spørsmålet. Selv om det altså er flere som svarer to prikker enn én prikk, tyder dette på at trafikantene i liten grad har kunnskap om nyansene i ordningen. Kvinner har i større grad enn menn latt være å besvare spørsmålet (30 mot 18 prosent "vet ikke/ubesvart"). Videre kjenner menn i større grad det riktige svaret enn kvinner (44 mot 33 prosent). De under 30 år skiller seg ut ved at de i større grad kjenner svaret enn de eldre, og ved at de i mindre grad svarer at de ikke vet. Det er flest blant de over 60 år som ikke besvarer spørsmålet (37 prosent). Det er kun små forskjeller mellom bosted og landsdeler på dette spørsmålet.

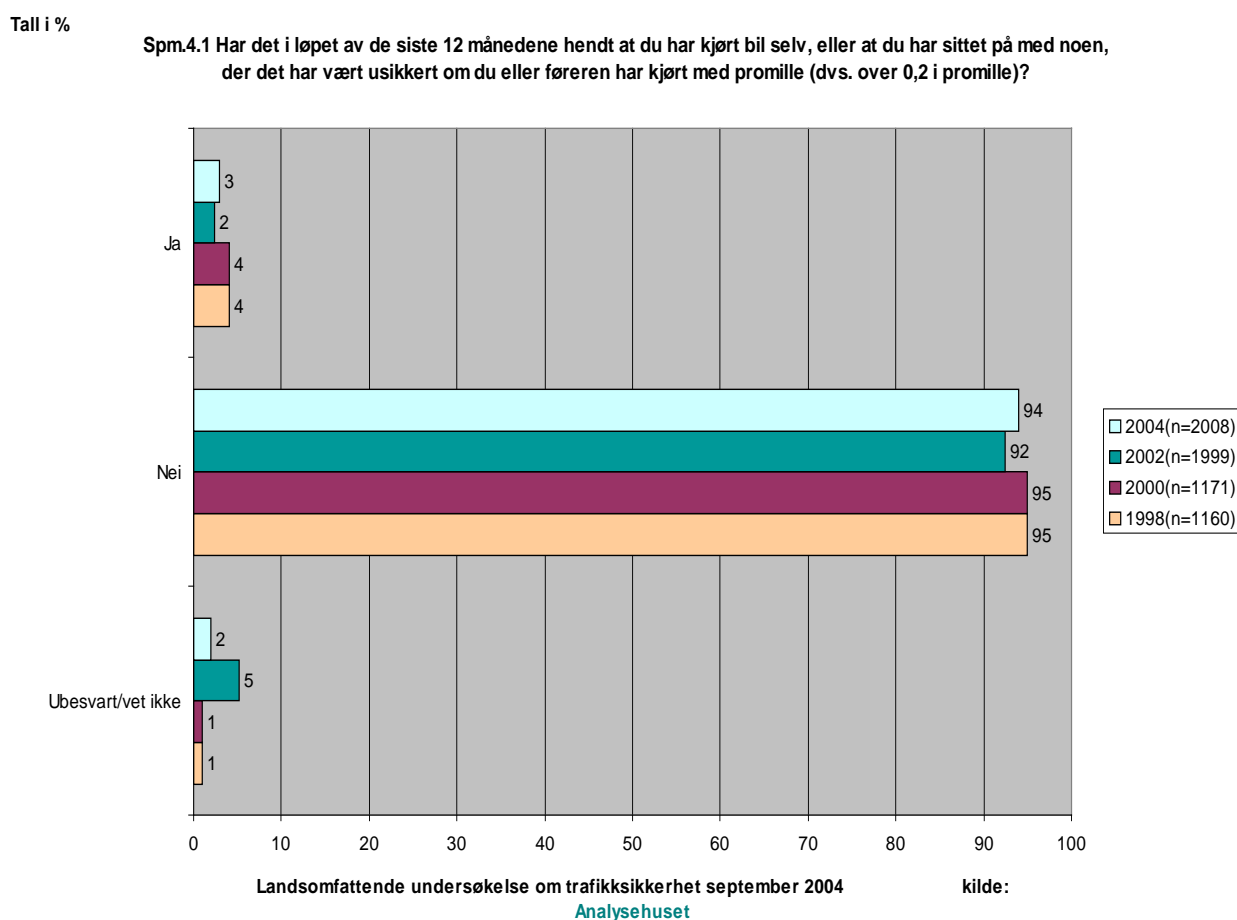
3 Atferd i trafikken

3.1 Promillekjøring

Respondentene fikk spørsmålet:

Har det i løpet av de siste månedene hendt at du har kjørt bil selv, eller at du har sittet på med noen der det har vært usikkert om du eller føreren har kjørt med promille (dvs. over 0,2 i promille)?

Figur 3.1 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004.



Figur 3.1 Andel som tror de selv har kjørt med eller sittet på med noen som har promille over 0.2 i 1998, 2000, 2002 og 2004. Prosent.

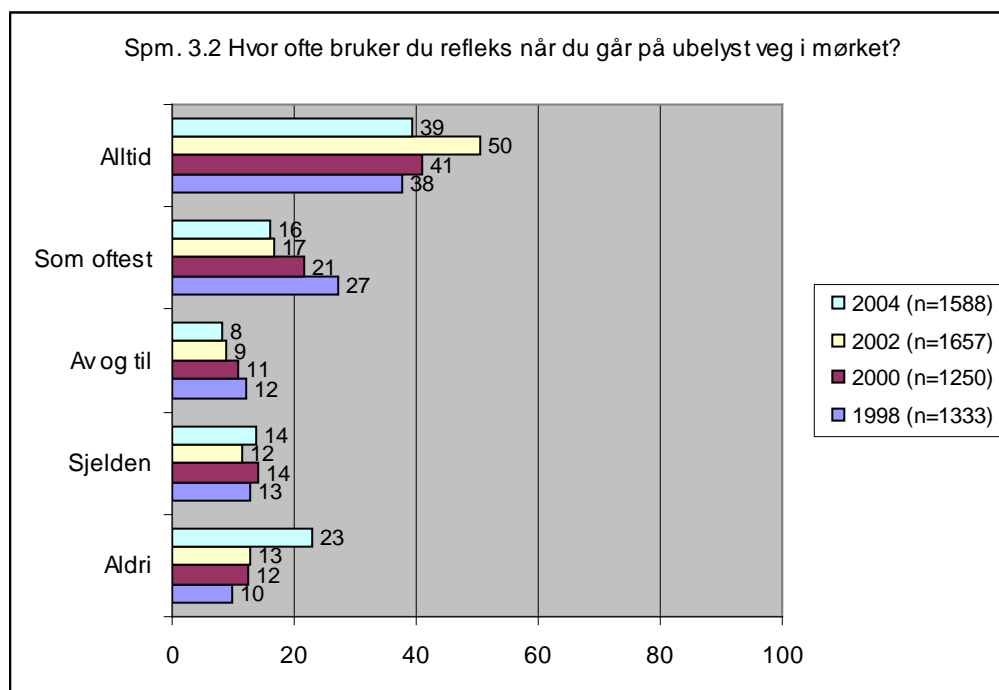
At nesten samtlige (94 prosent) svarer benektende på spørsmålet, tyder på at de fleste er svært forsiktige når det gjelder alkohol og bilkjøring. Kun 3 prosent sier at de selv eller noen de har sittet på med har hatt promille i løpet av de siste 12 månedene.

Ettersom det er små tall, er det vanskelig å skille mellom ulike grupper. Den eneste signifikante forskjellen, finner vi mellom ulike aldersgrupper. Andelen som svarer nei er høyere i aldersgruppene 30-44 år og 45-59 år (hhv 98,2 og 96,2 prosent) enn i de yngste og eldste aldersgruppene (hhv 90,3 og 91,9 prosent). Blant de yngste (under 30 år) er det flest, 8,1 prosent, som svarer bekræftende på spørsmålet om de selv eller noen de har sittet på med har hatt promille under bilkjøring. Blant de eldste (over 60 år) er det

derimot flest som ikke kan eller vil svare på spørsmålet, 5,4 prosent. Det er signifikant flere blant de som har førerkort som svarer benektende på spørsmålet om promille enn de som ikke har førerkort (95 mot 90 prosent). Dette kan tyde på at det er større usikkerhet rundt promillegrensen blant de som ikke har førerkort, eller at det er vanskeligere å vite om den som kjører har promille når man sitter på som passasjer (hvilket de uten førerkort naturlig nok gjør oftere enn andre). Med unntak fra 2002, har det ikke skjedd noen endring i hvordan folk forholder seg til spørsmålet om bilkjøring med promille siden 1998. Ifølge Fyhri (2003) skyldes det lille avviket i 2002 trolig at promillegrensen ble endret i perioden 2000 til 2002 slik at folk oftere kan ha blitt satt i en situasjon hvor de var usikre på om de selv eller føreren hadde promille.

3.2 Fotgjengeres bruk av refleks

Respondentene fikk spørsmål om hvor ofte de bruker refleks når de går på en ubelyst veg i mørke. Figur 3.2 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004.



Figur 3.2. Hvor ofte folk bruker refleks på ubelyst veg i mørket. Kun de som går på ubelyst veg. Prosent.

For alle år er de som har svart at de sjelden eller aldri går på ubelyste veger tatt ut av analysen.² Fra 1998 til 2002 var det små endringer i refleksbruken (Fyhri 2003:13). Som figur 3.2 viser er det 55 prosent av de spurte som oppgir at de alltid eller som oftest bruker refleks på ubelyste veger i mørket. Dette er en markant og signifikant nedgang fra 2002 hvor den tilsvarende andelen var på 67 prosent. At andelen som sier de aldri bruker refleks i slike situasjoner har økt fra 13 prosent i 2002 til 23 prosent i 2004 tyder på at det har vært en reell nedgang i refleksbruken de siste årene.

Nedgangen gjenfinnes både blant menn og kvinner. Mens det i 2002 var 75 prosent kvinner som oppga at de alltid eller som oftest brukte refleks, er det i 2004 kun 63 prosent av kvinnene som oppgir det samme. Blant menn var det i 2002 59 prosent som oppga at de brukte refleks alltid eller som oftest mens den tilsvarende andelen i 2004 er på 47 prosent. Begge nedgangene er signifikante. Analyser viser at nedgangen i bruken av refleks også er uavhengig av alder og bosted.

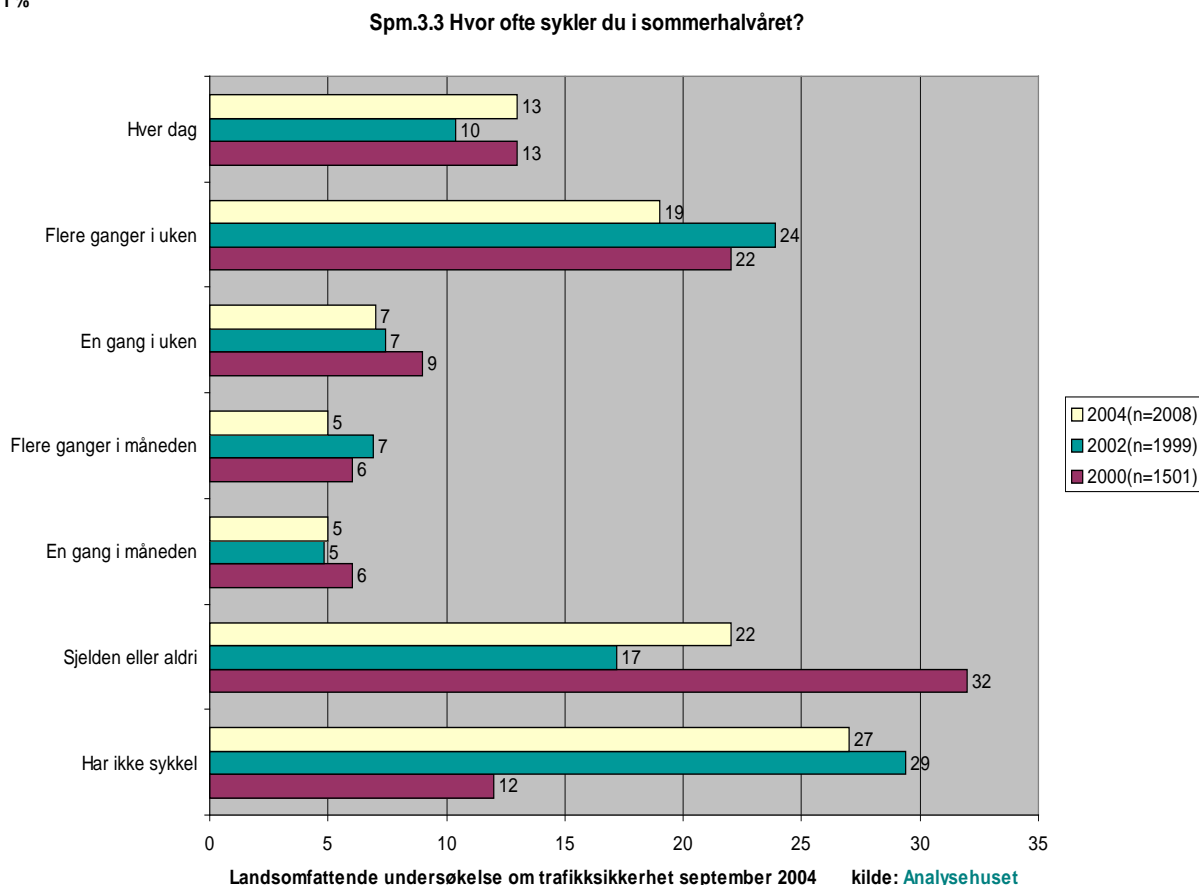
² I årene 1998, 2000 og 2002 og 2004 utgjør disse henholdsvis 11, 17, 17 og 20 prosent. Andelen som sjelden eller aldri går på ubelyst veg ser ut til å ha økt med årene, og endringen fra 2002 til 2004 er signifikant. I 2004 var også det også 1 prosent som ikke svarte på spørsmålet. Den reelle andelen som er utelatt fra analysen er dermed 21 prosent i 2004.

Alder spiller en stor rolle for om man bruker refleks eller ikke når man går på ubelyste veier i mørket. Jo eldre man er desto større er sannsynligheten for at man benytter refleks i slike situasjoner. Sammenhengen er signifikant. Mens bare 24 prosent av dem som er under 30 år oppgir at alltid bruker refleks er det hele 56 prosent av dem som er over 60 år som alltid bruker refleks. Det er videre en signifikant sammenheng mellom urbaniseringsgrad og bruk av refleks. Jo mer tettbygd et strøk er jo mindre er refleksbruken. Mens 52 prosent av dem som bor utenfor tettsted bruker refleks alltid eller som oftest er den tilsvarende andelen blant dem som bor i by eller i større tettsted 34 prosent.

3.3 Sykling om sommeren

Bortsett fra i undersøkelsen i 1998, har respondentene fått spørsmål om hvor ofte de sykler om sommeren i de tre andre undersøkelsene. Figur 3.3 viser hvordan folk svarte på dette spørsmålet i 2000, 2002 og 2004.

Tall i %



Figur 3.3 Hvor ofte folk sykler i sommerhalvåret i 2000, 2002 og 2004. Prosent.

Det har ikke vært noen signifikant endring når det gjelder sykkelinnhav de to siste årene (svaralternativ "har ikke sykkel"). Følgelig kan man anta at eventuelle observerte endringer i sykkelbruk i sommerhalvåret, faktisk skyldes reelle endringer og ikke endringer som følge av at flere eller færre har fått sykkel.

Ser man på andelen som sykler flere ganger i uka eller hver dag har det ikke vært noen endring i denne fra 2002 til 2004 (34 mot 32 prosent). Imidlertid er det signifikant flere som sier at de sjelden/aldri sykler i 2004 enn i 2002 (22 mot 17 prosent), noe som tyder på at det sykkelbruken har blitt redusert noe blant dem som ikke sykler så ofte.

Det er liten forskjell mellom menn og kvinner når det gjelder sykkelbruk i sommerhalvåret. Sannsynligheten for at person sykler en eller flere ganger i uka synker imidlertid med økende alder. Mens det blant de under 30 år er 21 prosent som sykler hver dag er det bare 7 prosent blant de over 60 år som gjør det samme. De som er

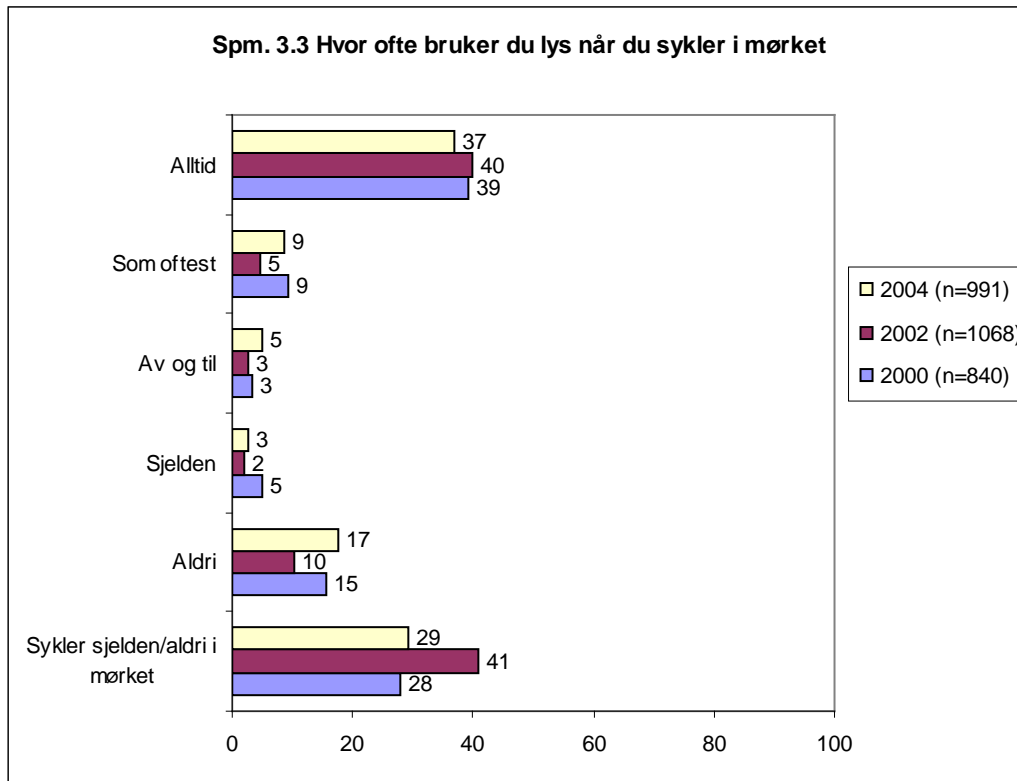
mellom 30-44 år sykler i større grad flere ganger i uka enn hver dag (26 mot 12 prosent). Det er en tendens til at sykkelbruken er noe hyppigere jo mer urban bebyggelsen er, 35 prosent sykler ukentlig i byer og større tettsteder mot 30 prosent utenfor tettsteder. Forskjellene er imidlertid små og ikke signifikante.

3.4 Bruk av sykkellys

De respondentene som svarte at de hadde sykkel og som sykler mer enn én gang i måneden, fikk deretter spørsmålet:

Hvor ofte bruker du lys på sykkelen når du sykler i mørket?

Figur 3.4 viser folks besvarelser på dette spørsmålet i 2000, 2002 og 2004. Besvarelsene fra 1998 er ikke inkludert ettersom respondentene i dette året ikke ble spurt om hvor ofte de sykler.

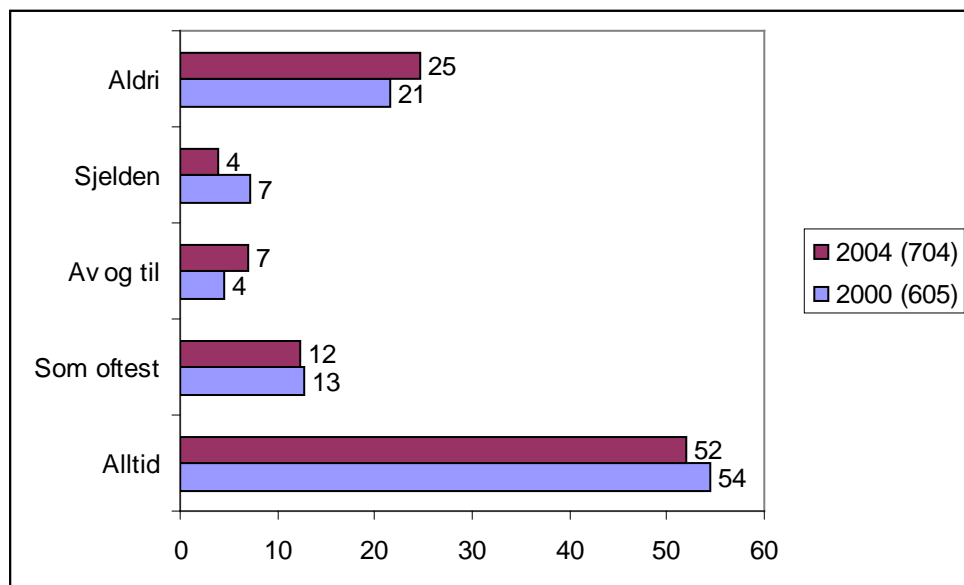


Figur 3.4 Hvor ofte folk bruker lys på sykkelen. Kun de som sykler mer enn én gang i måneden. Prosent.

Besvarelsene i 2002 skiller seg markert ut ved at det er langt flere i det året enn i 2000 og i 2004 som oppgir at de sjelden eller aldri sykler i mørket. Hva dette skyldes, er det vanskelig å si noe om. Det kan skyldes metodiske skjevheter i forbindelse med intervjusituasjonen. Dette gjør det vanskelig å sammenlikne 2002 med de andre årene i forhold til hvor ofte man bruker lys på sykkelen når man sykler i mørket.

Årene 2000 og 2004 er tilnærmet like mht til andelen som oppgir at de sjelden eller aldri sykler i mørket, og gir dermed et bedre sammenlikningsgrunnlag i forhold til bruk av sykkellys i mørket. Fordelingene for de to årene tyder på at bruken av sykkellys har ligget på et stabilt nivå de siste årene.

Trekker vi ut dem som sjelden eller aldri sykler i mørket, får vi fram den faktiske andelen som bruker lys på sykkelen når de sykler i mørket. Figur 3.5 viser bruken av sykkellys i 2000 og 2004 blant de som sykler i mørket og som sykler mer enn én gang i måneden.



Figur 3.5 Bruk av sykkellys i mørket blant dem som sykler i mørket. Kun de som sykler i mørket og som sykler mer enn én gang i måneden.

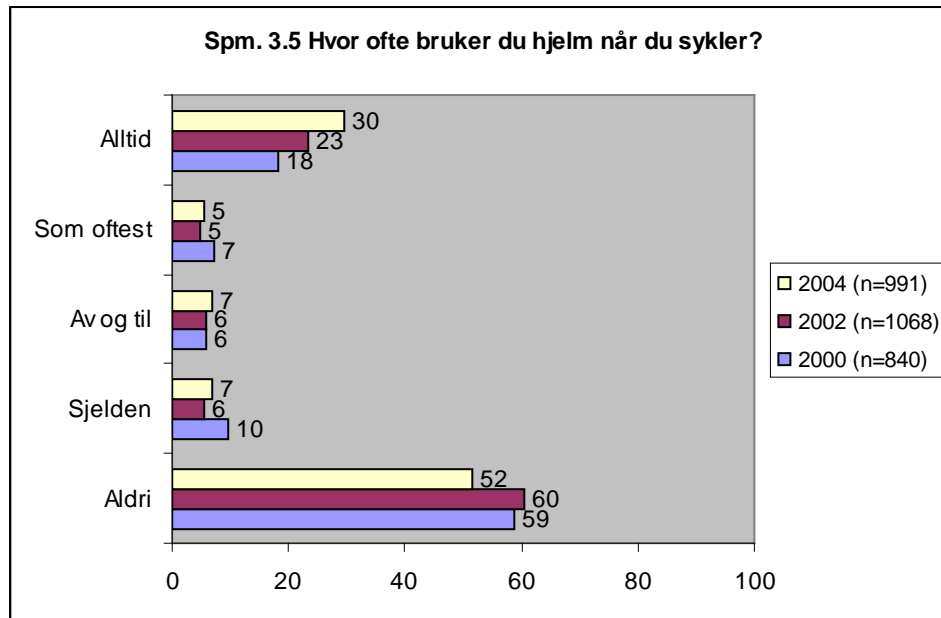
Det er en overvekt av dem som alltid eller som oftest bruker lys på sykkel når de sykler i mørket (64 prosent). Litt over halvparten (52 prosent) bruker alltid lys i mørket, mens en fjerdedel aldri bruker lys på sykkel i slike situasjoner.

Kvinner bruker i større grad sykkellys i mørket enn menn. 56 prosent av kvinnene bruker alltid lys når de sykler i mørket mens 48 prosent av mennene gjør det samme. Bruk av sykkellys øker med stigende alder. Mens det kun er 37 prosent som bruker sykkellys i mørket blant de under 30 år, er det 69 prosent som gjør det samme blant de over 60 år. Sammenhengen er signifikant. Det synes også å være en monoton sammenheng mellom urbaniseringsgrad og bruk av sykkellys. Blant de som bor i større byer og tettsteder er det 50 prosent som oppgir at de alltid bruker sykkellys mot 62 prosent av de som bor utenfor tettsted. Sammenhengen er imidlertid ikke signifikant noe som kan skyldes at antallet som sykler i mørket utenfor noe tettsted (og bruker sykkel mer enn én gang i måneden) er svært lavt (60 stykker). Det er også en tendens til at de som bor i større byer og tettsteder i mindre grad bruker sykkellys enn de som bor på mindre tettsteder, selv om forskjellene her er mindre. De som bor i Oslo eller på Østlandet skiller seg klart ut i forhold til gjennomsnittet når det gjelder bruk av sykkellys i mørket. Mens 32 prosent i denne regionen sier at de aldri bruker lys i mørket, er det på landsbasis 25 prosent som oppgir det samme. Ingen av de andre regionen skiller seg i særlig grad ut fra gjennomsnittet

3.5 Bruk av sykkelhjelm

De respondentene som svarte at de sykler én gang i måneden eller oftere, fikk også spørsmål om hvor ofte de bruker hjelm når de sykler.

Figur 3.5 viser folks besvarelser i 2000, 2002 og 2004.



Figur 3.5 Hvor ofte folk bruker hjelm når de sykler, i 2000, 2002 og 2004. Kun de som sykler én gang i måneden eller oftere. Prosent.

Ettersom vi ikke kan trekke ut kun dem som sykler én gang i måneden eller mer i 1998 (de ble ikke spurt om hvor ofte de sykler dette året), er ikke fordelingen fra dette året inkludert i figuren.

Det har vært en gradvis økning i bruk av sykkelhjelm i perioden 2000 til 2004. 25 prosent svarte at de brukte hjelm alltid/som oftest i 2000, 28 prosent svarte det samme i 2002 og 35 prosent svarte at de alltid/som oftest bruker hjelm i 2004. I 2004 er det også betydelig færre som aldri bruker hjelm når de sykler enn i 2002 (52 mot 60 prosent).

Det er liten forskjell mellom menn og kvinner når det gjelder hjelmbruk. De som er mellom 45 og 59 år er de flinkeste til å bruke hjelm. 36 prosent sier at de alltid bruker hjelm (42 prosent bruker det alltid/som oftest). De under 30 år er de dårligste til å bruke hjelm, 22 prosent bruker det alltid og 26 prosent bruker det alltid/som oftest. Det er ingen systematiske forskjeller i forhold til urbaniseringsgrad. I Oslo/Akershus er hjelmbruken signifikant høyere enn i resten av landet. 42 prosent oppgir at de alltid/som oftest bruker hjelm (mot 33 prosent i snitt i de andre regionene). Ingen av de andre regionene skiller seg i særlig grad ut fra gjennomsnittet.

En hypotese er at hjelmbruk øker med hvor mye man sykler. Vi har derfor sett på hjelmbruk etter hvor ofte man sykler i sommerhalvåret, som vist i tabell 3.1.

Tabell 3.1 Hjelmbruk etter hvor ofte man sykler i sommerhalvåret. Prosent. Kun de som sykler én gang i måneden eller oftere. N=992.

	Hver dag	Flere ganger i uken	En gang i uken	Flere ganger i måneden	En gang i måneden
Alltid	30	33	26	25	24
Som oftest	3	6	3	7	9
Av og til	5	7	9	5	10
Sjelden	7	7	8	9	3
Aldri	55	48	52	55	54
Ubesvart/vet ikke	0	0	1	0	0
Totalt	100	100	100	100	100
N=	266	380	144	110	92

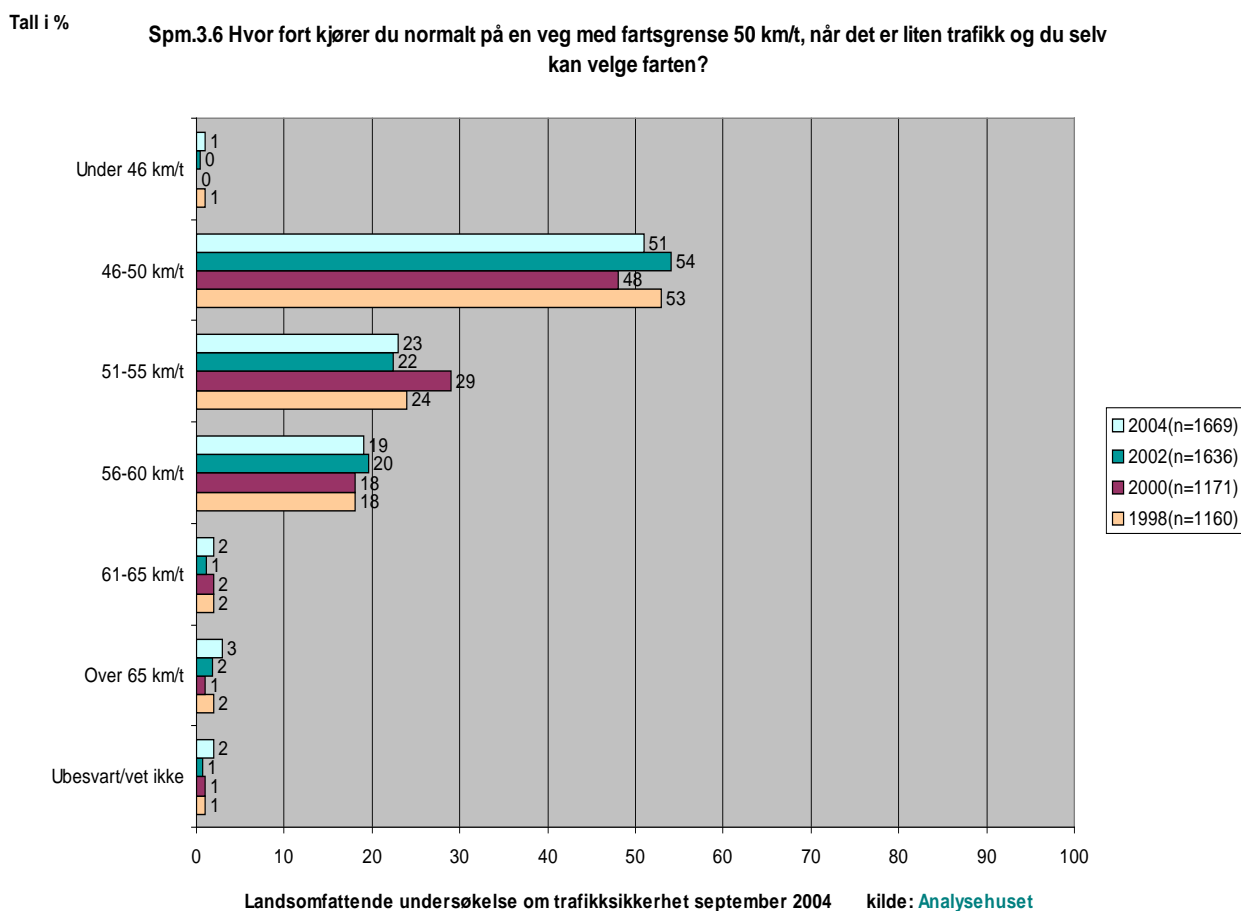
Det er ikke store forskjeller i hjelmbruk etter hvor ofte man sykler og forskjellene er heller ikke signifikante. Det er likevel en tendens til at økt bruk av sykkel medfører hyppigere hjelmbruk. At grad av sykling har liten betydning, kan tolkes som at vaner er av mindre betydning for hjelmbruk og at det først og fremst er holdninger det kommer an på.

3.6 Fartsvalg på veg med fartsgrense 50 km/t

De respondentene som har førerkort fikk spørsmålet:

Hvor fort kjører du normalt med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?

Figur 3.6 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002 og 2004.



Figur 3.6 Fartsvalg på veg med 50 km/t. Kun de som har førerkort. Prosent.

Litt over halvparten av trafikantene svarer at de holder fartsgrensen eller at de holder en fart like under fartsgrensen. 42 prosent svarer at de holder en fart som ligger inntil 10 km/t over fartsgrensen, mens bare 5 prosent konsekvent kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen. Det har ikke vært noen signifikante endringer i forhold til hvilken fart som velges i en slik situasjon siden 2002.

Det er en tendens til at de som disponerer motorsykkel kjører fortere i en slik situasjon enn de som kun disponerer bil.³ Videre er det flere kvinner enn menn som holder

³ Antallet som disponerer bare motorsykkel eller både motorsykkel og bil, er lavt (97 stykker), noe som gjør det vanskelig å sammenlikne dem som kun eier bil.

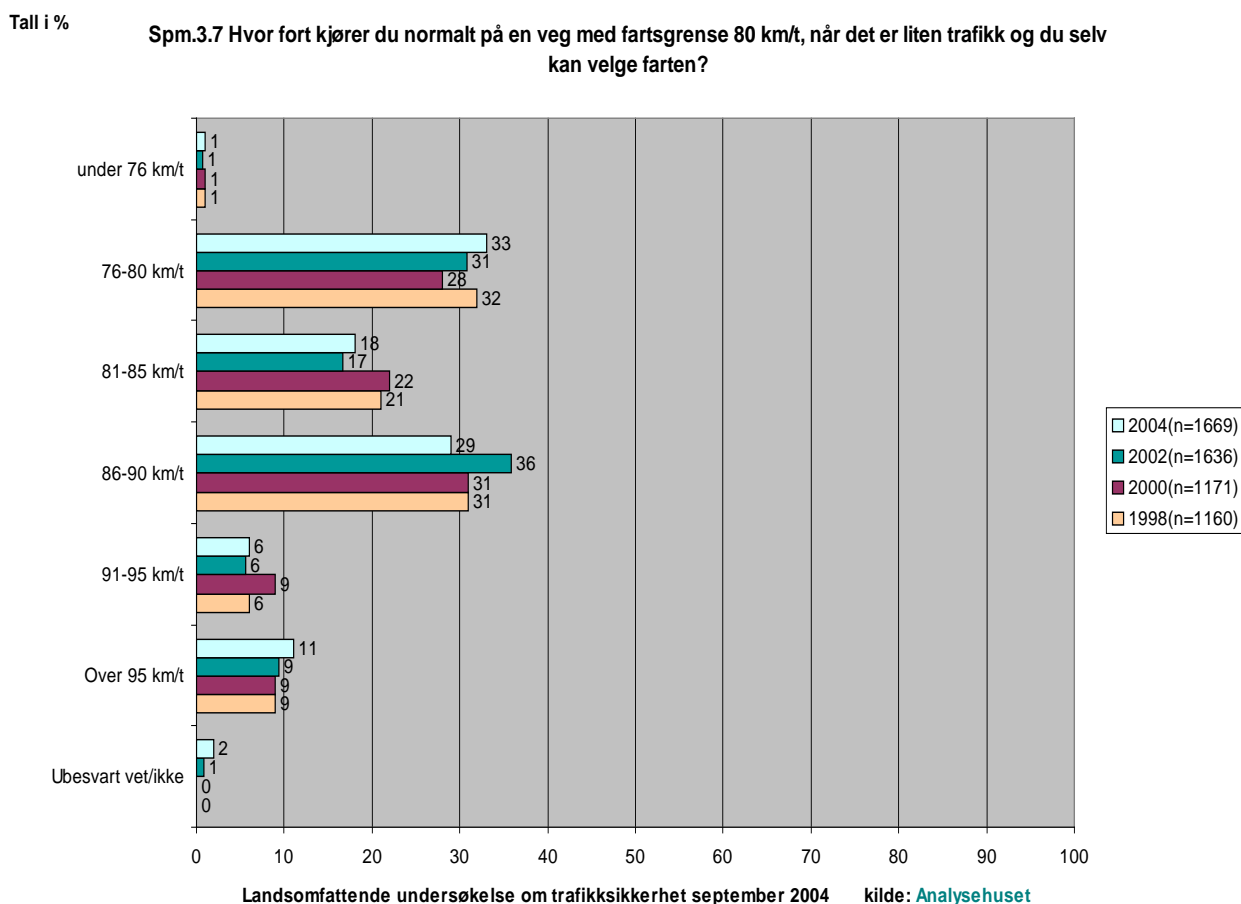
fartsgrensen (54 mot 47 prosent). Det er en signifikant sammenheng mellom fart og alder i en slik situasjon. Jo eldre man blir jo større er sannsynligheten for at man legger seg på en fart på 46-50 km/t. Mens 33 prosent av de unge under 30 år legger seg på en slik fart, er det 68 prosent av de over 60 år som gjør det. Det er ingen signifikant sammenheng mellom fart og bosted, selv om det er en tendens til at flere bryter fartsgrensen i byen enn i mer spredtbygde strøk. Den er små forskjeller mellom regioner. Den største forskjellen når det gjelder å holde fartsgrensen, som også er signifikant, finner vi mellom sørlandet og vestlandet (58 mot 43 prosent).

3.7 Fartsvalg på veg med fartsgrense 80 km/t

De respondentene som har førerkort, fikk spørsmålet:

Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?

Figur 3.7 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002 og 2004.



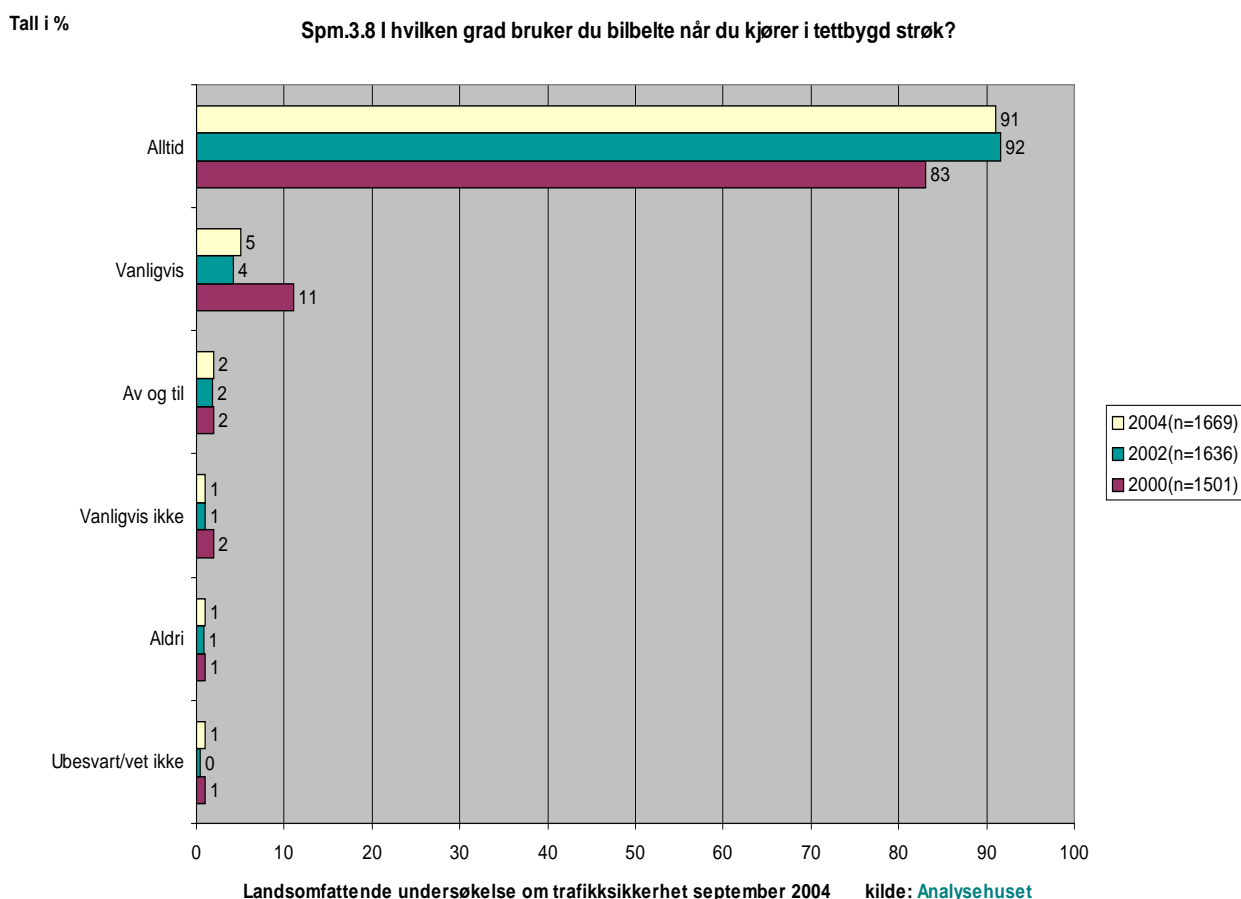
Figur 3.7 Fartsvalg på veg med 80-sone. Kun de som har førerkort. Prosent.

I 80 sone er det langt flere som sier de bryter fartsgrensen enn på veg med 50 km/t med lite trafikk. Mens litt over halvparten legger seg på eller rett under fartsgrensen i 50 sone, er det kun 34 prosent som gjør det samme i 80 sone. 17 prosent oppgir at de bryter fartsgrensen med mer enn 10 km/t i 80 sone, noe som er langt flere enn dem som bryter fartsgrensen i samme grad i 50 sone (5 prosent). Det er noen færre som legger seg på 86 km/t eller mer i 2004 enn i 2002. Reduksjonen er liten (5 prosent), men signifikant.

Kvinner er noe flinkere til å holde fartsgrensen enn menn (36 mot 29 prosent). Andelen som holder fartsgrensen øker betraktelig med stigende alder. Blant de under 30 år er det bare 21 prosent som holder fartsgrensen, mens andelen for de over 60 år er 55 prosent. Det er en tendens til at fartsgrensen brytes i større grad i byen enn på landet (65 mot 61 prosent). Videre øker andelen som bryter fartsgrensen med hvor mye man kjører i løpet av et år. Blant de som kjører mer enn 16 000 km i året er det 78 prosent som bryter fartsgrensen mot 47 prosent blant de som kjører under 8000 km i året.

3.8 Bilbelte

Respondentene som har førerkort fikk spørsmål om i hvilken grad de bruker bilbelte når de kjører i tettbygd strøk. Figur 3.8 viser hva respondentene svarte i 2000, 2002 og 2004.



Figur 3.8 Bilbeltebruk i tettbygde strøk. Prosent.

De fleste (96 prosent) oppgir at de vanligvis eller alltid bruker bilbelte og det har ikke vært noen endring i bilbeltebruken siden 2002. Det er en sammenheng mellom kjørelengde pr år og bruk av bilbelte, men sammenhengen er ikke monoton. Blant de som kjører under 8000 km i året og de som kjører mellom 12 000-16 000 km i året, er det henholdsvis 95 og 93 prosent som alltid bruker bilbelte. De dårligste brukerne er de som kjører mellom 8000-12 000 km i året og de som kjører mer enn 16 000 km i året, hvor henholdsvis 88 og 87 prosent alltid bruker bilbelte. Forskjellene er små, men signifikante. Videre er det et skille mellom dem som er over og under 30 år når det gjelder bruk av bilbelte. Blant de under 30 år er det 86 prosent som oppgir at de alltid bruker bilbelte når de kjører i tettbygd strøk, mens det er mellom 91 og 92 prosent som alltid bruker det blant de over 30 år. Det er ingen signifikante sammenhenger mellom beltebruk og hvor man bor (hhv bosted og region). Fremdeles er kvinner flinkere til å bruke bilbelte enn menn (jf. Fyhri 2003). Forskjellene er små (93 mot 88 prosent), men signifikante.

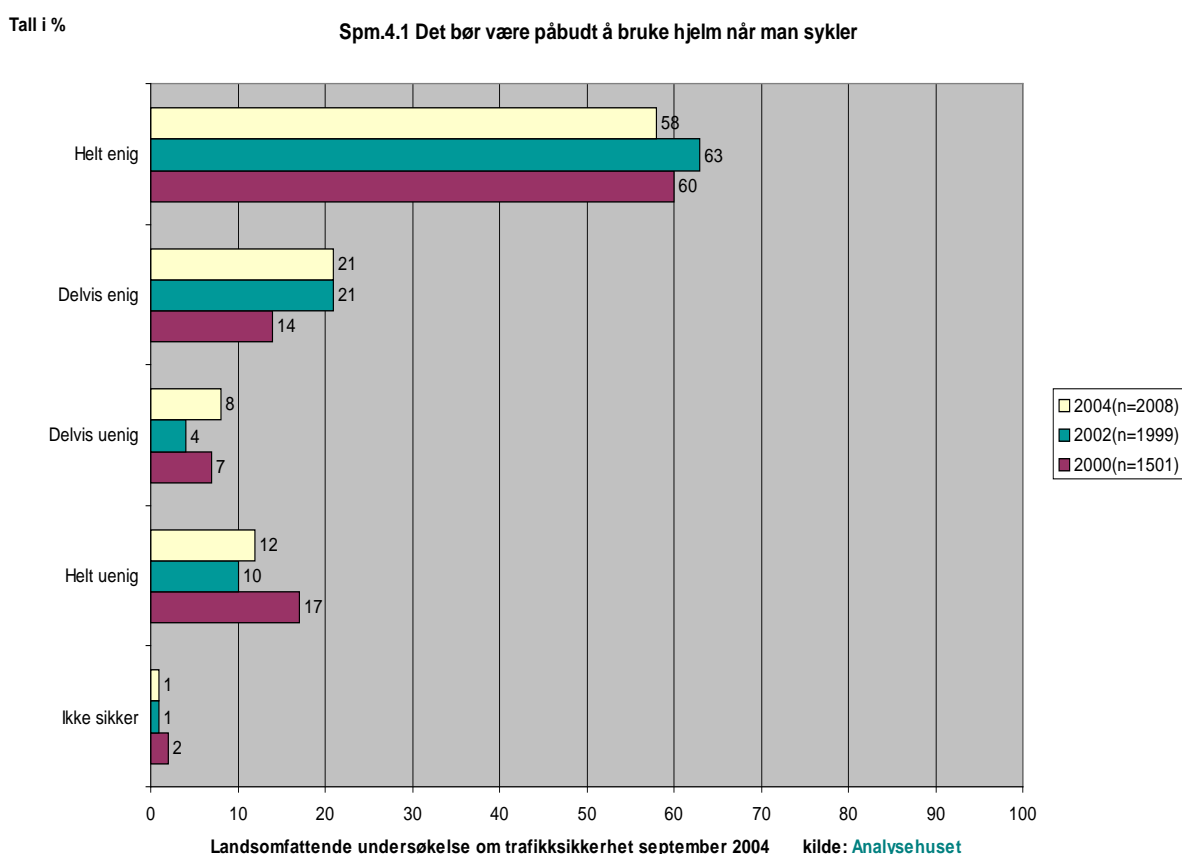
4 Holdninger til trafikksikkerhet

4.1 Påbud om sykkelhjelm

Respondentene ble bedt om å angi i hvilken grad de er enig eller uenig i følgende påstand:

Det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler

Figur 4.1 viser folks stillingstaking til denne påstanden i 2000, 2002 og 2004.



Figur 4.1 Holdninger til hjelmbruk på sykkel. Prosent.

79 prosent av de spurte er helt eller delvis enige i påstanden om at sykkelhjelm burde påbys, mens 20 prosent er helt eller delvis uenige.

Det har vært en liten, men signifikant nedgang i andelen som sier seg helt enig at i det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler i perioden 2002 til 2004. Samtidig har andelen som sier seg sier seg uenig økt i samme periode. Et slikt påbud har i dag altså en mindre oppslutning enn i 2002. Samtidig ser vi at andelen som oppgir at de alltid bruker hjelm har steget i samme periode (med 9 prosentpoeng, jf. figur 3.5).

Kvinner er i større grad enige i et lovpåbud enn menn (61 mot 55 prosent er helt enige i påstanden). Ønsket om et påbud stiger med økende alder. Mens 47 prosent av dem under 30 år er enige i påstanden, er det hele 74 prosent av dem over 60 år som er enige i

det samme. De som bor utenfor tettsteder er i større grad enige i påstanden enn de som bor i byer eller tettsteder (68 prosent mot 57 prosent).

Det er grunn til å tro at det er en sammenheng mellom holdning til dette spørsmålet og i hvilken grad man sykler selv. Tabell 4.1 viser at de som sjelden eller aldri sykler, er mest enige i at det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler. Blant dem som sykler oftere i sommerhalvåret, er det kun små forskjeller i hvorvidt de er helt enige i at hjelm bør være påbudt (forskjellene er ikke signifikante).

Tabell 4.1 Holdning til påbud om sykkelhjelme hos personer med ulik grad av sykkelaktivitet i sommerhalvåret.

	Hver dag	Flere ganger i uken	1-4 ganger i mnd.	Sjelden eller aldri	Har ikke sykkel
Helt enig	51	49	45	68	69
Delvis enig	26	25	23	20	15
Delvis uenig	5	11	13	6	6
Helt uenig	17	15	19	5	10
Ikke sikker	1	0	0	0	1
Sum	100	100	100	100	100
Antall	266	381	346	448	550

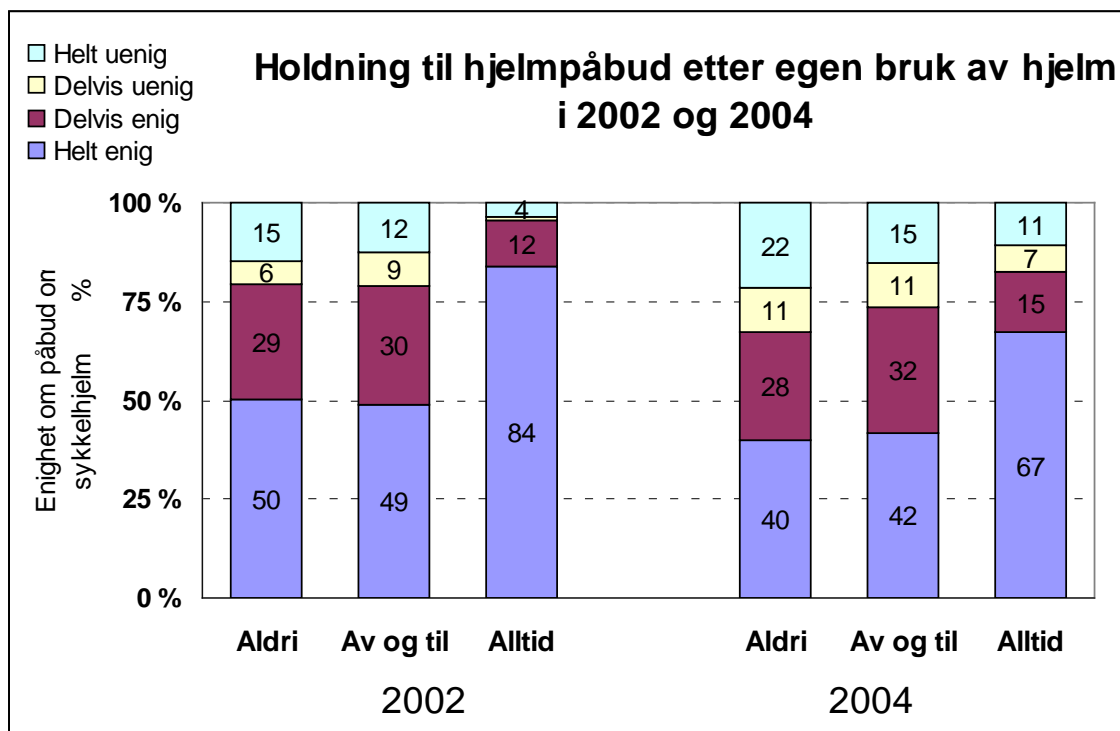
Et påbud om sykkelhjelme har altså en mindre oppslutning i 2004 enn i 2002. Samtidig ser vi at andelen som oppgir at de alltid bruker hjelme har steget i samme periode (med 9 prosentpoeng, jf. figur 3.5). Det kan derfor være interessant å se om det er noen sammenheng mellom egen hjelmebruk og holdninger til hjelmebruk, og om det har vært noen endringer i dette forholdet siden 2002. Tabell 4.2 viser i hvilken grad respondentene støtter påstanden om at hjelme bør være påbudt etter hvor ofte de sykler.

Tabell 4.2 Holdning til påbud om sykkelhjelme hos personer med ulik grad av hjelmebruk når de sykler.

	Alltid	Som oftest	Av og til	Sjelden	Aldri
Helt enig	67	50	38	40	40
Delvis enig	15	30	33	31	28
Delvis uenig	7	7	11	15	11
Helt uenig	11	13	18	14	22
Sum	100	100	100	100	100
Antall	291	53	67	65	509

Tabell 4.2 viser at de som alltid bruker hjelme selv, også er mest positive til å påby hjelmebruk, og at jo sjeldnere man selv bruker hjelme, jo mindre positiv er man til et slikt påbud.

De som bruker hjelm oftest er altså mest positive til et påbud. Det er dermed et paradoks at andelen som er positive til et påbud har gått ned samtidig som flere bruker hjelm i 2004 sammenliknet med 2002. Det er vanskelig å gi en god forklaring på dette paradokset. En hypotese kan være at når gruppen som alltid bruker hjelm har blitt større så har den trukket til seg flere med mindre ”fanatiske” holdninger til trafikksikkerhet. I figur 4.1.2 sammenligner vi holdning til sykkelhjelpåbud i 2004 med 2002 for ulike grupper av hjelmbrukere. Vi ser at alle grupper av hjelmbrukere har blitt mindre positive til et påbud om sykkelhjelm. Endringen er imidlertid størst i gruppen som sier de alltid bruker hjelm (fra 87 prosent helt enige til 67 prosent helt enige). Det at ”alltidbrukerne” har hatt den største holdningsendringen, underbygger til en viss grad hypotesen, men ikke helt. Andelen som er positive til et påbud har jo gått ned i alle grupper.



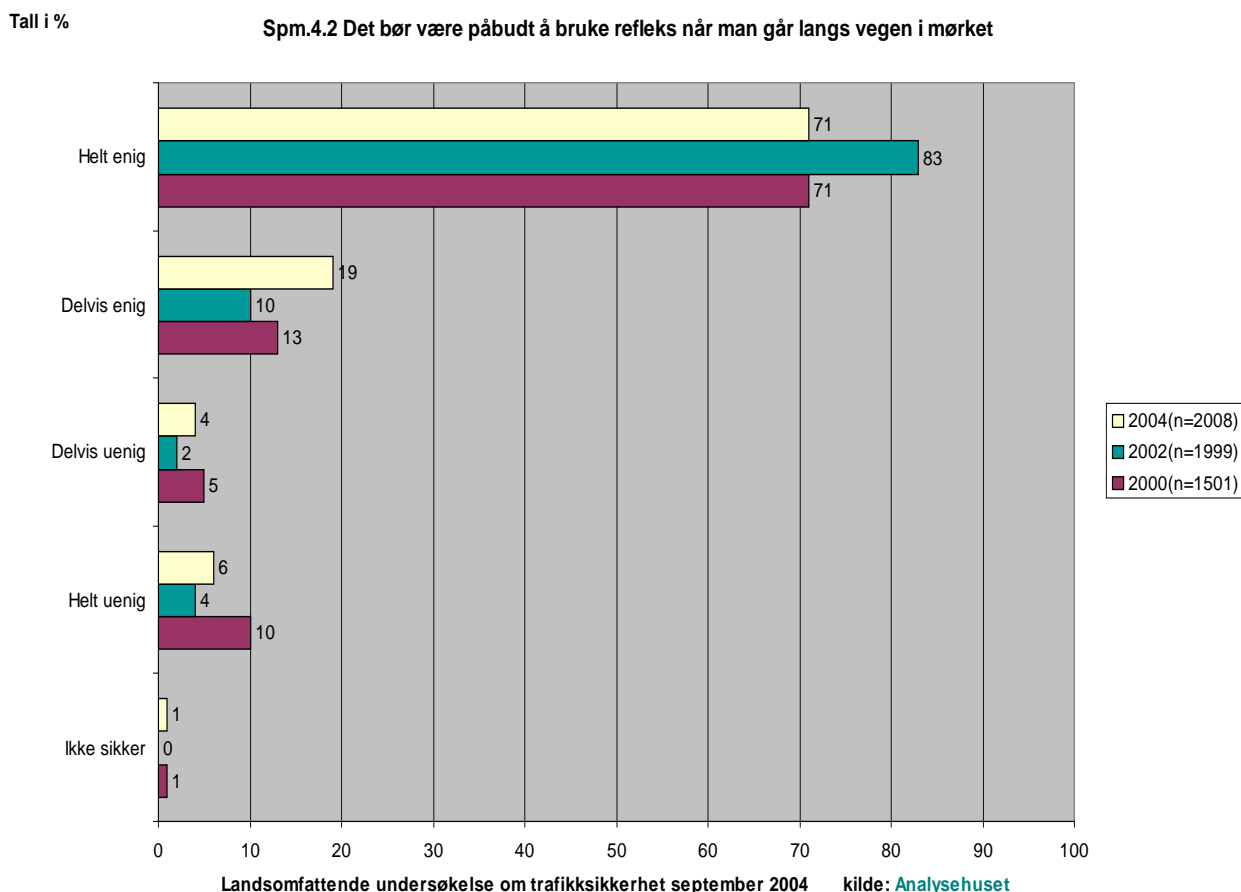
Figur 4.1.2 Holdninger til hjelmbruk etter egen bruk av hjelm i 2002 og 2004. Prosent.

4.2 Påbud om refleks

Respondentene ble presentert for påstanden:

Det bør være påbudt å bruke refleks når man går på offentlig veg i mørke

Figur 4.2 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2000, 2002 og 2004.



Figur 4.2 Holdninger til påbud om refleksbruk. Prosent.

De aller fleste er helt eller delvis enige (90 prosent) om at det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket. Det kan imidlertid se ut som at folk har en mindre bastant oppfatning av dette enn i 2000. Det er færre som er helt enige og flere som kun er delvis enige i 2004 sammenliknet med 2002. Dette er interessant ettersom det også har vært en markant nedgang i andelen som bruker refleks på ubelyst veg i samme periode (jf. figur 3.2).

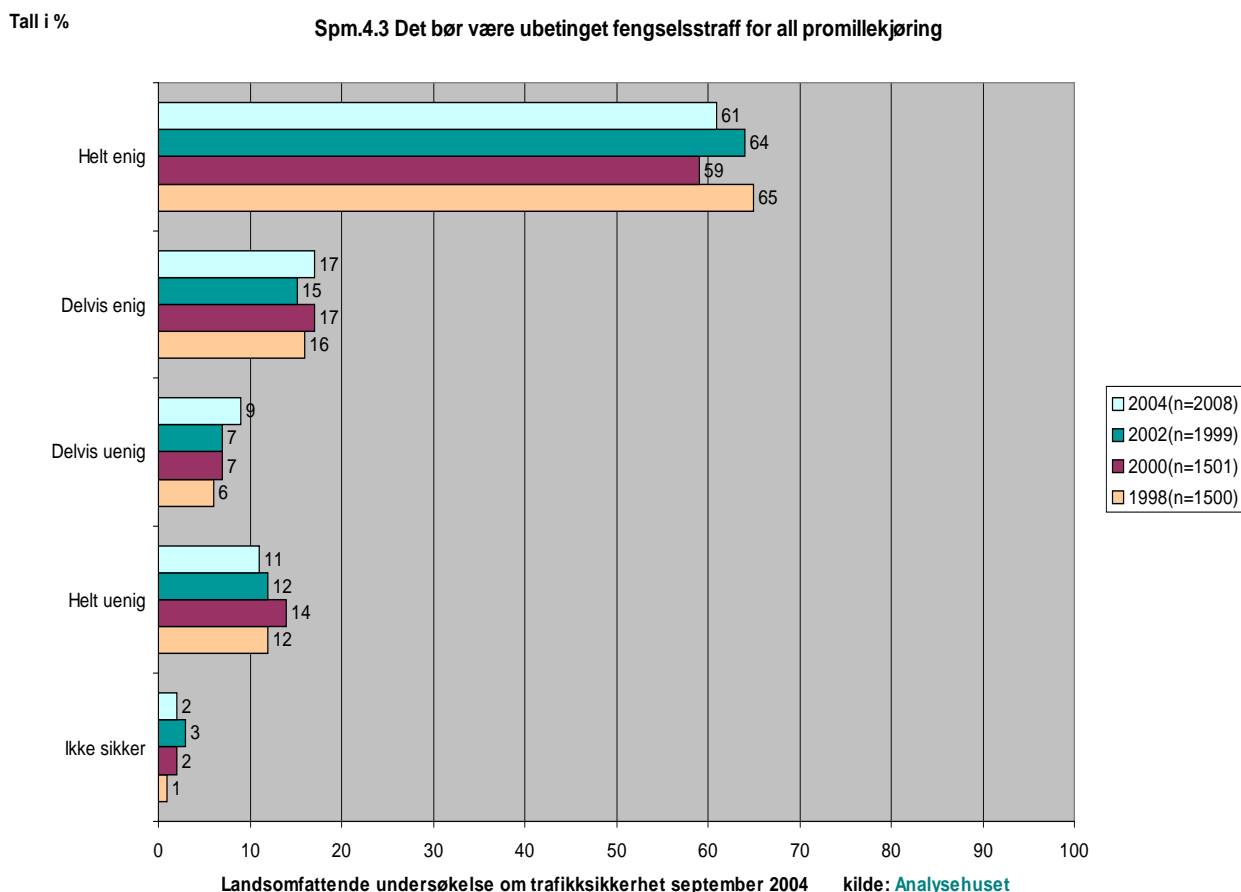
Det er noen flere kvinner enn menn som vil påby refleks (73 mot 69 prosent er helt enige), forskjellene er signifikante, men små og mindre enn i 2002 (87 og 78 prosent). Andelen som mener at refleks bør påbys, stiger med alder. Mens det blant de under 30 år er 58 prosent som er helt enige, er det hele 83 prosent som er helt enige blant de som er over 60 år. Jo mer spredtbygd man bor, jo sterkere er ønske om et påbud. 68 prosent er helt enige i et påbud i by eller større tettsted mot 82 prosent blant dem som bor utenfor noe tettsted. Det er ingen variasjoner mellom regioner.

4.3 Fengselsstraff for promillekjøring

Respondentene ble presentert for påstanden:

Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring

Figur 4.3 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002 og 2004.



Figur 4.3 Holdninger til fengselsstraff for promillekjøring. Prosent.

Et klart flertall (78 prosent) er helt eller delvis enige i påstanden om at det bør være fengselsstraff for all promillekjøring. Det er noen flere kvinner enn menn som er helt enige (64 mot 58 prosent). Igjen ser vi at tilbøyeligheten til å være enig stiger med økende alder, selv om forskjellene mellom ulike alderstrinn er små. Blant de under 30 år er det 57 prosent som er helt enige i påstanden, mens 66 prosent av dem over 60 er helt enige. Det er signifikant flere blant dem som bor utenfor tettsted (72 prosent) som er helt enige i påstanden enn blant dem som bor på mindre tettsted eller i by/større tettsted (begge 60 prosent). Det er marginale og ingen signifikante forskjeller mellom regioner.

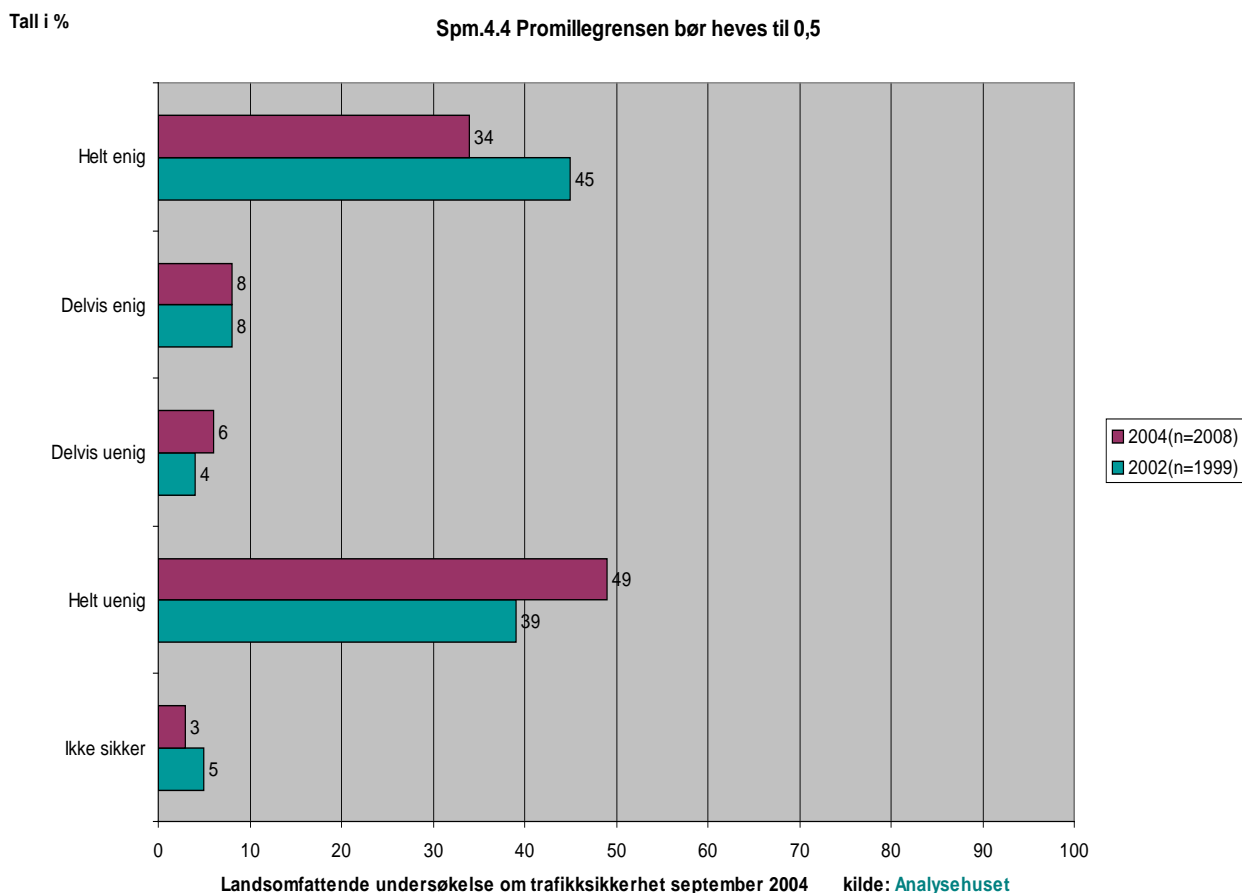
Det er ingen betydelig endring i folks holdninger til ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring siden 2002.

4.4 Økt promillegrense

Respondentene ble presentert for påstanden:

Promillegrensen bør heves til 0,5

Figur 4.4 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002 og 2004.



Figur 4.4 Holdninger til promillegrense på 0,5. Prosent.

Befolkningen er fremdeles veldig todelte i forhold til dette spørsmålet (jf. Fyhri 2003), og de fleste har en klar mening om hvorvidt promillegrensen bør heves også i 2004, dvs. at de fleste er enten helt enige eller helt uenige. Det har imidlertid vært en klar reduksjon fra 2002 til 2004 i andelen tilhengere av å øke promillegrensen til det nivå man hadde før 1.1.2001 (da promillegrensen ble senket fra 0,5 til 0,2). Mens det i 2002 var et klart flertall som var helt eller delvis enige (53 prosent mot 43 prosent helt/delvis uenige), var det i 2004 et klart flertall som var helt eller delvis uenige (55 prosent mot 43 prosent helt/delvis enige).

Flere menn enn kvinner er for å høyne promillegrensen (40 mot 29 prosent er helt enige), men forskjellen er noe mindre enn i 2002 (51 mot 38 prosentpoeng). Mens det i 2002 var små forskjeller i alder, er det 2004 signifikant flere blant de under 30 år og de over 60 år som er helt eller delvis enige i at promillegrensen bør heves (henholdsvis 47 og 45 prosent) sammenliknet med dem som er 30-44 år og dem som er 45-59 år (henholdsvis 38 og 40 prosent). Det er også en tendens til at tilhengerne av økt

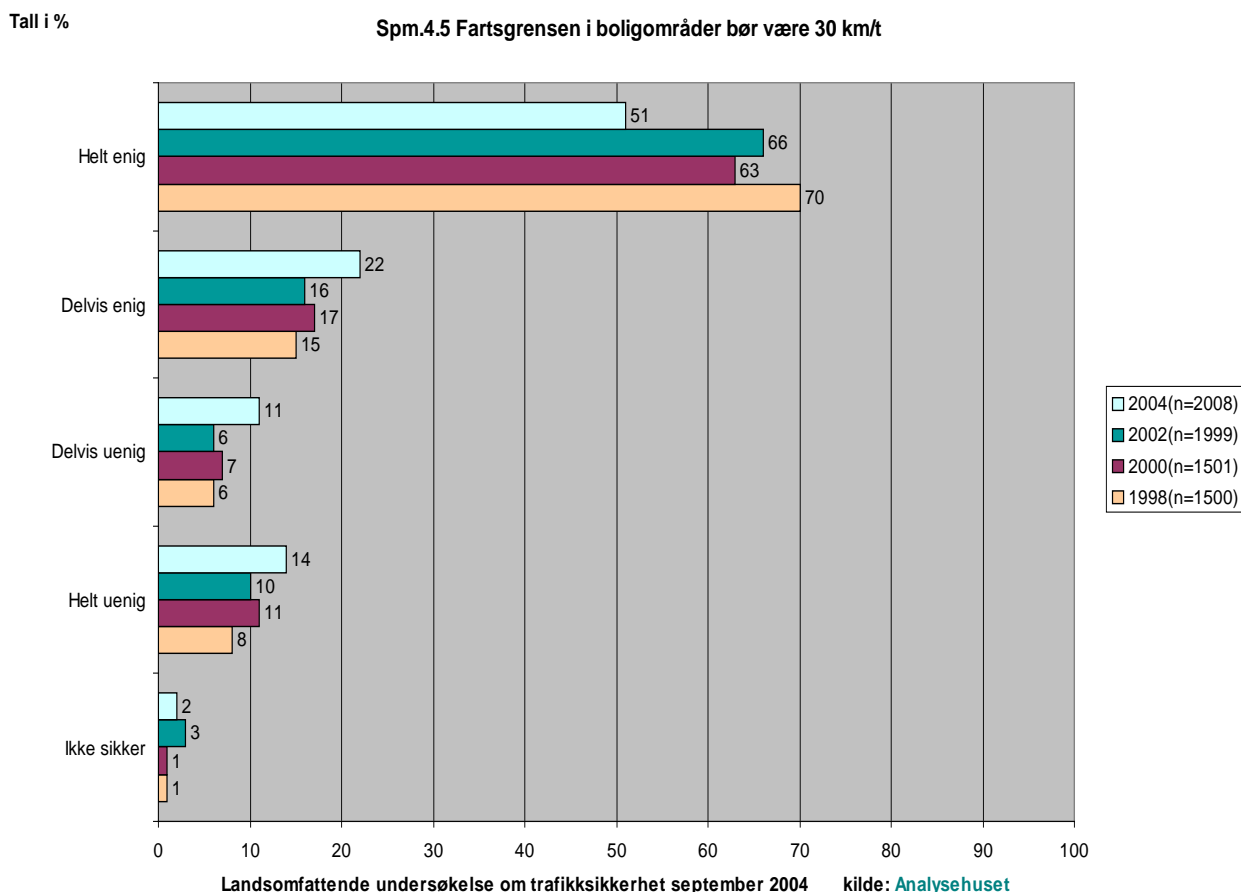
promillegrense øker med urbaniseringsgrad. Blant dem som bor i by eller i et større tettsted er det 44 prosent som er helt eller delvis enige, mens det blant dem som bor utenfor noe tettsted er 36 prosent som mener det samme. Bare Trøndelag og Nord-Norge skiller seg ut fra gjennomsnittet når det gjelder ønske om økt promillegrense: Mens det i Trøndelag er flest som er tilhengere av dette (51 prosent er helt eller delvis enig), er det færrest i Nord-Norge som er tilhengere av å øke promillegrensen (37 prosent er helt eller delvis enige).

4.5 Senking av fartsgrense i boligområder

Respondentene ble presentert for påstanden:

Fartsgrensen i boligområder bør være 30 km/t.

Figur 4.5 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002 og 2004.12.28



Figur 4.5 Holdninger til 30 km/t fartsgrense i boligstrøk. Prosent.

De aller fleste er helt eller delvis enige i at fartsgrensen bør senkes i boligområder (73 prosent). Andelen som er helt enige har imidlertid gått ned siden 2002 (51 prosent mot 66 prosent). At det også er signifikant flere som er helt eller delvis uenige i 2004 sammenliknet med 2002, tyder på at det har vært en reell nedgang i andelen som mener at fartsgrensen bør være 30 km/t i boligområder.

Kvinner er i større grad tilhengere av å ha en fartsgrense på 30 km/t i boligområder enn menn (56 mot 46 er helt enige). Det er ingen systematisk variasjon avhengig av alder, bosted eller region.

4.6 Senking av fartsgrense i byer og tettsteder

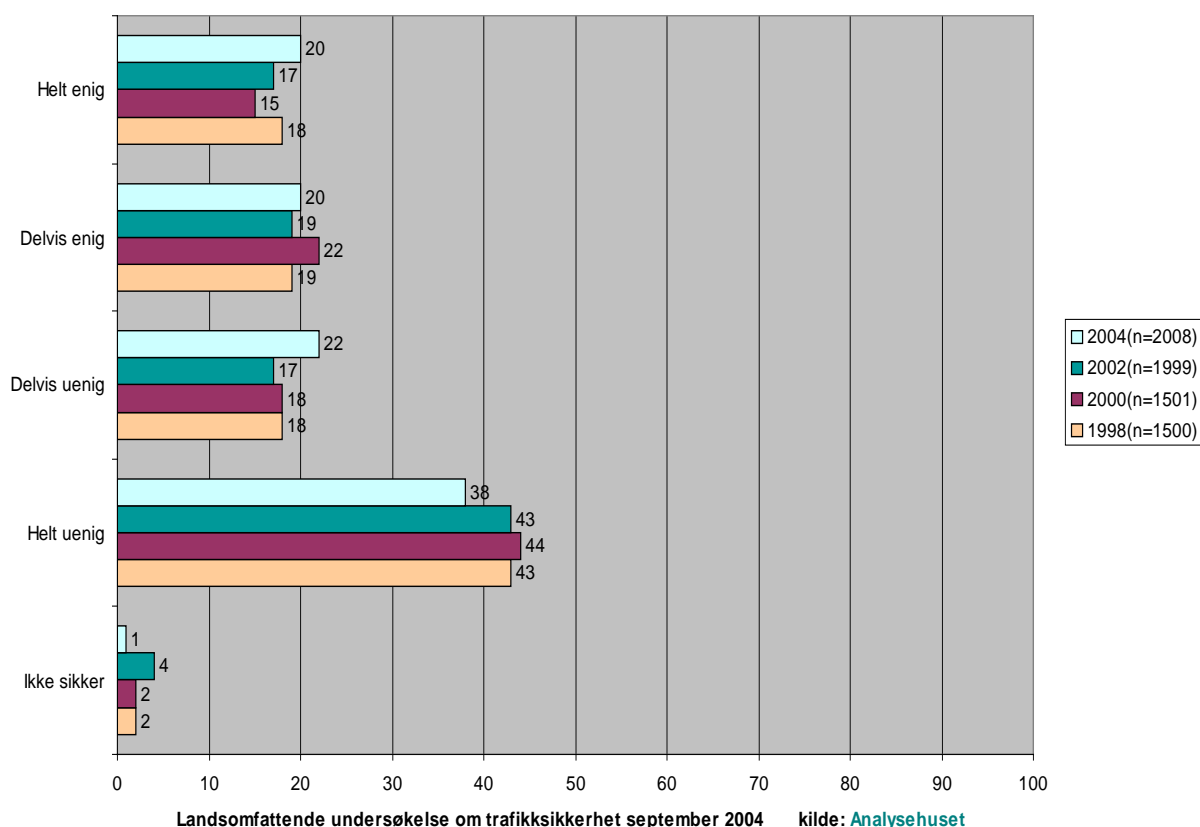
Respondentene ble presentert for påstanden:

Fartsgrensen bør være 30 km/t på de fleste gater i byer og tettsteder

Figur 4.6 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002 og 2004.

Tall i %

Spm.4.6 Fartsgrensen bør være 30 km/t på de fleste vegger i byer og tettsteder



Figur 4.6 Holdninger til lavere fartsgrense byer og tettsteder. Prosent.

Mens det var stor enighet om at fartsgrensene bør senkes i boligområder, er det svært få som mener det samme om fartsgrensene i byer og tettsteder generelt. Så mange som 60 prosent er helt eller delvis uenige i at fartsgrensene bør senkes, mens bare 40 prosent er tilhengere (helt eller delvis enige) av en slik fartsgrensesenking.

En fartsgrensesenking har minst støtte blant menn (34 prosent er helt eller delvis enige mot 44 prosent blant kvinner). Det er små forskjeller mellom ulike aldersgrupper. Det er heller ingen systematiske variasjoner etter bosted og region.

Det har vært en økning i andelen som er helt enige, og en tilsvarende senking i andelen som er helt uenige i denne påstanden siden 2002.

4.7 Fartsgrensen på 4-felts motorveger

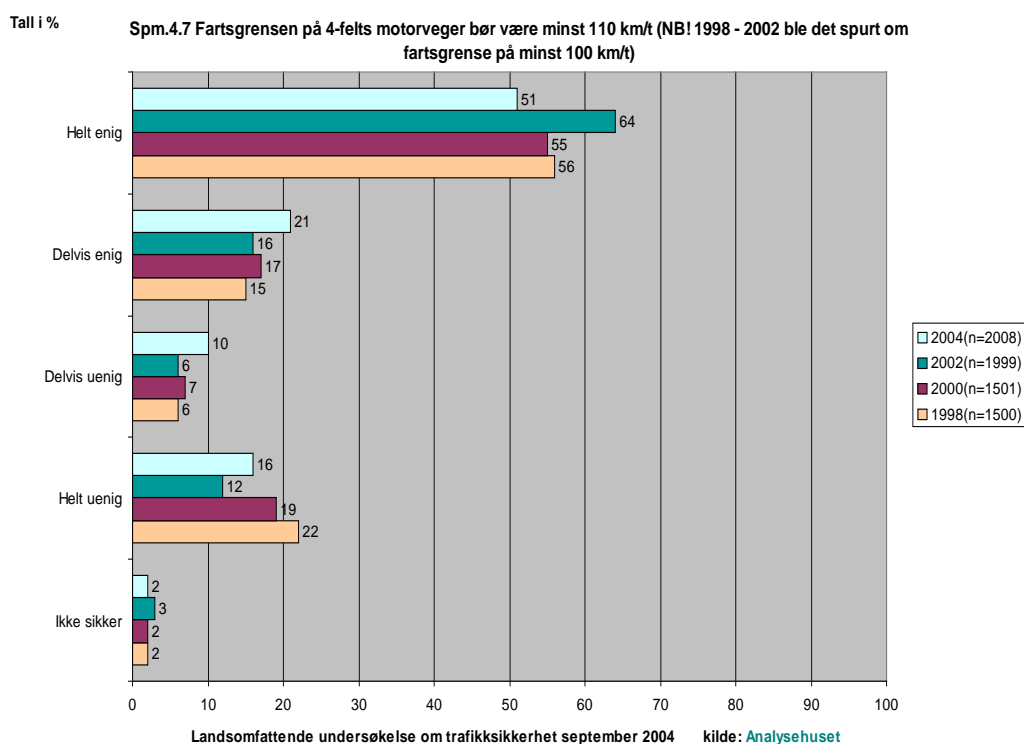
Respondentene ble presentert for påstanden:

Fartsgrensen på 4-felts motorveger bør være minst 110 km/t⁴

Figur 4.7 viser folks reaksjoner på denne påstanden.

Figur 4.7 Holdninger til fartsgrense på motorveger. Prosent.

Siden 2001 har man hatt 100 km/t som fartsgrense på de motorvegene i klasse A som har høyeste sikkerhetsstandard. I de foregående undersøkelsene har man spurt om fartsgrensen bør være 100 km/t, mens man i 2004 spurte om den bør være 110 km/t. Det



er derfor ikke mulig å sammenligne resultatene fra 2004 med de foregående årene.

Det er imidlertid interessant å merke seg at holdningen til en 110 km/t fartsgrense i 2004 ligger omtrent på samme nivå (samme fordeling enige/uenige) som holdningen til 100 km/t fartsgrense gjorde det i 1998 og 2000, da fartsgrensen altså var 90 km/t.

Det er store forskjeller mellom menn og kvinner i synet på fartsgrenser på 4-felts motorveger. 79 prosent av mennene er helt eller delvis enige i at fartsgrensen på slike veier bør være minst 110 km/t på mot 67 prosent av kvinnene. Det er små eller ingen forskjeller etter bosted og region.

⁴ I 1998, 2000 og 2002 ble det spurt om fartsgrense på minst 100 km/t.

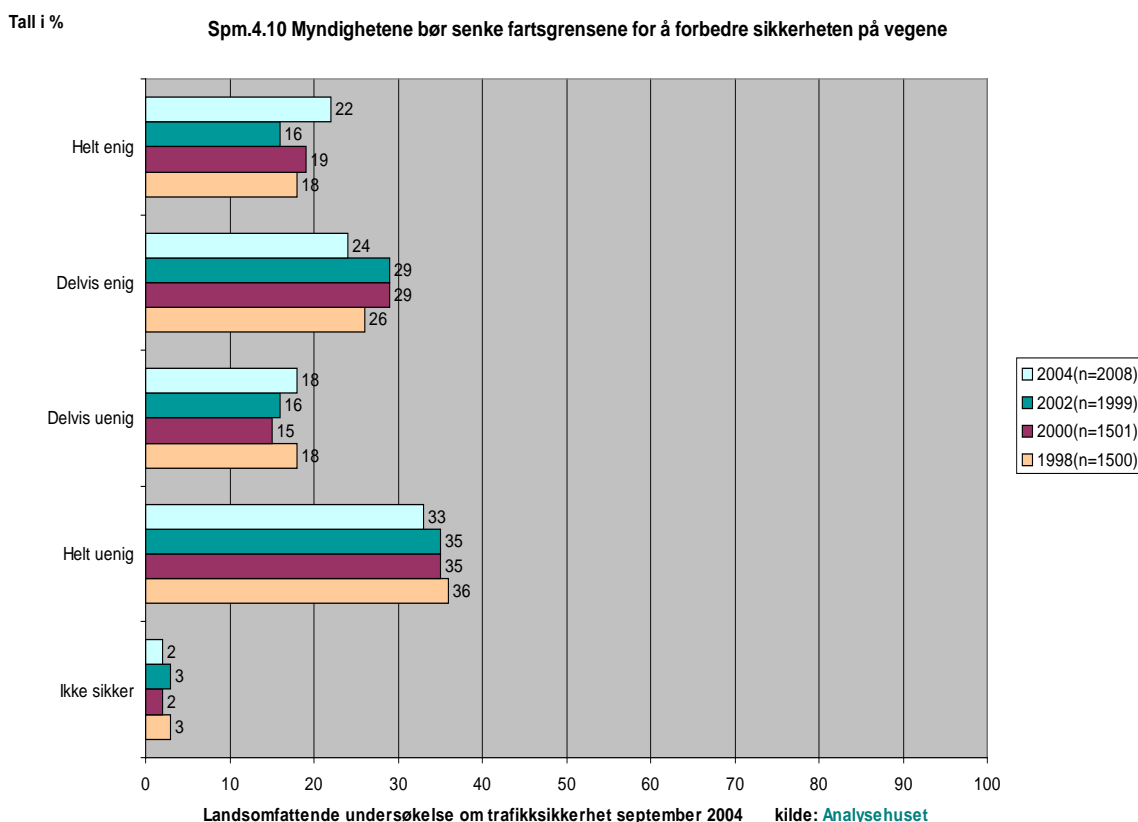
4.8 Fartsgrensene bør senkes for å gi høyere trafikksikkerhet

Respondentene ble presentert for påstanden:

Myndighetene bør senke fartsgrensene for å forbedre sikkerheten på vegene

Figur 4.8 viser folks reaksjoner på denne påstanden.

Figur 4.8 Holdninger til å senke fartsgrensen for å forbedre sikkerheten. Prosent.



Befolkningen er mer eller mindre todelte i forhold til dette spørsmålet. 46 prosent er helt eller delvis enige i at myndighetene bør senke fartsgrensene, mens 51 prosent er helt eller delvis uenige. Det har ikke vært noen nevneverdig endring i folks mening om dette siden 2002.

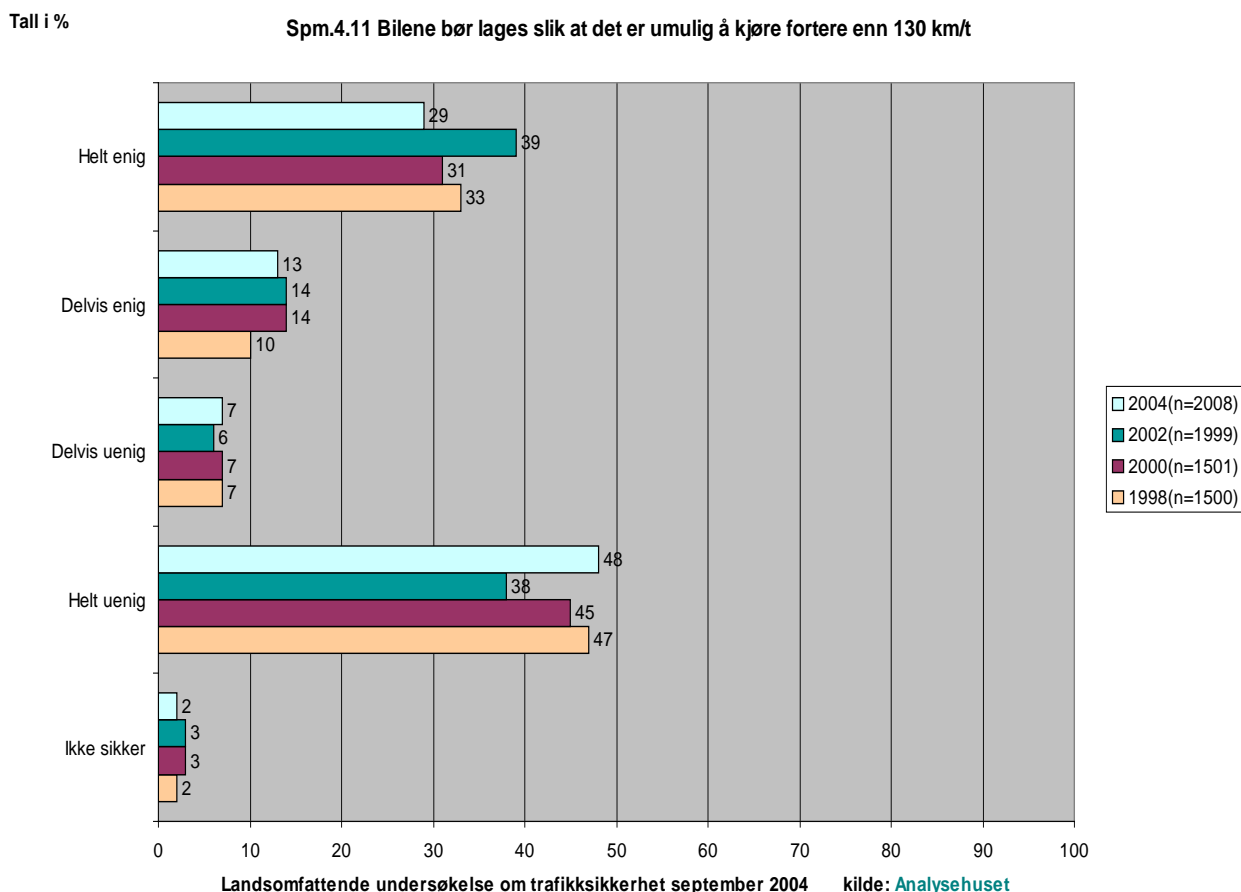
Kvinner gir i større grad enn menn sin tilslutning til påstanden (51 prosent er helt eller delvis enige mot 40 prosent av mennene). Blant dem som er uten førerkort er det langt flere som er helt eller delvis enige i påstanden om å senke fartsgrensene enn blant dem som har førerkort (61 prosent mot prosent). Ser vi på dem med førerkort, stiger tilslutningen til påstanden med økende alder. Mens 34 prosent av dem under 30 år er helt eller delvis enige i påstanden, er den tilsvarende andelen 54 prosent blant dem som er over 60 år. Videre reduseres kjønnsforskjellene noe om man utelukkende ser på dem som har førerkort. Det er en tendens til at tilslutningen til påstanden om å senke fartsgrenene, avtar med urbaniseringsgrad, uavhengig av om man har førerkort eller ikke. Mens det blant dem som bor i by eller større tettsted, er 29 prosent som er helt eller delvis enige i påstanden, er det 38 prosent som mener det samme blant dem som bor utenfor noe tettsted.

4.9 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn 130 km/t

Respondentene ble presentert for påstanden:

Bilene bør konstrueres slik at det er umulig å kjøre fortere enn 130 km/t.

Figur 4.9 viser folks reaksjoner på denne påstanden.



Figur 4.9 Holdninger til fartssperre på biler ved 130 km/t. Prosent.

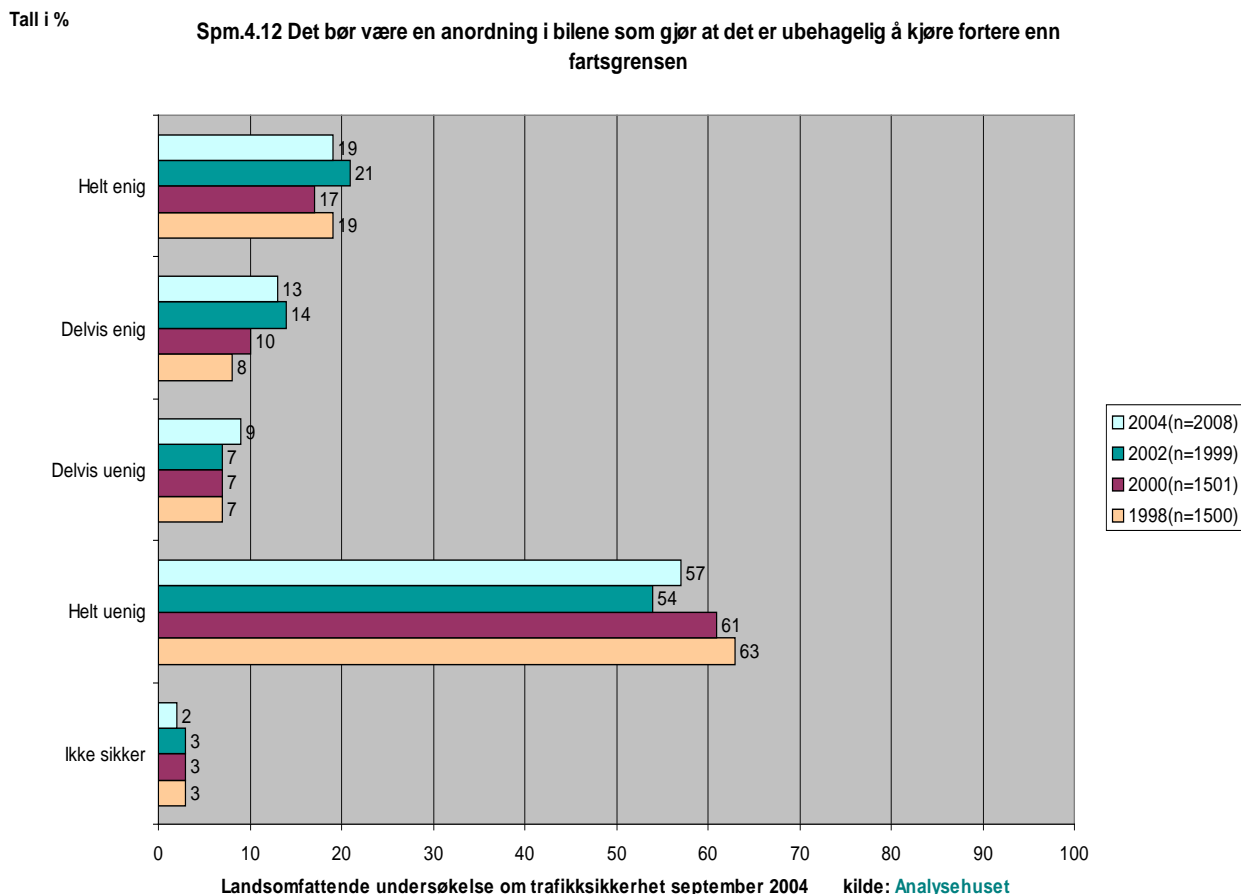
Også på dette spørsmålet er befolkningen relativt todelt, selv om de som er helt eller delvis uenige er noe i overvekt (55 prosent mot 42 prosent). Kvinner er i større grad enn menn helt eller delvis enige i å legge fartssperrer i bilene (50 mot 33 prosent). Igjen er det de uten førerkort som er de største tilhengerne av dette (53 prosent mot 40 prosent er helt eller delvis enige). Og jo eldre folk er jo mer enige er de. 39 prosent av de under 30 år er helt eller delvis enige mot 58 prosent av de over 60 år. De som bor i de mest spredte strøkene er mest positive til denne påstanden. Den primære forskjellen går mellom dem som bor i by eller i tettsted (større eller mindre) på den ene siden og dem som bor utenfor noe tettsted på den andre (41 prosent er helt eller delvis enige mot 52 prosent). Forskjellen er signifikant. Det er kun marginale forskjeller mellom ulike regioner. Siden 2002 har andelen som er helt enige sunket fra 39 til 29 prosent og andelen helt uenige har økt like mye. Påstanden får altså betydelig mindre støtte i 2004 enn i 2002.

4.10 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn fartsgrensen

Respondentene ble presentert for påstanden:

Det bør være en anordning i bilene som gjør at det er ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen

Figur 4.10 viser folks reaksjoner på dette.



Figur 4.10 Holdninger til anordning i bilen som gjør det ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen. Prosent.

De fleste er imot slike anordninger i bilen. 66 prosent er helt eller delvis uenige i påstanden. Som i 2002 (jf. Fyhri 2003) er det aldersgruppen 30-44 år som er mest uenige (10 prosent er helt enige). Påstanden får størst støtte blant dem over 60 år (36 prosent er helt enige). Kvinner er mer positive enn menn (39 prosent mot 24 prosent er helt eller delvis enige). De uten førerkort er i større grad enige enn de med førerkort. Det er kun marginale forskjeller mellom bosted og regioner.

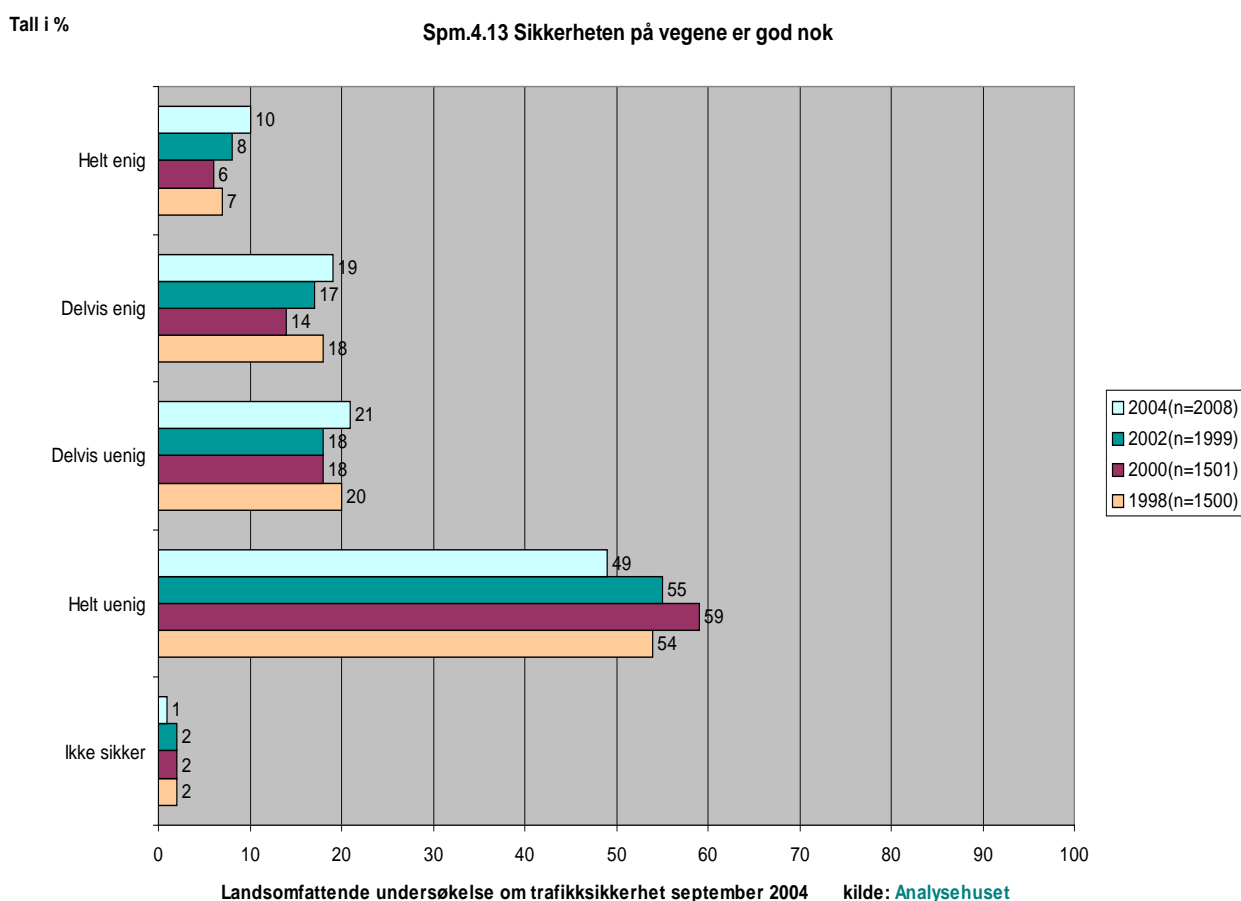
Det er noen færre i 2004 som er positive til slike anordninger i bilen enn i 2002. Forskjellen er liten, men signifikant.

4.11 Sikkerhet på vegene

Respondentene ble presentert for påstanden:

Sikkerheten på vegene er god nok

Figur 4.11 viser folks reaksjoner på denne påstanden.



Figur 4.11 Synspunkt på om sikkerheten på vegene er god nok. Prosent.

Et overveldende flertall er helt eller delvis uenige (70 prosent) i at sikkerheten på vegene er god nok. Mens det kun er små forskjeller mellom menn og kvinner, er langt flere blant de under 30 år som mener den er god nok sammenliknet med de eldre aldersgruppene (41 prosent er helt eller delvis enige mot 26 prosent blant dem over 30 år). Det er små eller ingen forskjeller etter førerkortinnhav, bosted og region.

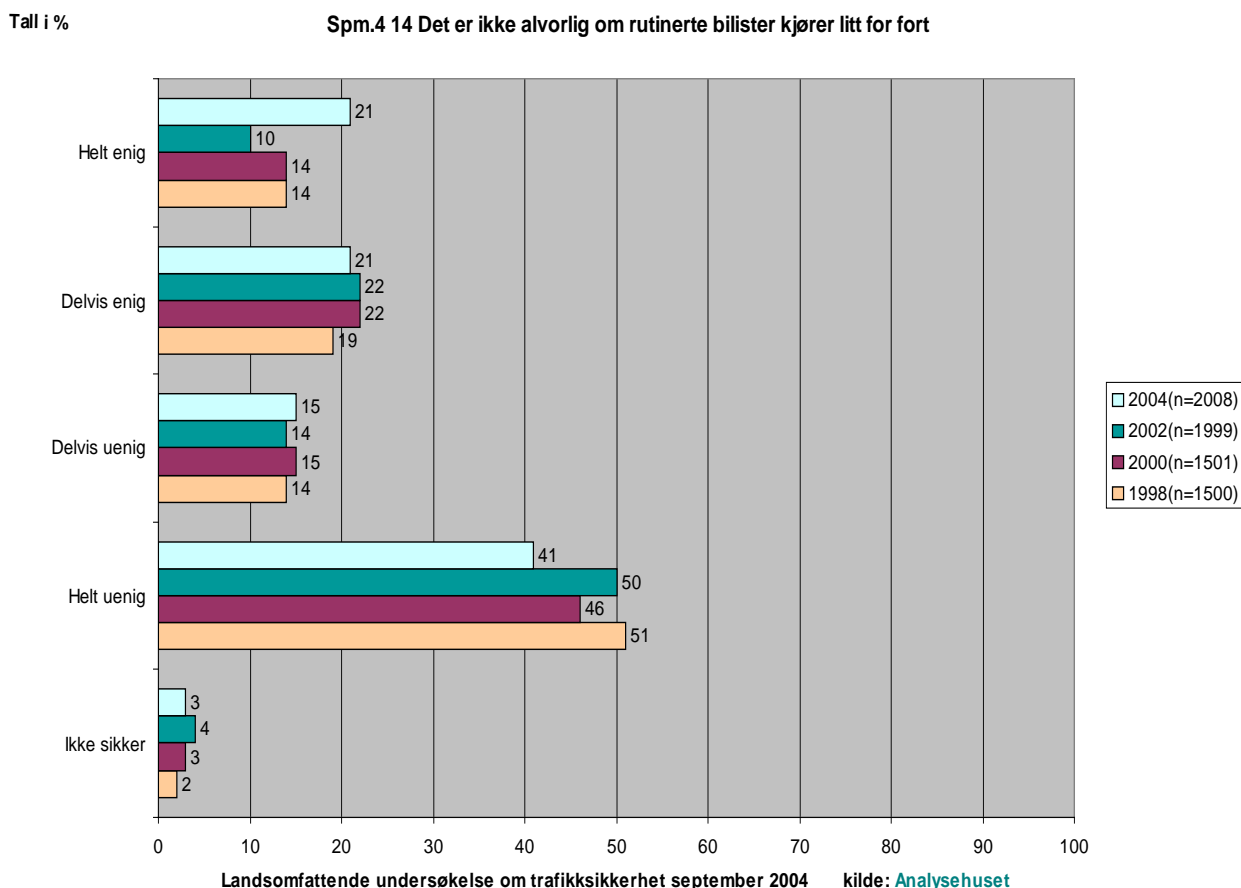
I 2002 ble det observert en liten endring fra 2000 i retning mot at flere var enige i påstanden, men endringen var ikke signifikant. Også i perioden 2002 til 2004 har det vært en liten økning i andelen helt eller delvis enige (29 mot 25 prosent). Endringen er signifikant. En slik vedvarende endring i positiv retning kan tyde på at folk føler at sikkerheten på vegene er bedre ivaretatt enn tidligere, selv om flesteparten fremdeles mener at den ikke er god nok.

4.12 Rutinerte bilister kan kjøre litt for fort

Respondentene ble presentert for påstanden:

Det er ikke alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort

Figur 4.12 viser folks reaksjoner på dette spørsmålet.



Figur 4.12 Holdninger til å la erfarne bilister kjøre for fort. Prosent.

Det er en overvekt av dem som er uenige (helt eller delvis) i påstanden (56 prosent). Holdningen til dette har endret seg noe siden 2002, ved at flere er helt enige, og færre er helt uenige i påstanden. I 2002 var det 32 prosent som var helt eller delvis enige i at det ikke er alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort. I 2004 har denne andelen økt til 42 prosent. Endringen er signifikant.

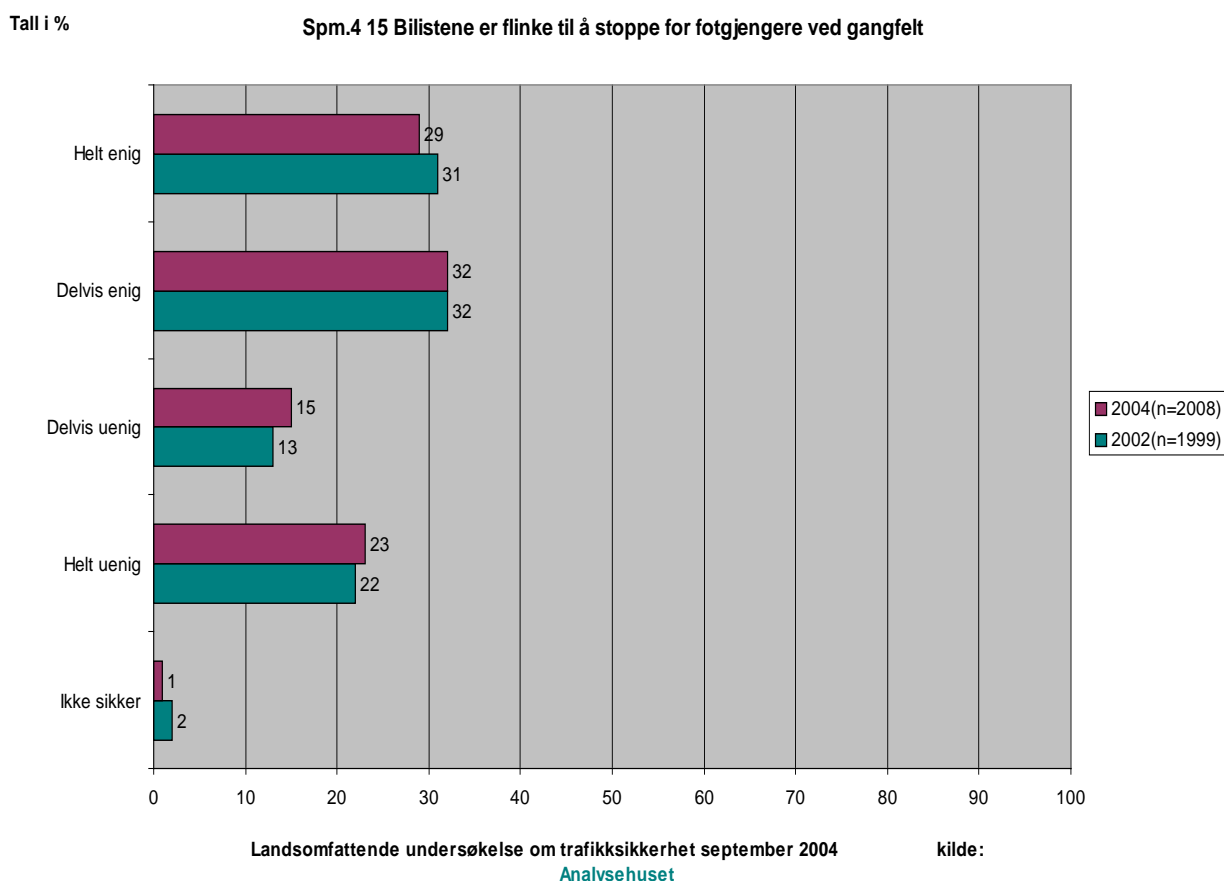
Det er noen flere menn enn kvinner som støtter påstanden (45 mot 38 prosent helt/delvis enige). Støtten til påstanden stiger med avtagende alder. 47 prosent av dem under 30 år er helt eller delvis enige, mens det blant de over 60 år er 32 prosent som er helt eller delvis enige. Selv om støtten til påstanden har økt i alle aldersgrupper, har tilslutningen økt mest blant dem under 44 år. Det er ingen nevneverdige forskjeller i tilslutning etter bosted og region.

4.13 Bilistenes hensyn til fotgjengere

Respondentene ble presentert for påstanden:

Bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere ved gangfelt

Spørsmålet ble for første gang stilt i 2002. Figur 4.13 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002 og 2004.



Figur 4.13 Synspunkter på bilisters hensynsfullhet ovenfor fotgjengere ved fotgjengerfelt. Prosent.

Flertallet (61 prosent) er helt eller delvis enige i at bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere, men det er også en del som er helt uenige (23 prosent).

Menn er noe mer enig enn kvinner i denne påstanden (65 mot 58 er helt/delvis enige). De som er 44 år eller eldre, er mer enige enn dem som er under 44 år (66 mot 56 prosent er helt/delvis uenige). Det er små eller ingen systematiske variasjoner etter bosted og region.

Siden 2002 har befolkningen ikke endret sitt syn nevneverdig i forhold til dette spørsmålet.

4.14 Trafikantenes ansvar for sikkerheten på vegene

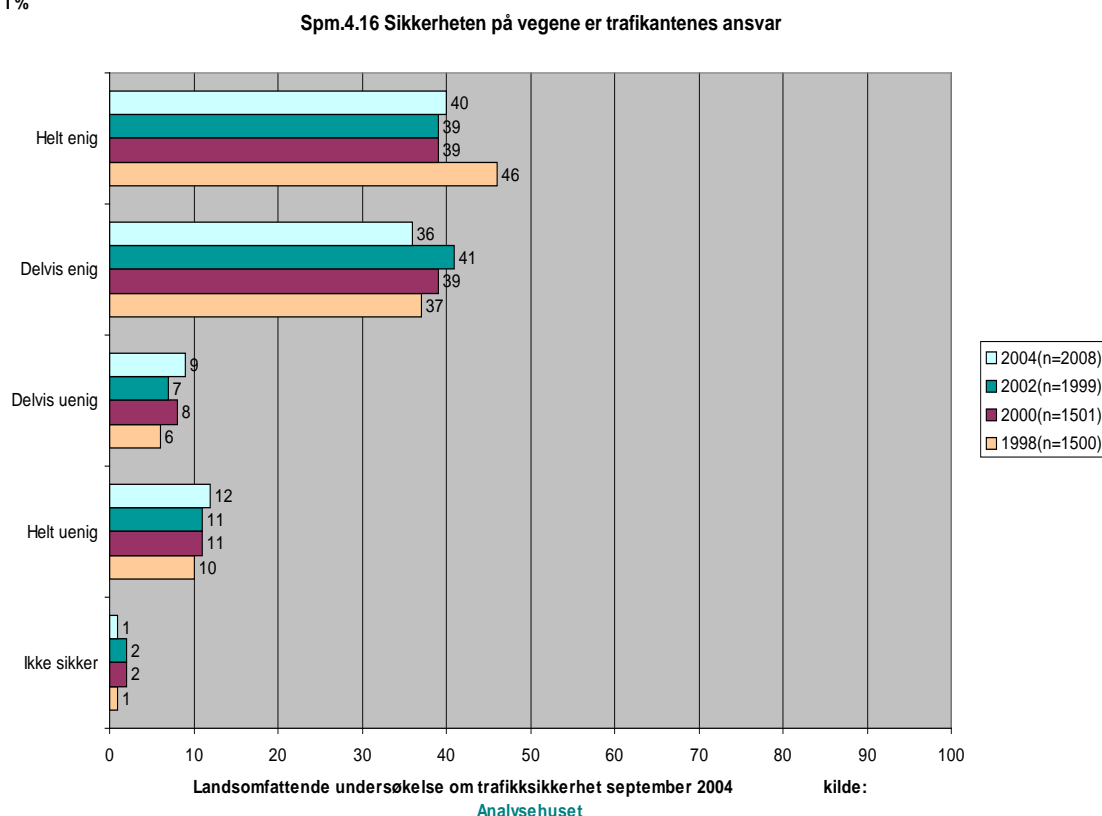
Respondentene ble presentert for påstanden:

Sikkerheten på vegene er trafikantenes ansvar

Figur 4.14 viser folks reaksjoner på denne påstanden.

Figur 4.14 Holdninger til trafikantenes ansvar for sikkerheten. Prosent.

Tall i %



De aller fleste (76 prosent) i befolkningen er helt eller delvis enige i at sikkerheten på vegene er trafikantenes ansvar. I befolkningen totalt sett er det 40 prosent som er helt enige. Det er imidlertid de unge under 30 år og de eldre over 60 år som klart gir uttrykk for at de støtter denne påstanden (i begge grupper er 47 prosent helt enige). Blant de mellom 30 og 60 år er det derimot 34 prosent som er helt enige. Ser man på både dem som svarer helt enig og delvis enig er det mindre forskjeller mellom gruppene, men forskjellene er likevel gjeldene. Det er også en tendens til at støtten til påstanden synker noe med urbaniseringsgrad. Mens 75 prosent av dem som bor i by eller større tettsted er helt eller delvis enige, er den tilsvarende andelen for dem som bor utenfor noe tettsted 83 prosent. Det er ingen systematiske variasjoner i svarene mellom ulike regioner.

I 2002 ble det observert en ørliten endring fra 1998. I 2004 ser man at andelen som er helt eller delvis enige også har sunket ytterligere siden 2002. Endringen er liten, men signifikant. Dette kan vi tyde på at det har vært en jevn nedgang i folks støtte til denne påstanden siden 1998, men endringen er mindre enn for en del andre spørsmål i undersøkelsen.

4.15 Bot for fartsovertredelser

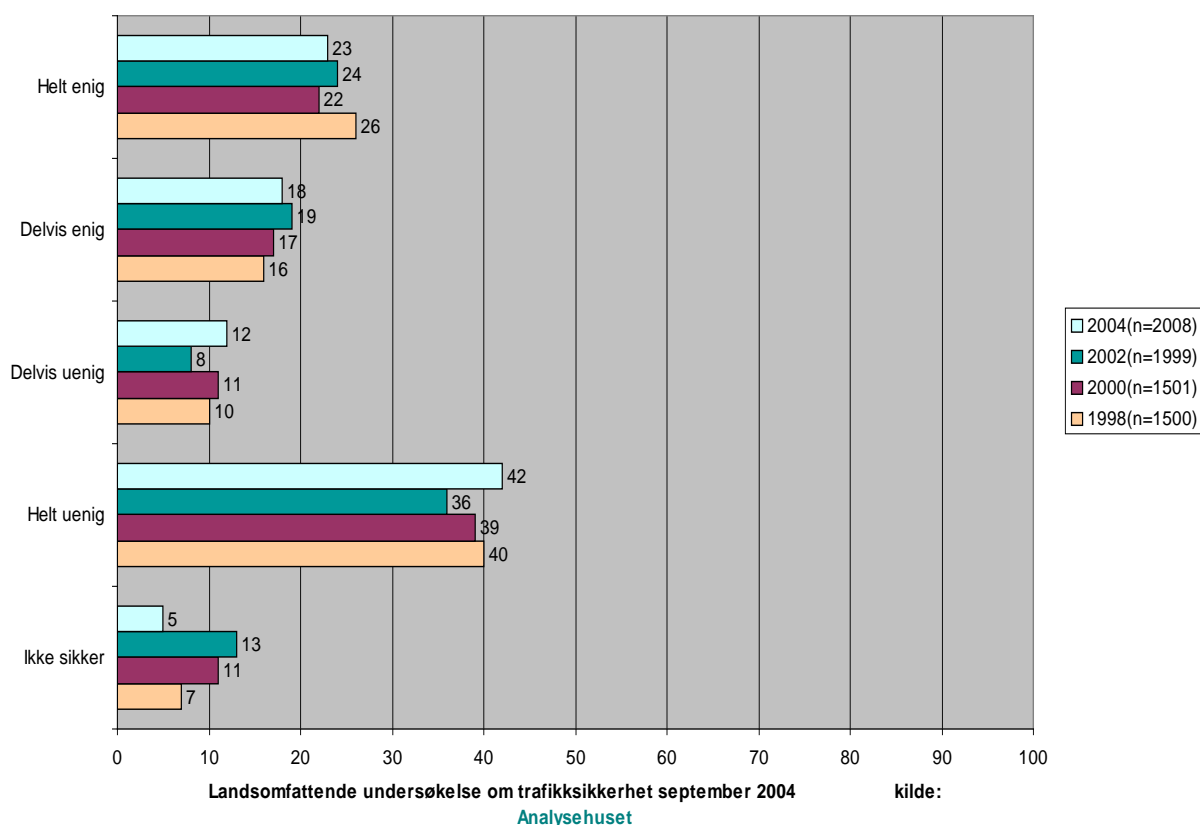
Respondentene ble presentert for påstanden:

Boten for å kjøre for fort bør være høyere

Figur 4.15 viser folks reaksjoner på denne påstanden.

Tall i %

Spm.4.17 Boten for å kjøre for fort bør være høyere



Figur 4.15 Holdninger til bøtenivå for fartsovertredelser. Prosent.

Selv om befolkningen er todelt i forhold til dette spørsmålet, er det en overvekt som er uenige i å øke bøkene for å kjøre for fort. Mens 54 prosent er helt eller delvis uenige i at bøter for fartsovertredelser bør være høyere, er det 41 prosent som er helt eller delvis enige. Det er også flere som er klart uenige enn enig i dette spørsmålet (42 mot 23 prosent er helt uenig/enig).

Det er en flere menn enn kvinner som er helt uenige i at boten for å kjøre for fort bør være høyere (48 mot 36 prosent). Det er ellers ingen systematiske variasjoner i svarene med hensyn til de andre bakgrunnsvariablene.

Det er langt færre som er usikre på dette spørsmålet i 2004 enn i 2002 (5 mot 13 prosent). Derimot er det flere som er uenige i at fartsbøkene bør være høyere i 2004 enn i 2002 (54 mot 44 prosent helt/delvis uenig). Endringene er signifikante.

4.16 Begrensning av biltrafikken

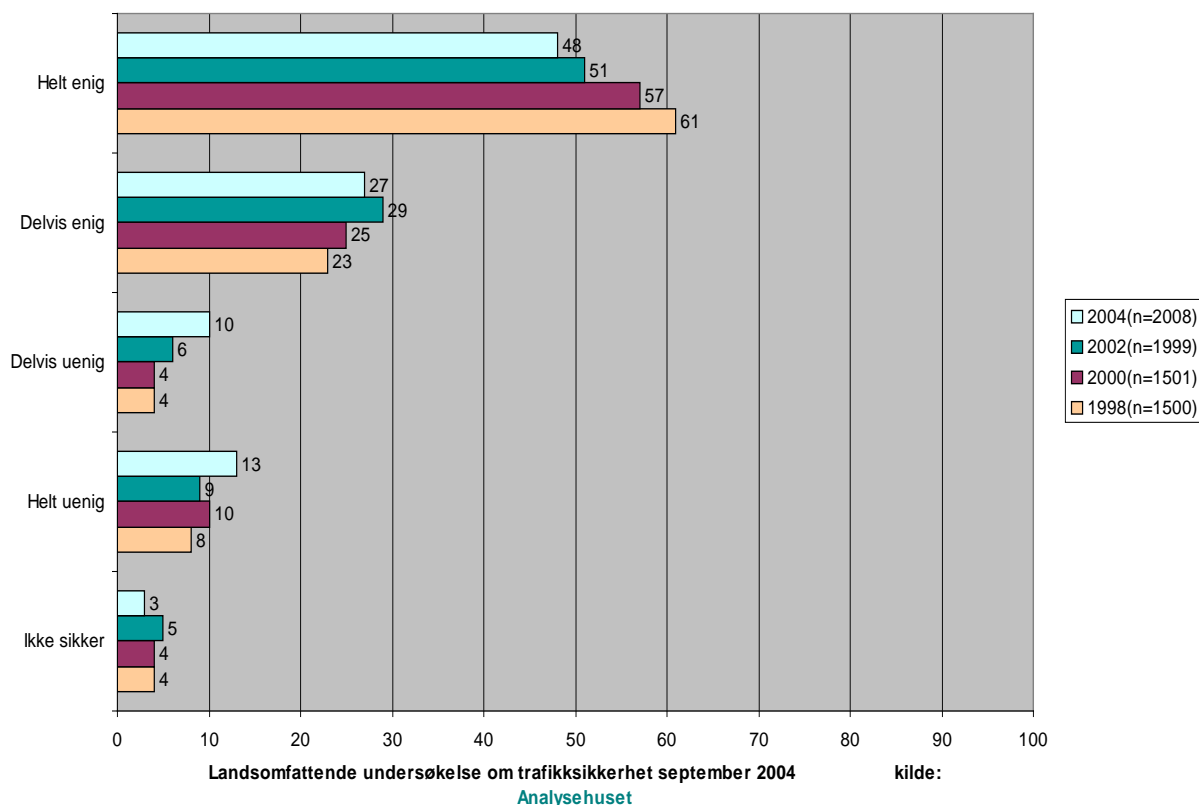
Respondentene ble presentert for påstanden:

Biltrafikken i de største byene bør begrenses for å forbedre miljøet

Figur 4.16 viser folks reaksjoner på denne påstanden.

Tall i %

Spm.4.18 Biltrafikken i de største byene bør begrenses for å forbedre miljøet



Figur 4.16 Holdninger til å begrense biltrafikken i de største byene. Prosent.

Det store flertall (75 prosent) er helt eller delvis enige i at biltrafikken i de største byene bør begrenses for å forbedre miljøet. Folk er imidlertid mindre enige i dette enn i 2002 (80 prosent helt/delvis enig). At det også er flere som er helt eller delvis uenige i 2004 enn i 2002, tyder på at det har vært en reell endring (23 mot 15 prosent). Endringene er signifikante.

Det er noen flere kvinner enn menn som er helt enige i påstanden (51 mot 44 prosent). Det er heller ikke store forskjeller etter alder. De som er eldre enn 60 år skiller seg ut ved at det er noen flere blant dem som er helt enige (54 prosent) enn i de andre aldersgruppene (mellom 43-48 prosent). Det er kun marginale og ingen systematiske forskjeller i folks holdninger til dette spørsmålet etter bosted og region.

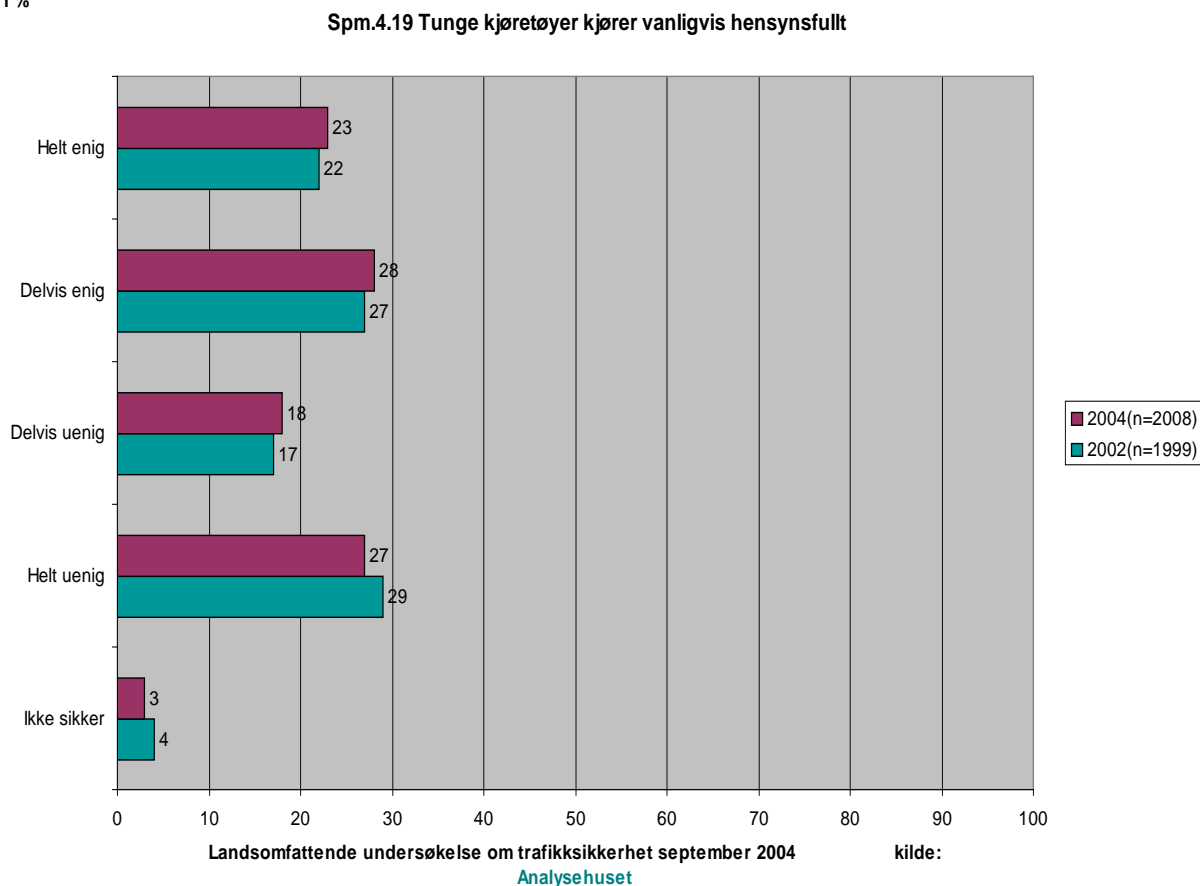
4.17 Hensynsfullhet hos tunge kjøretøy

Respondentene ble presentert for påstanden:

Tunge kjøretøy kjører vanligvis hensynsfullt

Spørsmålet ble for første gang stilt i 2002. Figur 4.17 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002 og 2004.

Tall i %



Figur 4.17 Synspunkter på tunge kjøretøys hensynsfullhet. Prosent.

Befolkningen har delte meninger om tunge kjøretøys hensynsfullhet. Det er noen flere som er enige (51 prosent helt/delvis enig) enn som er uenige (45 prosent). Menn er i noe større grad enige i dette enn kvinner (28 mot 19 prosent). Det er ellers ingen betydelige forskjeller etter alder, bosted og region.

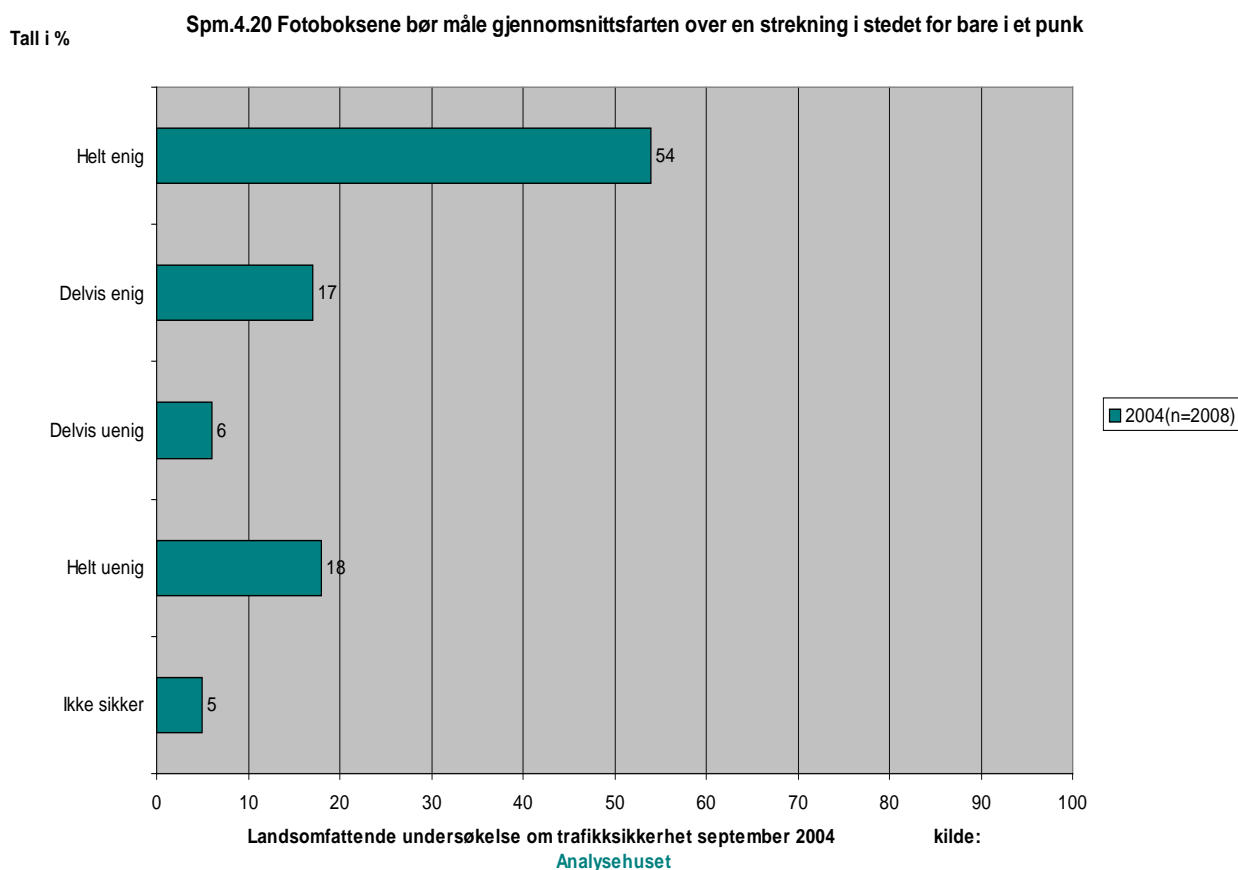
Det har ikke vært noen nevneverdig endring i folks synspunkt på dette siden 2002.

4.18 Bruk av fotobokser

Respondentene ble presentert for påstanden:

Fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt

Figur 4.18 viser folks reaksjoner på denne påstanden.



Figur 4.18 Synspunkter på at fotobokser skal måle farten i en strekning i stedet for bare i et punkt. Prosent.

Spørsmålet om hvordan fotoboksene skal måle farten har ikke vært stilt tidligere. Befolkningen har en klar oppfatning av dette. 54 prosent er helt enige og 71 prosent er helt eller delvis enige i at fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt. Av de som ikke er enige, er det flest som er helt uenig (18 prosent).

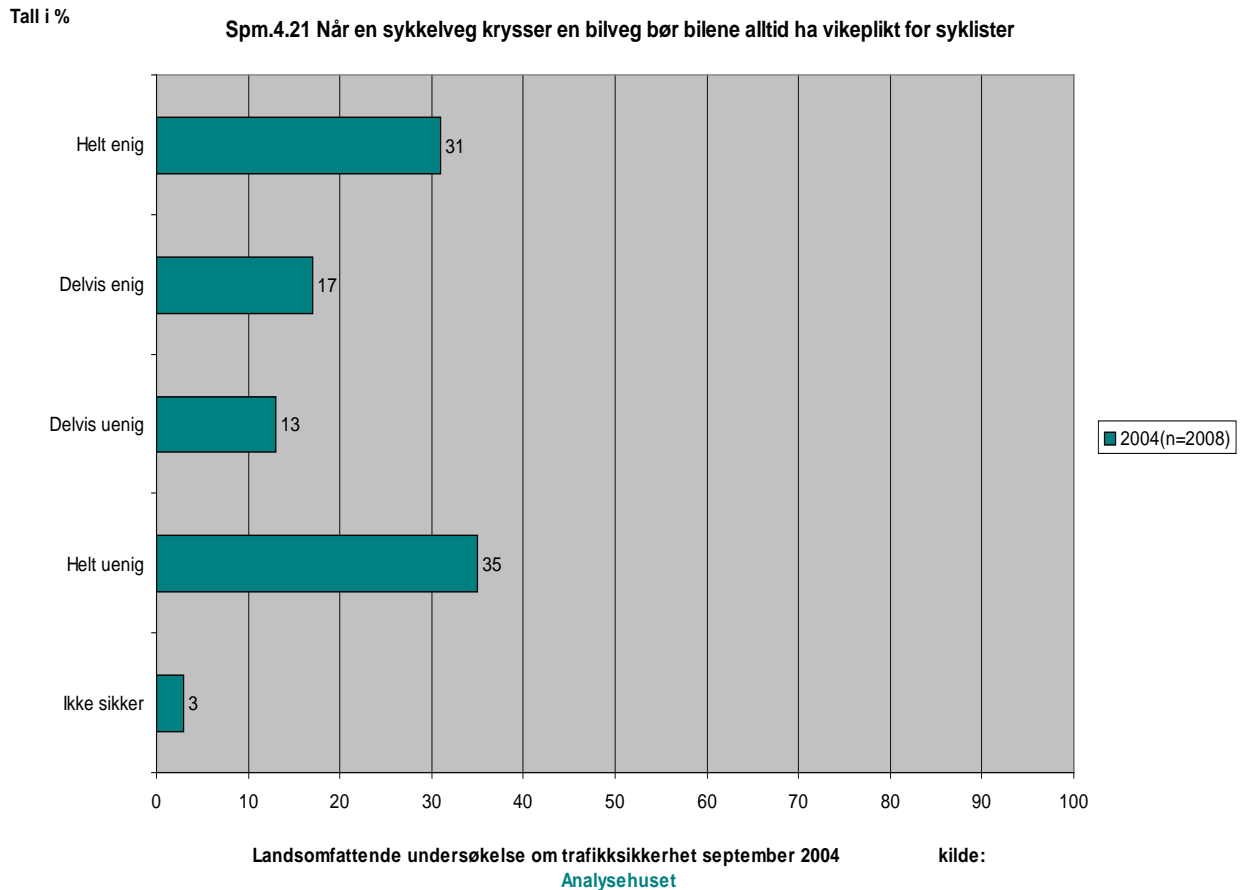
Kvinner er mer positive til denne påstanden enn menn (76 mot 65 prosent). De over 60 år skiller seg ut fra de under 60 år, ved at det er flere blant de førstnevnte som er positive til å måle gjennomsnittsfarten over en strekning enn de sistnevnte (64 mot 50 prosent er helt enige). Det er kun marginale forskjeller mellom ulike regioner og bosted på dette spørsmålet.

4.19 Bilisters vikeplikt for syklist

Respondentene ble presentert for følgende påstand:

Når en sykkelveg krysser en bilveg bør bilene alltid ha vikeplikt for syklist

Figur 4.19 viser folks reaksjoner på denne.



De spurte er todelt i forhold til dette spørsmålet. 48 prosent er helt eller delvis enig og en like stor andel er helt eller delvis uenig. Kvinner er i noe større grad enn menn enige i at bilene alltid bør ha vikeplikt for syklist når en sykkelveg krysser en bilveg (53 mot 44 prosent er helt/delvis enig). Det er flest blant de over 60 år som er usikre på dette spørsmålet (7 prosent mot 2 prosent i de øvrige aldersgrupper). Selv om det er små forskjeller mellom ulike aldersgrupper, er det signifikant flere blant de unge under 30 år som er helt enige i påstanden enn de over 30 år (37 mot 30 prosent).

Det er grunn til å tro at hvilket synspunkt man har på dette spørsmålet, avhenger av hvilken erfaring man har med slike situasjoner – enten som syklist eller bilist. En hypotese knyttet til sykkelbruk, er at de som sykler mye i større grad er enige i påstanden enn de som sykler lite. Tabell 4.3 viser sammenhengen mellom hvor ofte man sykler og i hvilken grad man er enig påstanden.

Tabell 4.3 I hvilken grad man er enig i at bilister alltid bør ha vikeplikt for syklister når en sykkelveg krysser en bilveg etter hvor ofte man sykler. Prosent. N=2008.

	Flere ganger i			Sjeldnere	Har ikke sykkel	Ubesvart
	Hver dag	1-4 ganger i uka	1-4 ganger i mnd			
Helt enig	45	35	27	24	31	27
Delvis enig	11	18	17	19	17	33
Delvis uenig	12	14	13	15	12	7
Helt uenig	30	31	41	36	36	20
Ikke sikker	2	2	2	6	4	13
Totalt	100	100	100	100	100	100
N=	265	381	345	450	552	15

Analysene bekrefter hypotesen over om betydningen av erfaring. Jo mer man sykler i hverdagen (i sommerhalvåret) jo mer enig er man at bilistene bør ha vikeplikt for syklister i slike situasjoner. Mens 56 prosent av de som sykler hver dag er helt eller delvis enige, er det 43 prosent av de som sykler sjeldnere som mener det samme. De som ikke har sykkel, skiller seg ikke ut fra befolkningen som helhet på dette spørsmålet.

En annen hypotese er at bilister vil oppfatte vikeplikt for syklister som en hindring for dem selv, og at de som kjører mye bil derfor i større grad vil være uenige i et de alltid bør ha vikeplikt for dem. Tabell 4.4 viser sammenhengen mellom hvor mye man kjører bil og i hvilken grad man er enig i påstanden.

Tabell 4.4 I hvilken grad man er enig i at bilister bør ha vikeplikt for syklister når en sykkelveg krysser en hovedveg etter hvor langt man kjører bil/motorsykkel i løpet av et år. Prosent. N=2008.

	0-8000 km		8000-12000 km		12000-16000 km		Mer enn 16000 km		Ubesvart/Vet ikke
	0-8000 km	8000-12000 km	12000-16000 km	Mer enn 16000 km	Mer enn 16000 km	Mer enn 16000 km	Mer enn 16000 km		
Helt enig	31	30	27	27	27	27	27	32	
Delvis enig	18	17	17	15	15	15	15	23	
Delvis uenig	13	13	16	11	11	11	11	13	
Helt uenig	34	39	38	44	44	44	44	29	
Ikke sikker	4	1	3	2	2	2	2	4	
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	
N=	405	363	274	462	462	462	462	164	

Selv om det er en signifikant forskjell i enighet mellom dem som kjører mye og lite bil, er forskjellen veldig liten. Mens 49 prosent av dem som kjører mellom 0-8000 km er helt eller delvis enige, er den tilsvarende andelen for dem som kjørere mer enn 16 000 km i året 42 prosent. På samme måte ser man at de som kjører mellom 0-8000 km årlig er også mindre uenige i at bilister bør ha vikeplikt for syklister enn de som kjører mer enn 16 000 km i året (34 mot 44 prosent er uenige).

Sykelbruk synes i noe større grad å forklare forskjeller i synspunkt på dette spørsmålet enn hvor mye man kjører bil, selv om det kan ha en viss betydning. Av dette kan vi konkludere med at egen erfaring som syklist spiller inn på forståelsen for at bilister bør ha vikeplikt for syklister når en sykkelveg krysser en bilveg.

5 Trafikksikkerhetsspørsmål og inntekt

I dette kapitlet undersøkes forskjellen mellom ulike inntektsgrupper når det gjelder holdninger til og adferd knyttet til trafikksikkerhetsspørsmål. Inntekt er en interessant variabel av mange grunner i slike spørsmål. Inntekt kan blant annet ha betydning for hva slags bil man kjører. Biler i forskjellige prisklasser innbyr til ulike kjøreopplevelser både mht til opplevelsen av fart og sikkerhet. Videre kan inntekt ha betydning for hvordan man forholder seg til bøter av ulike slag ved trafikkovertrедelser. En hypotese er dermed at inntekt er av betydning for fartsvalg. Inntekt er også interessant i forhold til folks kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhetsspørsmål. Generelt er det en høy korrelasjon mellom inntekt og utdanning. En hypotese er om høyinntektsgrupper i større grad enn andre grupper har bedre kunnskap om trafikksikkerhetsspørsmål. Som en følge av dette kan man også anta at de har andre holdninger til spørsmål om bilkjøring og fart enn andre inntektsgrupper.

Inntekt har som regel sammenheng med alder. De yngste og eldste tjener minst. Det er derfor viktig at man tar hensyn til alder i analyser hvor man ønsker å undersøke betydningen av inntekt. Også andre forhold kan samvarierte med inntekt og/ eller alder. For å undersøke påvirkningen av inntekt med atferd, kunnskap og holdninger gjennomfører vi derfor logistiske regresjonsanalyser.

I analysene inkluderer vi tre uavhengige variabler:

- Alder, som en kontinuerlig variabel
- Husstandens bruttoinntekt, egenoppgitt, kategorisert i 8 kategorier
- Årlig kjørelengde med bil/MC, kategorisert i 4 kategorier.

5.1 Atferd og inntekt

En hypotese kan være at folk med høy inntekt i større grad har biler som innbyr til høy fart og videre at de i mindre grad blir påvirket av bøter for ulike trafikkovertredelser.

Tabell 5.1 viser sammenhengen mellom den farten man normalt velger i slike situasjoner og husstandens samlede bruttoinntekt.

Tabell 5.1 Fart (km/t) i 80 sone etter inntekt. Prosent. N=1639. Ubesvarte utelatt.

	0-300 000	301-400 000	401-500 000	501-600 000	601 000 +	Ubesvart
Under 76	1	0	0	0	1	1
76-80	44	39	29	22	18	46
81-85	18	20	23	22	15	16
86-90	23	26	27	41	40	23
91 +	14	14	20	15	26	14
Totalt	100	100	100	100	100	100
N=	332	215	211	181	379	318

Det kan synes som de med høyere inntekt i større grad enn de med lav inntekt bryter fartsgrensene.

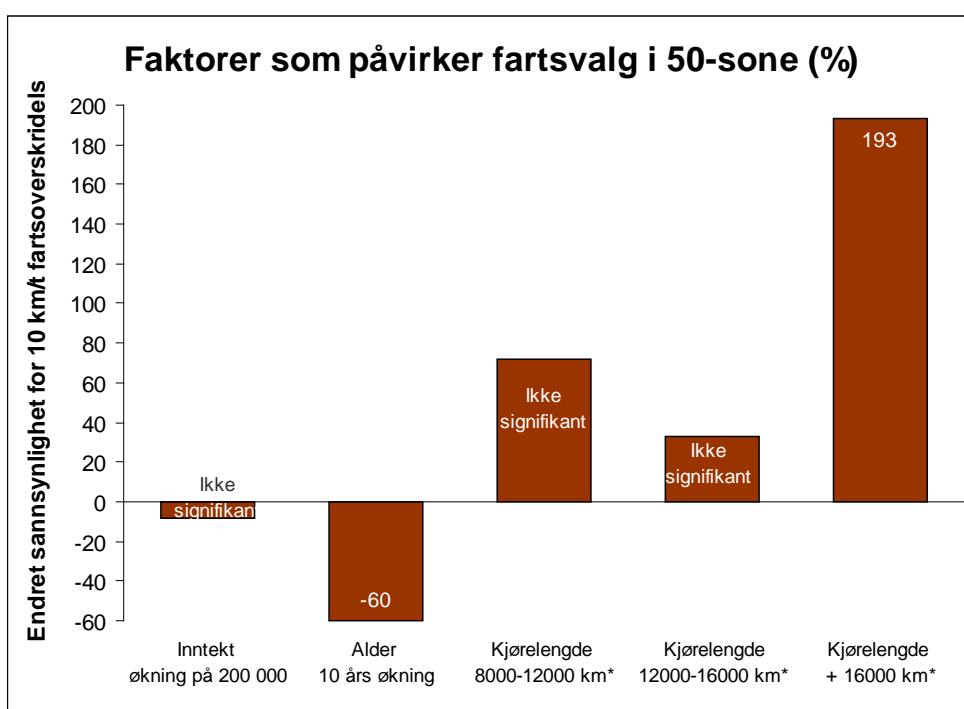
Siden logistisk regresjonsanalyse krever at den avhengige variabelen er dikotom (dvs at den kun har to verdier), må vi foreta en rekoding. Analysen tester derfor sannsynlighet for at man sier man kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensa.

Vi gjennomfører to analyser:

- En for spørsmål 3.6 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?"
- En for spørsmål 3.7 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?"

5.1.1 50 km/t

Tabellen med en oppsummering av parameterestimaterne finnes i vedleggstabell V 1. Figur 5.1 viser hvor stor betydning ulike faktorer har for sannsynlighet for at man bryter fartsgrensa i 50-sone, når man kontrollerer for flere variable. Inntekt har i seg selv ikke noen signifikant effekt på om man bryter fartsgrensa (med 10 km/t) i 50-sone⁵. Derimot ser vi at alder og årlig kjørelengde har en betydning. Jo eldre man er jo mindre sannsynlighet for fartsoverskridelse. Effekten av alder er ganske tydelig, sannsynligheten synker med 6 % for hvert års aldersøkning. Effekten av kjørelengde er også betydelig. De som kjører aller minst er de som i minst grad bryter fartsgrensa. De som kjører over 16000 km i året har nesten 3 ganger høyere sannsynlighet for å bryte fartsgrensa enn de som kjører mindre enn 8000 km.



Figur 5.1 Faktorer som forklarer fartsvalg. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for fartsovertredelse i 50-sone.

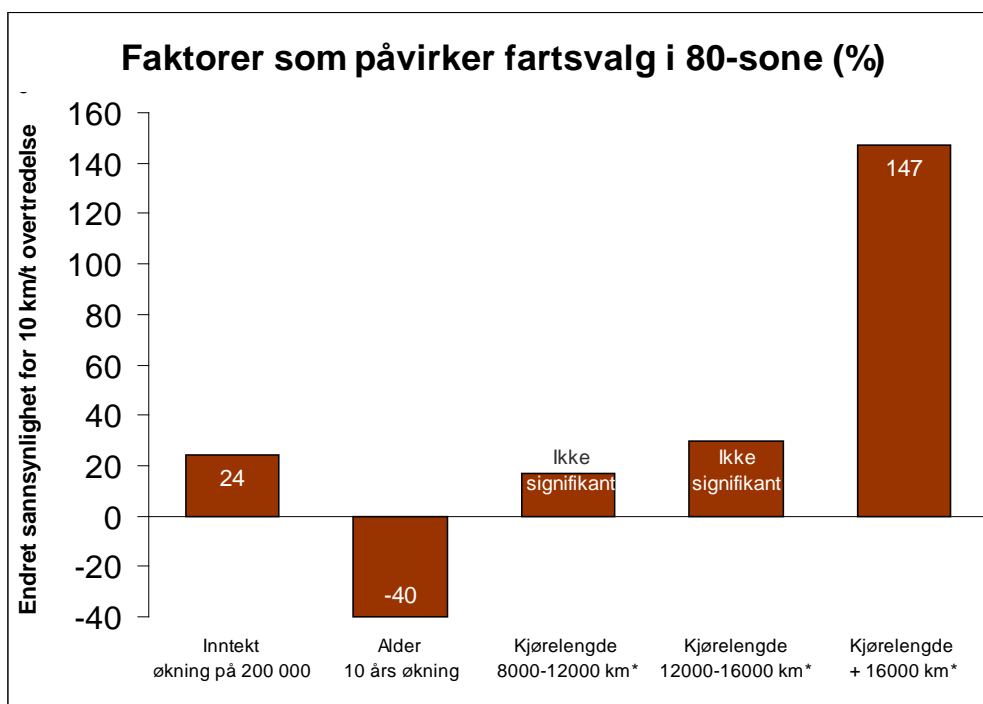
* referansekategori= under 8000 km i året.

⁵ Det var relativt få som brøt fartsgrensa med 10 km/t. Ser vi på dem som bryter fartsgrensa med 6 km/t istedenfor, blir signifikansnivået til variablene "inntekt" noe bedre, men er fortsatt ikke signifikant. Parameterestimaterne er omtrent de samme.

5.1.2 80 km/t

Tabellen med en oppsummering av parameterestimaterne finnes i vedleggstabell V 2. Figur 5.2 viser hvor stor betydning ulike faktorer har for sannsynlighet for at man bryter fartsgrensa i 80-sone, når man kontrollerer for flere variable. Resultatene av denne analysen ligner til en viss grad på analysen av 50-sone. Figuren viser imidlertid at inntekt har en signifikant effekt på om man bryter fartsgrensa i 80-sone. For hver økte inntektskategori, øker sannsynligheten for at man bryter fartsgrensa med 12 prosent. Dette kan tolkes som at en økning i inntekt på 200 000 fører til en 24 prosent økning i sannsynligheten for å bryte fartsgrensa i 80-sone.

Videre ser vi at alder og årlig kjørelengde også her har en betydning. Effekten av alder er noe svakere enn den var i 50-sone, sannsynligheten stiger med 4 % for hvert års aldersøkning. Effekten av kjørelengde er som i 50-sone, men også her noe svakere. De som kjører aller minst er de som i minst grad bryter fartsgrensa. De som kjører over 16000 km i året har ca 150% høyere sannsynlighet for å bryte fartsgrensa enn de som kjører mindre enn 8000 km.



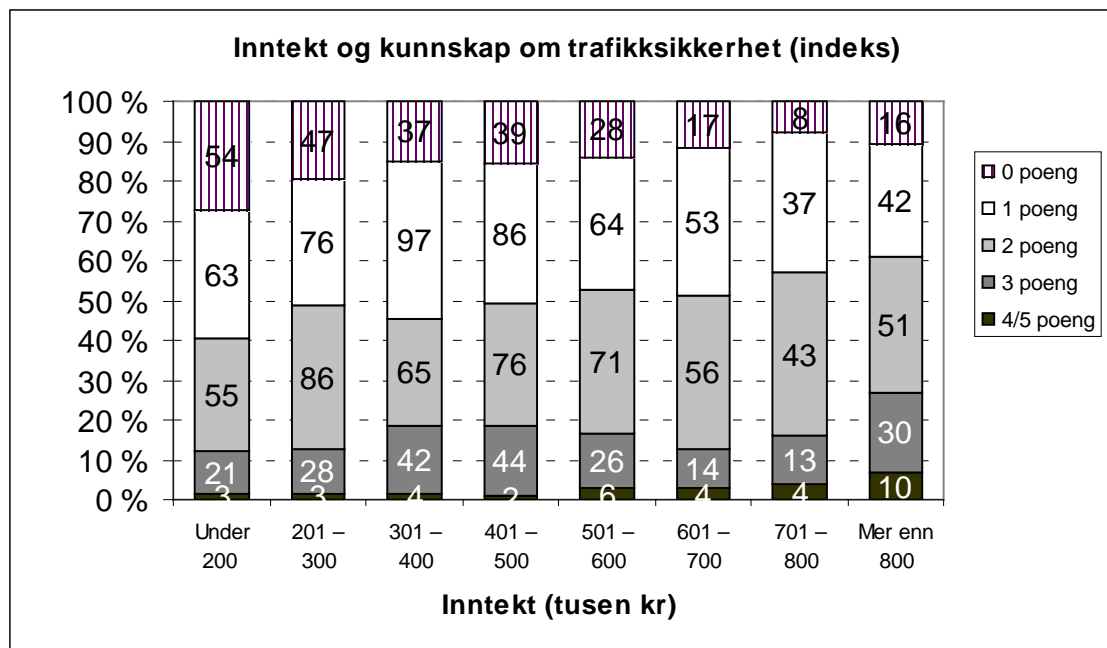
Figur 5.2 Faktorer som forklarer fartsvalg. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for fartsvertredelse i 80-sone

* referansekategori= under 8000 km i året.

5.2 Kunnskap

Som nevnt innledningsvis er det en viss sammenheng mellom inntekt og utdanning. Tradisjonelt finner man også at det er en sammenheng mellom utdanning og kunnskap. Det er derfor interessant å se om de som har høyere inntekt, også har mer kunnskap om trafikksikkerhet. For å analysere dette laget vi en indeks, hvor man fikk poeng fra 1 til 5 etter hvor mange riktige svar man hadde på spørsmålene om trafikksikkerhet (spm 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6).

Figur 5.1. Score på kunnskapsindeks etter inntekt (kategorisert). Prosent

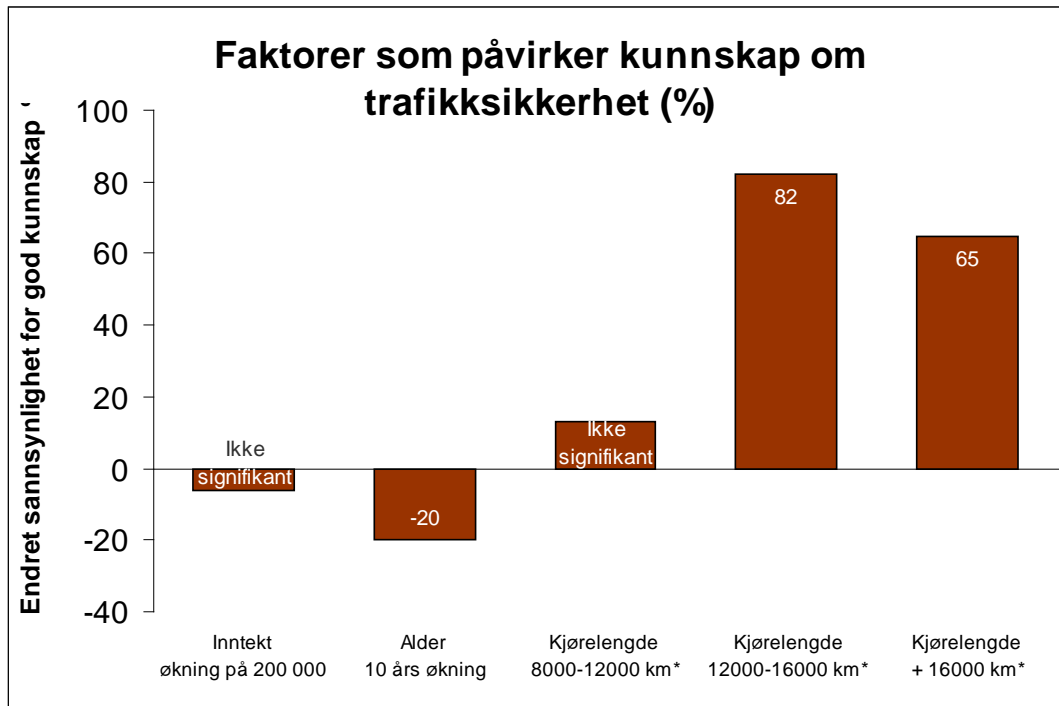


Figur 5.1 viser sammenhengene mellom inntekt og score på kunnskapsindeksen. Som vi ser er det en svak negativ sammenheng, slik at de som tjener mest er de som har flest riktige svar på spørsmålene.

For å teste om denne sammenhengen også fantes når vi kontrollerte for alder og kjørelengde, foretok vi en logistisk regresjonsanalyse. Vi beregner sannsynligheten for at man fikk 3 poeng eller mer på kunnskapsindeksen (svarte riktig på 3 eller flere spørsmål).

Tabellen med en oppsummering av parameterestimaterne finnes i vedleggstabell V 3. Figur 5.3 viser hvor stor betydning ulike faktorer har for å få 3 poeng eller over på kunnskapsindeksen.

Resultatene av denne analysen ligner til en viss grad på analysen av folks atferd (fartsvalg 50-sone). Tabellen viser at inntekt ikke har noen signifikant effekt på kunnskap om trafikksikkerhet. Videre ser vi at alder har en signifikant, men ikke sterk betydning. Jo eldre man er jo mindre vet man om trafikksikkerhet. Det er også en signifikant effekt av kjørelengde, de som kjører aller minst er de som vet minst om trafikksikkerhet.



Figur 5.3 Faktorer som forklarer kunnskap om trafikksikkerhet. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for kunnskapsindeks

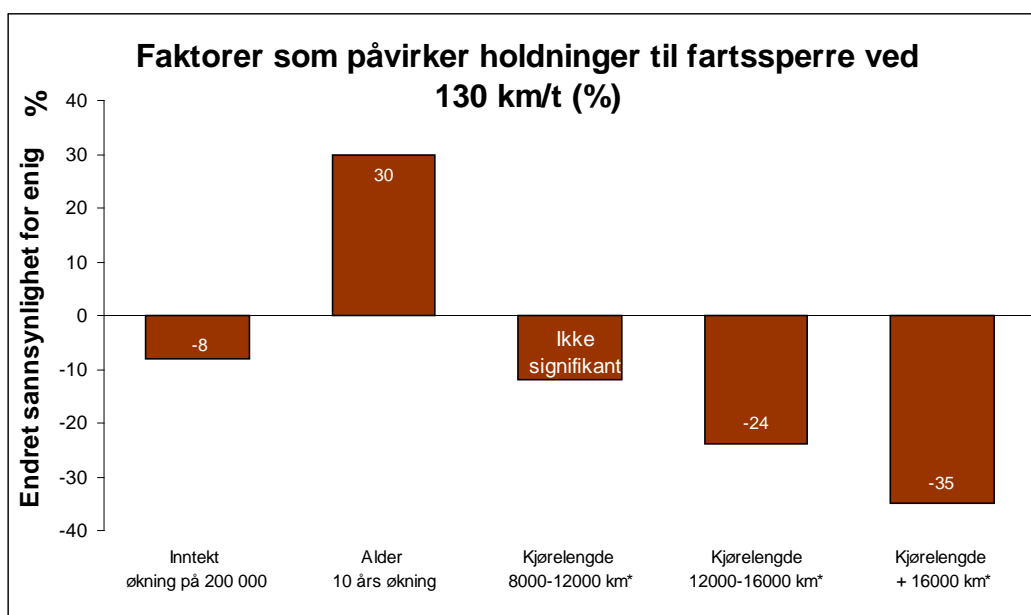
* referansekategori= under 8000 km i året.

5.3 Holdninger og inntekt

Det at vi finner en effekt av inntekt på fartsvalg i 80 sone, men ikke i 50 sone kan indikere at fartsvalg ved bykjøring og ved landeveiskjøring er to litt ulike fenomener, med ulike mekanismer som ligger til grunn. Når vi skal se på sammenhengene mellom inntekt og holdninger velger vi derfor å fokusere på holdninger til fart utenom byer og tettsteder.

Vedleggsfigur V2-V4 viser at det kan synes å være en sammenheng mellom inntekt og holdninger til ulike spørsmål knyttet til fart. De med høy inntekt er mer positive til 110 km/t fartsgrense på 4 felts motorvei, de er negative til høyere bøter for fartsovertredelser og de er negative til at de bør være fartssperre på 130 km/t på bilene.

Foretar vi imidlertid en regresjonsanalyse, se Figur 5.4, ser vi at inntekt ikke har noen signifikant betydning for holdning til økt fartsgrense på motorvei eller for økte bøtesatser (beregner sannsynlighet for å være helt/delvis enig i påstandene). Når det gjelder fartssperre på 130 km/t er det en liten negative sammenheng, som er så vidt signifikant, slik at de som har høyere inntekt er mer negative til en fartssperre. En oppsummering av parameterestimatenes finnes i vedleggstabell V 4.



Figur 5.4 Faktorer som forklarer holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for holdning til fartssperre i bilen ved 130 km/t

* referansekategori= under 8000 km i året.

6 Oppsummering

6.1 Kunnskap

For å få et innblikk i befolknings kunnskapsnivå i forhold til trafikksikkerhet og straffenivåer for ulike overtredelser, ble det blant annet spurt om hvor mange som blir drept i trafikken hvert år, hva bøtenivået er for å kjøre for fort på veg med 80 km/t, hva straffen er for å kjøre med promille (hhv høy og lav), hvilke overtredelser man får prikker i førerkort for og hvor mange prikker man får for å kjøre for fort på en veg med 80 km/t. At det er få riktige svar i tillegg til at usikkerheten knyttet til disse spørsmålene generelt er stor, tyder på at kunnskapsnivået er lavt. Generelt ser man at kvinner er mest usikre i forhold til disse spørsmålene, og at menn i noe større grad svarer riktig på dem.

Ordningen med prikkbelastning ble innført 1. januar 2004. I de tidligere undersøkelsene har man spurt om de andre kunnskapsspørsmålene. Tendensen er at usikkerheten øker i forhold til slike spørsmål, jf. tabell 6.1.

Tabell 6.1 Oppsummering av resultater fra kunnskapsspørsmål. Endring i andel riktige svar fra 2002 til 2004 og fra 1998 til 2004. += økning, ÷=reduksjon

Tema	"Riktig" svar	Endring fra 02-04	Endring 98 - 04	"Vet ikke"-andelen
Antall drepte	25 %	+	+	45 %, økende
Bot for å kjøre for fort	10 %	0	0*	35 %, økende
Straff for promille 1.6	36 %	÷	÷	24 %, økende
Bot for promille 0.6	2 %	0	0	48 %, økende
Prikker i førerkortet - overtredelser	19 %			7 %
Antall prikker i førerkortet – for fort i 80 km/t	38 %			24 %

* Her er det ikke blitt foretatt sammenlikning ettersom boten er blitt endret siden 2002

Kunnskapen om antall drepte har likevel økt noe siden 1998. Når det gjelder hvilken straff man får for å kjøre med promille på 1,6, har kunnskapsnivået sunket noe siden 1998. Kunnskapsnivået på de andre spørsmålene har i liten grad endret seg siden 1998/2002.

6.2 Adferd

Det store flertall mener at sikkerheten på vegene ikke er god nok. Ulike trafikantgrupper (gående, syklistene og bilister) og myndighetene har potensial til å gjøre noe med den. Når det gjelder hva man faktisk gjør for å forbedre sikkerheten for seg selv og andre, har det vært et par interessante endringer de siste årene, jf. tabell 6.2.

Tabell 6.2 Oppsummering resultater fra spørsmål om atferd. Endring i andel fra 2002 til 2004 og fra 1998 til 2004. += økning, ÷=reduksjon

Tema	Endring fra 02-04	Endring 98-04
Kjørt med promille	0	0
Refleksbruk	÷	÷
Sykelbruk, sommer	0	0*
Sykkellys		0*
Hjelmbruk, sykkel	+	+
Fartsvalg, 50 km/t (overskridelse)	0	0
Fartsvalg, 80 km/t (overskridelse)	0	0
Bilbeltebruk	0	+

* Endring fra 2000 til 2004

Det har vært en markant nedgang i bruken av refleks når man går på ubelyst veg i mørket siden 2002, men endringen kan tilbakeføres helt til 1998. Selv om de fleste er helt eller delvis enige i at refleks bør være påbudt i mørket, er det likevel noen færre som gir en klar tilslutning til et slik påbud enn i 2002. Bruken av hjelm har derimot økt gradvis siden 1998.

Siden 2002 har andelen som alltid bruker bilbelte stabilisert seg på litt over 90 prosent. Sammenliknet med 2000 har det vært en økning i andelen som alltid bruker bilbelte og en nedgang i andelen som vanligvis bruker bilbelte.

6.3 Holdninger

Når det gjelder holdningsendringer, er det noen som har trukket i positiv retning i forhold til trafikksikkerhet, mens andre har trukket i negativ retning. Generelt har det vært en positiv holdningsendring de siste årene når det gjelder hva myke trafikanter kan gjøre for å forbedre sikkerheten, først og fremst for seg selv, jf. tabell 6.3. Siden hhv 2000/2002 er det blitt flere som er enige i at bruk av sykkelhjelme og bruk av refleks bør påbys.

Til tross for gradvis økningen i andelen som benytter sykkelhjelme de siste årene, var det paradoksalt nok en liten en liten nedgang i støtten til at lovpåbud om bruk av sykkelhjelme i perioden 2002 til 2004. En hypotese som delvis bekreftes i denne studien, er at når gruppen som alltid bruker hjelme blir større, har den trukket til seg flere med mindre "fanatiske" holdninger til trafikksikkerhet. Det er "alltidbrukerne" (de som alltid bruker hjelme når de sykler) som har hatt den største holdningsendringen, men andelen som er positive til et påbud har gått ned i alle grupper hjelmebrukere (gruppert etter hvor ofte de benytter hjelme).

En positiv holdningsendring i forhold til bilkjøring og trafikksikkerhet, er knyttet til vurderinger av promillegrensen. Det er færre i 2004 enn i 2002 som stiller seg positive til å øke promillegrensen til det nivå man hadde før 1.1.2001 (da promillegrensen ble senket fra 0,5 til 0,2). Flere holdningsspørsmål, spesielt dem som er knyttet til fart, har imidlertid trukket i negativ retning for trafikksikkerheten i perioden 1998 til 2004. Færre gir tilslutning til at fartsgrensen i boligområder bør være 30 km/t, flere mener at

det ikke er alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort og færre er enige at boten for å kjøre for fort bør være høyere.

Selv om holdningene til fart har endret seg, har ikke selvrapporterte farten endret seg i denne perioden. Det kan derfor se ut som at holdninger ikke har betydning for fartsvalg, men det er vanskelig å si noe med sikkerhet om dette når vi ikke har objektive fartsmålinger å sammenlikne med.

Tabell 6.3 Oppsummering resultater fra spørsmål om holdninger. Endring i tilslutning til ulike påstander fra 2002 til 2004 og fra 1998 til 2004 (+ = økning, ÷ = reduksjon). Vurdering av mulig virkning av endringen for trafikksikkerheten. (+ = positivt, ÷ = negativt).

Tema	Endring fra 02-04	Endring fra 98-04	Mulig virkning for TS (98-04)
Sykkelhjelm / påbud	÷	+*	+*
Refleks / påbud	÷	+*	+*
Promille / hardere straff	0	0	0
Promille / øke til 0.5 (÷)	÷		+**
30 km/t i alle boligområder	÷	÷	÷
30 km/t i by tettsted	+	0	0
110 km/t på motorveg (÷)	0/+	0/+	0/÷
Lavere fartsgrenser	0	0	0
130 km/t fartssperre	0/÷	0	0
Fartssperre lik fartsgrense	0/+	0	0
Sikkerheten er god nok (÷)	0/+	0	0
Rutinerte bilister kan kjøre for fort (÷)	+	+	÷
Bilister stopper for fotgjengere ved gangfelt	0		
Sikkerhet er trafikantenes ansvar	0/+	÷	
Høyere bot for å kjøre fort	÷	÷	÷
Biltrafikken bør begrenses for å bedre miljøet	÷	÷	
Tunge kjøretøyer kjører hensynsfullt	0		

* Endring fra 2000 til 2004

** Endring fra 2002 til 2004

Spørsmål merket med (÷) er spørsmål hvor et positivt svar innebærer en reduksjon av trafikksikkerheten (eks: fartsgrensene bør økes).

6.4 Inntekt som forklaringsvariabel

Det kan synes som de som har høyere inntekter sier i større grad at de bryter fartsgrensene, de scorer lavere på spørsmålene om trafikksikkerhet, og de har mindre positive holdninger til restriksjoner mht fart. Tar vi i tillegg hensyn til alder og hvor langt man kjører i året, ser vi imidlertid at bildet er noe mer nyansert. De rikeste bryter oftere fartsgrensa i 80-soner, men ikke i 50-soner. Det er ingen forskjell når det gjelder kunnskaper mellom inntektsgruppene. Det er heller ingen holdningsforskjeller, bortsett fra at de med høy inntekt er litt mindre positive til fartssperre som gjør at bilene ikke kan kjøre over 130 km/t.

Reference List

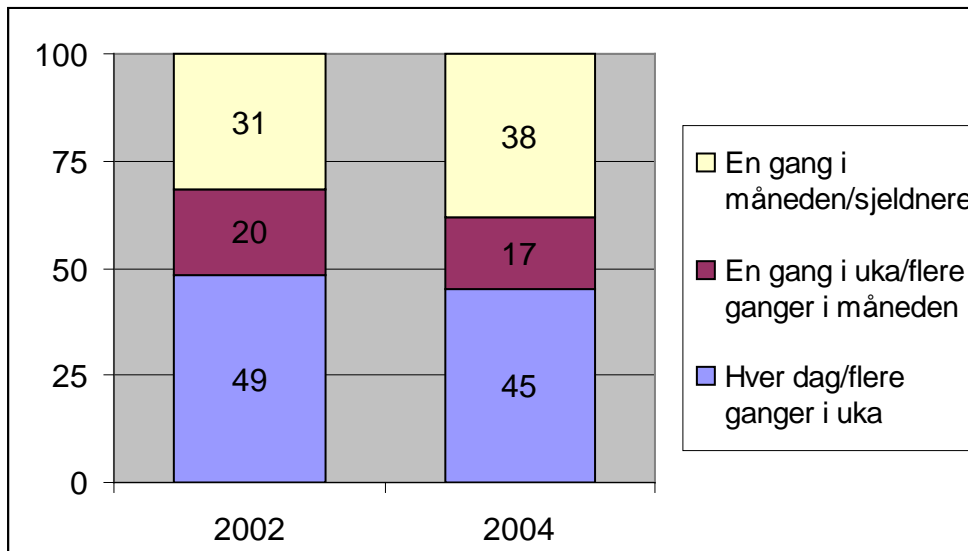
Fyhri, A. (2003). *Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet i 2002* Rep. No. SM1460/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Fyhri, A. (2001). *Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet* Rep. No. SM1263/2001. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

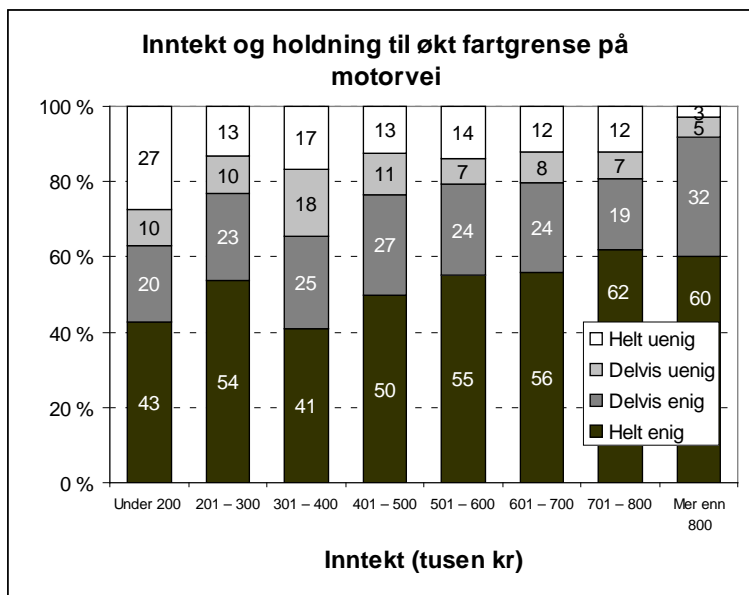
Hellevik, O. (1991). *Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap*. Oslo: Universitetsforlaget.

TS

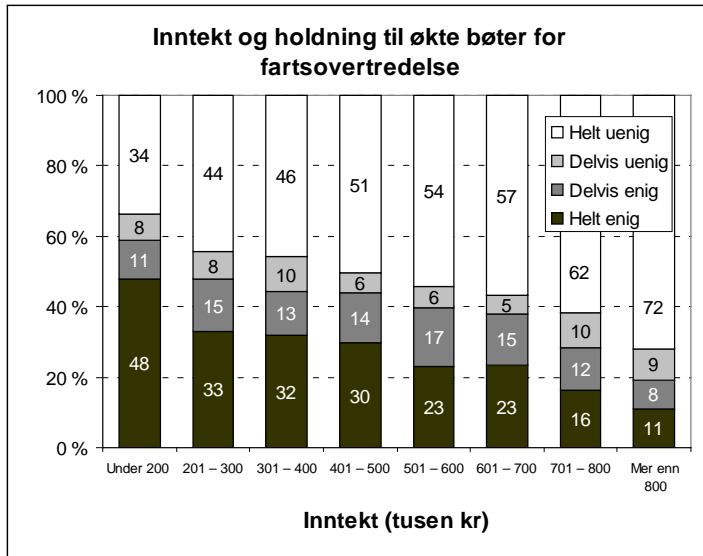
7 Vedlegg - tabeller og figurer



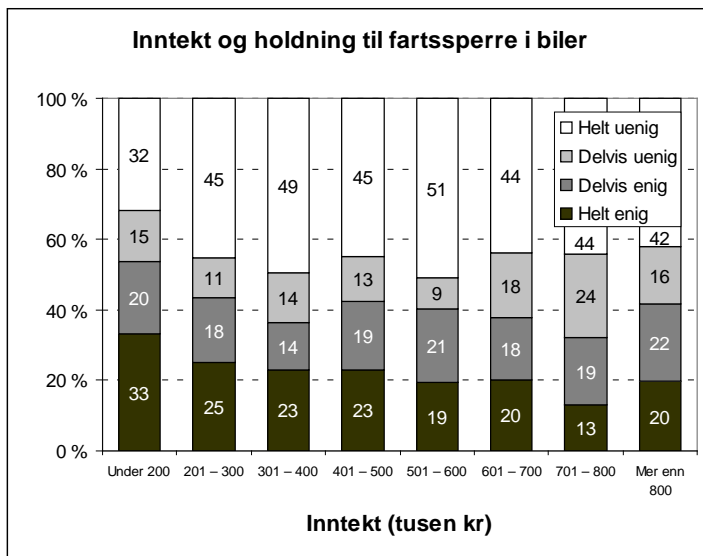
Figur V 1. Sykelbruk i 2002 og 2004 blant de som har sykkel. Prosent. N=1420 (2002) og N=1466 (2004).



Figur V 2. Holdninger økt fartsgrense og inntekt. Prosent



Figur V 3. Holdninger til økte bøter for fartsovertredelse og inntekt. Prosent



Figur V 4. Holdninger til fartssperre og inntekt. Prosent

Tabell V 1. Faktorer som forklarer fartsvalg. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for fartsøvertredelse i 80-sone

	Sig.	Exp(B)
Inntekt (8 kategorier)	0.49	0.96
Alder	0.00	0.94
Kjørelengde (referansekategori under 8000 km)	0.01	
8000-12000 km	0.18	1.72
12000-16000 km	0.55	1.33
Mer enn 16000 km	0.00	2.93
Konstant	0.10	0.44

Tabell V 2. Faktorer som forklarer fartsvalg. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for fartsøvertredelse i 80-sone

	Sig.	Exp(B)
Inntekt (8 kategorier)	0.00	1.12
Alder	0.00	0.96
Kjørelengde (referansekategori under 8000 km)	0.00	
8000-12000 km	0.52	1.17
12000-16000 km	0.33	1.30
Mer enn 16000 km	0.00	2.47
Konstant	0.15	0.62

Tabell V 3. Faktorer som forklarer kunnskap om trafikksikkerhet. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for kunnskapsindeks

	Sig.	Exp(B)
Inntekt (8 kategorier)	0.32	0.97
Alder	0	0.98
Kjørelengde (referansekategori under 8000 km)	0.01	
8000-12000 km	0.57	1.13
12000-16000 km	0	1.82
Mer enn 16000 km	0.01	1.65
Konstant	0	0.43

Tabell V 4. Faktorer som forklarer holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for holdning til fartssperre i bilen ved 130 km/t

	Sig.	Exp(B)
Inntekt (8 kategorier)	0.06	0.96
Alder	0	1.03
Kjørelengde (referansekategori under 8000 km)	0.05	
8000-12000 km	0.44	0.88
12000-16000 km	0.13	0.76
Mer enn 16000 km	0.01	0.65
Konstant	0	0.15



Statens vegvesen

Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
TS-seksjonen
Kontoradresse: Brynsengfareet 6A, Oslo
Postadresse: Postboks 8142 Dep., 0033 Oslo
Telefon: 22 07 35 00 – Telefax: 22 07 33 08