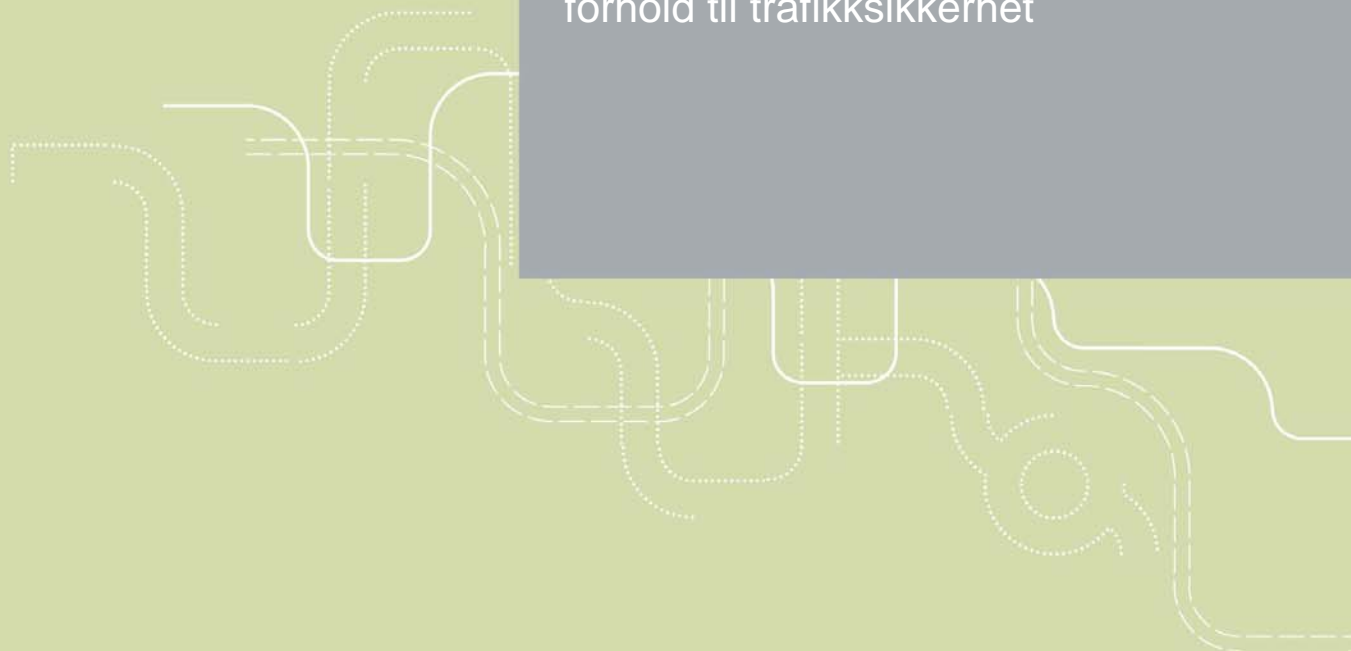


Redigert av  
Susanne Nordbakke  
Terje Assum  
TØI rapport 988/2008

**tøi** Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



## Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafiksikkerhet





# Innvandrerers ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet

Redigert av

Susanne Nordbakke og Terje Assum

The Institute of Transport Economics (TOI) holds the exclusive rights to the use of the entire report and its individual sections. Contents of the report may be used for referencing or as a source of information. Quotations or references must be attributed to TOI as the source with specific mention made to the author and report number. Contents must not be altered. For other use, advance permission must be provided by TOI. The report is covered by the terms and conditions specified by the Norwegian Copyright Act.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0927-6 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0928-3 Elektronisk versjon

Oslo, november 2008

---

**Tittel:** Innvandereres ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet

**Forfatter(e):** Susanne Nordbakke; Terje Assum; red.

TØI rapport 988/2008

Oslo, 2008-11

163 sider

ISBN 978-82-480-0927-6 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0928-3 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Vegdirektoratet, Statens Vegvesen

**Prosjekt:** 3329 Innvandrere

**Prosjektleder:** Susanne Nordbakke

**Kvalitetsansvarlig:** Fridulv Sagberg

**Emneord:**

trafikksikkerhet; ulykkesrisiko; innvandrer

**Sammendrag:**

Prosjektet som er rapportert er det første store prosjektet om innvandrere og trafikksikkerhet i Norge og bygger på analyser av ulykkesstatistikk, av fokusgruppeintervjuer og av en spørreundersøkelse. Studien viser klart at innvandrere fra "ikke-vestlige" land med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort, især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. Videre viser studien at utfordringer knyttet til bilførere fra ikke-vestlige land er å finne langs tre dimensjoner: (1) At innvandrere tar med seg kunnskap (eller mangel på kunnskap) om og holdninger til trafikksikkerhet fra sitt opprinnelsesland, og (2) At det å være i en ny "setting" når det gjelder kjøre- og trafikforhold, kan gjøre det vanskelig for innvandrere å kjøre bil i Norge. (3) At føreropplæringen oppleves som problematisk av mange, og at språk er en av utfordringene knyttet til dette.

Spørreundersøkelsen avdekket imidlertid små forskjeller i trafikksikkerhetsrelatert atferd, og det er dermed vanskelig å finne forklaringer på den høyere ulykkesrisikoen blant ikke-vestlige innvandrere.

---

**Title:** Accidents risk and traffic safety among immigrants

**Author(s):** Susanne Nordbakke; Terje Assum; red.

TØI report 988/2008

Oslo: 2008-11

163 pages

ISBN 978-82-480-0927-6 Paper version

ISBN 978-82-480-0928-3 Electronic version

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

Directorate of Public Roads; Public Road Administration

**Project:** 3329 Immigrants

**Project manager:** Susanne Nordbakke

**Quality manager:** Fridulv Sagberg

**Key words:**

traffic safety; accident risk; immigrant

**Summary:**

The report describes the first large project on immigrants and traffic safety in Norway and is built upon analysis of accidents statistics, focus groups interviews and a survey. The study shows that the accident risk is higher among non-western immigrants with a Norwegian driver licence than among Norwegians, and that the risk is especially high among immigrants from the Middle east and Africa. Furthermore, the study shows the main challenges related to non-western immigrants as car drivers can be found on three dimensions: (1) that immigrants bring with them knowledge (lack of knowledge) and attitudes to traffic safety from their country of origin, and (2) the being in a new setting when it comes to driver- and traffic conditions, can make it difficult for immigrants to drive in Norway, (3) That many immigrants experience problems with the Norwegian driver licence training and that language is one of the main challenges. Only small differences between immigrants and Norwegians were found in regard to traffic safety related behaviour. Thus it is hard to explain the higher risk among non-western immigrants.

**Language of report:** Norwegian

---

*Rapporten kan bestilles fra:*

*Transportøkonomisk institutt, Biblioteket*

*Gaustadalleen 21, 0349 Oslo*

*Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

---

*The report can be ordered from:*

*Institute of Transport Economics, The library*

*Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway*

*Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)*

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2008

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

# Forord

Rapporten beskriver prosjektet ”Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet” som er gjennomført på oppdrag for Vegdirektoratet, Statens vegvesen. Prosjektet er basert på tre undersøkelser som bygger på hverandre; analyse av ulykkesstatistikk, en fokusgruppeintervjustudie og en spørreundersøkelse. Formålet med prosjektet var få økt kunnskap om innvandrerens ulykkesrisiko og deres forhold til trafikksikkerhet som bilførere. Det finnes lite tidligere forskning på dette i Norge. Prosjektet har fokusert på førstegenerasjonsinnvandrere (dvs. personer født i utlandet av to utenlandskfødte foreldre) fra ikke-vestlige land, her definert som Asia med Tyrkia, Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Øst-Europa.

Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Richard Muskaug som har bidratt med oppfølging av og innspill til prosjektet. Noralv Berg i Vegdirektoratet har vært behjelpelig med tilrettelegging av førerkortregisteret for analyser og med utvalgstrekking fra dette registeret for spørreundersøkelsen. Kari Fyhn hos SSB har vært kontaktperson i forbindelse med ulykkesstatistikken. Kristina Kvarv Andreassen i SSB har vært behjelpelig med å hente fram opplysninger om innvandrerbefolkningen i Norge. Strålfors AS og Camilla Bjørnsen har hatt ansvaret for utsendingen av spørreundersøkelsen.

Deler av prosjektet er blitt utført av henholdsvis Statens väg- og transportforskningsinstitut (VTI) og NTNU, Forskningsenheten Voksne i livslang læring (ViLL) på oppdrag fra Transportøkonomisk institutt. VTI, ved Gunilla Sørensen og Mohammad-Reza Yahya, har gjennomført analysene av ulykkesstatistikken koblet opp mot førerkortregisterdata og har skrevet ”Del 1 Ulykkesrisiko” i denne rapporten. NTNU, Vill ved Oscar Amundsen og Tor Arne Stubbe har gjennomført fokusgruppeintervjustudien og beskrevet denne i ”Del 2 Fokusgruppeintervjustudie” i rapporten. Transportøkonomisk institutt (TØI) har hatt prosjektlederansvaret og har gjennomført spørreundersøkelsen som beskrevet i ”Del 3 Spørreundersøkelse” i denne rapporten. TØI har også stått for innhenting av data til analysene av ulykkesrisiko. Videre har TØI bidratt med innspill til fokusgruppeintervjustudien (beskrevet i eget arbeidsdokument) og også laget en litteraturoversikt over innvandrere og trafikksikkerhet. Prosjektgruppa ved TØI har bestått av Susanne Nordbakke, som har vært prosjektleder, Terje Assum og Astrid Amundsen. Forskningsleder ved TØI, Fridulv Sagberg, har kvalitetssikret rapporten. Unni Wettergreen ved TØI har hatt ansvaret for layout av rapporten. Svein Johansen ved TØI har håndtert og sortert innkomne skjema.

Oslo, november 2008  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*     *Fridulv Sagberg*  
instituttssjef        forskningsleder



# **Innhold**

## **Sammendrag**

## **Summary**

<b>Innledning</b> Susanne Nordbakke, Terje Assum og Astrid Amundsen.....	<b>1</b>
<b>Del 1 Ulykkesrisiko (registeranalyser)</b> Gunilla Sörensen och Mohammad-Reza Yahya .....	<b>13</b>
<b>Del 2 Fokusgruppeintervjustudie</b> Oscar Amundsen og Tor Arne Stubbe .....	<b>47</b>
<b>Del 3 Spørreundersøkelse</b> Susanne Nordbakke, Astrid Amundsen og Terje Assum.....	<b>63</b>
<b>Oppsummering, diskusjon og konklusjon</b> Terje Assum og Susanne Nordbakke .....	<b>131</b>
<b>Litteratur</b> .....	<b>139</b>
<b>Vedlegg</b> .....	<b>143</b>

## *Innhold*



## Sammendrag:

# Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet

### *Formål og avgrensning*

Formålet med prosjektet har vært å få økt kunnskap om innvandreres ulykkesrisiko og deres forhold til trafikksikkerhet som bilførere. Dette er det første store prosjektet på dette temaet i Norge. Prosjektet har vært avgrenset til å gjelde:

- Bilførere
- Førstegenerasjonsinnvandrere, det vil si personer født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre
- Innvandrere fra ikke-vestlige land, her definert som Asia, Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Øst-Europa.

Prosjektet har bestått av tre deler: 1) Analyser av ulykkesstatistikk hvis formål var å få kunnskap om ulykkesrisiko blant utenlandsfødte personbilførere, 2) En fokusgruppeintervjuestudie av bilførere født i utlandet og 3) En spørreundersøkelse blant både norskfødte og utenlandskfødte bilførere fra ikke-vestlige land. Formålet med de to sistnevnte studiene var å få kunnskap om innvandrers kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet samt å belyse mulige forklaringer på eventuelle forskjeller i ulykkesrisiko mellom innvandrere fra ikke-vestlige land og norskfødte personer.

### *Analyser av ulykkesstatistikk (Del 1)*

Studien av ulykkesrisiko blant personbilførere er basert på trafikkulykkesregisteret, førerkortregisteret og folkeregisteret. Ulykkesrisikoen for personbilførere er blitt beregnet på grunnlag av antallet førere innblandet i ulykker som andel av alle personbilførere, det vil si personer med norsk førerkort for personbil.

Studien viser klart at innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Generelt gjelder det innvandrere fra "ikke-vestlige" land, men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. For menn født i Midt-Østen og Afrika er ulykkesrisikoen mer enn dobbelt så høy som for menn født i Norge. Også kvinner født i Midt-Østen har mer enn dobbelt så høy ulykkesrisiko som norskfødte kvinner. Vestlige innvandrere med norsk førerkort er i snitt yngre enn ikke-vestlige innvandrere med norsk førerkort, men i nesten alle aldersgrupper har førere fra Afrika og Midt-Østen høyest risiko. Selv om det er visse metodiske begrensninger i denne studien, er forskjellene mellom bilførere

født i ikke-vestlige land og i Norge så klare at det ikke er tvil om resultatene. Tilsvarende forskjeller er også funnet i Sverige.

Risikoen for en singelulykke er også større blant ikke-vestlige innvandrere enn for norskfødte. For kvinner med ikke-vestlige bakgrunn er risikoen for en singelulykke dobbelt så stor som for norskfødte kvinner, mens risikoen for menn med ikke-vestlig bakgrunn er 170 prosent høyere enn for norskfødte menn. Norskfødte kvinner har lavere risiko for en singelulykke enn norskfødte menn.

### *Fokusgruppeintervjustudien (Del 2)*

Undersøkelsen av ulykkesrisiko kan bare i liten grad si noe om *hvorfor* det er slike forskjeller. Derfor er det også gjennomført fokusgruppeintervjuer og en spørreundersøkelse for å finne ut mer om årsakene til forskjellene i risiko. Det ble gjennomført gruppeintervjuer med personer født i Pakistan, Somalia, Vietnam, Irak og Polen. Disse landgruppene utgjør de største ikke-vestlige innvandrergруппene i Norge. Personer med samme landbakgrunn ble intervjuet sammen. Alle som ble intervjuet hadde norsk førerkort.

Fokusgruppeintervjuene viste at språk og språkforståelse kan være et problem ved førerprøven og muligens også ved føreropplæringen. Mange innvandrere kan være stresset av problemer som engstelse for familie i hjemlandet, krigserfaringer og lignende, som gjør det vanskelig å konsentrere seg om sikker kjøring. Noen innvandrere kommer fra kulturer hvor det er en vanlig oppfatning at ting som skal skje, allerede er bestemt og derfor ikke kan påvirkes. Forhold til bruk av rusmidler ved bilkjøring kan også være annerledes i andre land enn i Norge. I noen land kan dette være mindre strengt og i andre land strengere enn i Norge. Ansvarsforhold mellom ulike trafikantgrupper som bilførere og fotgjengere kan også være forskjellig i innvanderers hjemland og i Norge. I noen land er det fotgjengernes ansvar å passe seg for bilene, mens bilførerne har mindre ansvar for fotgjengernes sikkerhet. Omstilling fra trafikk i hjemlandet til trafikk i Norge kan gjøre det vanskeligere for dem som hadde førerkort i hjemlandet enn for dem som ikke hadde det. Kanskje er det lettere å ta førerkort i Norge hvis man ikke har hatt førerkort i hjemlandet? Holdninger til hva som er en god og en dårlig sjåfør kan være svært forskjellig – blant annet med hensyn til avstand til andre kjøretøy og trafikanter og til bruk av sikkerhetsutstyr. Motiv for å følge regler kan i større grad enn i Norge være å unngå bøter heller enn å unngå ulykker, men fokusgruppeintervjuene viste likevel at informantene har fått en ”betydelig mengde” bøter. I andre land kan det være større forskjell på formelle og uformelle regler for atferd i trafikken. Norsk klima var ikke noe problem for informantene. En viktig faktor for atferd i trafikken kan være hvor lang tid man har hatt norsk førerkort. Et forhold som er velkjent også for norskfødte sjåførere.

Fokusgruppeintervjuer kan få fram viktige forklaringer, men har et svært begrenset antall informanter. Derfor er det ikke mulig å generalisere på grunnlag av slike intervjuer, men denne metoden gir grunnlag for hypoteser som kan testes ut ved kvantitative metoder som spørreundersøkelser, se del 3.

### Spørreundersøkelsen (Del 3)

Spørreundersøkelsen ble gjennomført blant personer født i Pakistan, Irak, Vietnam, Polen og Norge. Utvalget ble trukket fra det norske førerkortregisteret. Til sammen ble det sendt ut 5133 skjema. Svarprosenten var høyere for personer født i Norge (40 prosent) enn for personer med utenlandsk opprinnelse (17 prosent). Personer født utenfor Norge fikk ett skjema på norsk og ett på språket til sitt opprinnelsesland slik at de selv kunne velge hvilket språk de ville besvare undersøkelsen på.

Vi finner få forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de oppgir at de opptrer som bilførere i forhold til trafikksikkerhet. Dette gir grunn til å betvile hvor godt spørreundersøkelsen har klart å fange opp reell atferd i populasjonen av bilførere, spesielt tatt i betraktning resultatene fra Del 1 i dette prosjektet som viser at ikke-vestlige innvandrere har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte. I samfunnsvitenskapen er det et generelt fenomen at selvrapportert atferd ikke alltid er i samsvar med atferd målt med mer objektive metoder.

Flere funn i studien tyder derimot på at det er forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de forholder seg til trafikksikkerhet som kan ha betydning for ulykkesrisiko. Forskjellene kan gi utslag både i positiv og negativ retning:

- Eksterne forhold (andre medtrafikanter, dårlige veier og skjebne) tillegges noe større vekt som ulykkesårsaker i enkelte innvandrergrupper sammenliknet med norskfødte.
- Systematikken i hvordan respondentene har besvart ulike holdningsspørsmål og spørsmål om begrunnelser for brudd på trafikkreglene, tilsier at innvandrere generelt har noe mindre tiltro til regelverkets betydning enn norskfødte og at de til en viss grad har større tiltro til egne ferdigheter enn norskfødte.
- Unntaket gjelder spørsmålene om overholdelse av fartsgrenser. Flere innvandrere enn norskfødte oppgir at de alltid overholder fartsgrenser, både i og utenfor tettbygde strøk. Dette gjelder i særskilt grad irakere og vietnamesere. Det er også noen flere innvandrere enn norskfødte som begrunner overholdelse av fartsgrenser med at det "er tryggest/sikrest". Igjen er det flest irakere og vietnamesere som skiller seg ut ved at det er flest i disse landgruppene som oppgir dette.
- Norskfødte og polske synes å ha et likt forhold til fart. Begge landgruppene skårer dårligst på spørsmålene om overholdelse av fartsgrenser, og andelen som oppgir "det følte unaturlig å kjøre så sakte på den aktuelle strekningen" som begrunnelser for at de av og til bryter fartsgrensen er høyest i disse gruppene. Disse funnene tyder på at polakker og norskfødte har mer tiltro til egen vurderingsevne når det gjelder fart enn til trafikkregler generelt. Polske er også lik norskfødte på en rekke andre kunnskaps- og holdningsspørsmål.
- Bøter kan være en indikator på atferd i trafikken. Menn fra Pakistan og Irak skiller seg ut ved at de i større grad enn menn fra andre land (inkludert Norge) har fått bøter i løpet av det siste året. Pakistanske menn har signifikant høyere årlig eksponering enn norskfødte menn, og det er

grunn å tro at høyere eksponering kan forklare noe av det høyere bøtenivået blant pakistanske menn. Menn fra Irak skiller seg imidlertid ikke ut fra norskfødte menn når det gjelder eksponering. Kjørelenge kan dermed ikke forklare hvorfor irakiske menn får flere bøter enn norskfødte menn, noe som tyder på forskjeller i atferd mellom disse gruppene.

- Beltebruken er lavest blant Pakistanske menn, noe som delvis kan tilskrives den høyere andelen yrkessjåfører i denne gruppen. Irakiske og vietnamesiske menn skiller seg derimot ut fra norskfødte menn ved at de i noe større grad oppgir at de alltid bruker bilbelte både i og utenfor tettsteder.
- Kvinner med innvandrerbakgrunn påser i noe mindre grad enn norskfødte kvinner at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte.
- Den vanligste begrunnelsen for ikke å sikre barn er ”har ikke barnestol/pute”, noe som gjelder norskfødte i noe større grad enn innvandrere. For innvandrere synes en tilleggsforklaring å være mangel på kunnskap om hvorfor det er viktig å sikre små barn i barnestol eller med pute, da disse i større grad enn norskfødte oppgir at ”barnet blir holdt fast av en voksen”, ”kjørte sakte og forsiktig” og ”det er like sikkert med bare et vanlig bilbelte”.
- ”Dårlig tid” er oftere brukt som begrunnelse for å ikke overholde trafikkreglene blant innvandrere enn blant norskfødte.
- Når det gjelder ansvarsforhold mellom bilister og syklister er det flere forhold som tyder på at innvandrere i større grad enn personer født i Norge mener at bilistene har større råderett over veien enn det syklistene har, selv om de fleste er enige i at bilister alltid skal ta hensyn til syklister: Disse funnene tyder på at erfaringer fra andre land der myke trafikanter ofte har mindre rettigheter på veien har betydning for hvordan man forholder seg til myke trafikanter, først og fremst syklister, i Norge. Manglende kunnskap om syklisters rettigheter kan også være en forklaring for de med bakgrunn i land der det er få syklister.
- Hvor integrert en person er, først og fremst målt ut i fra hvor godt en person behersker norsk, har imidlertid betydning for en rekke spørsmål om kunnskap, holdninger og atferd. Dette kan også slå ut i mer negativ atferd, der man ser at de som har besvart skjemaet på norsk i mindre grad overholder fartsgrensene enn de som har besvart skjemaet på et annet språk. Integrering slår imidlertid positivt ut på holdninger til trafikkregler og i forhold til årsaksforklaringer generelt.
- Nye trafikk- og kjøreforhold og føreropplæring er utfordringer for en del innvandrere. Disse utfordringene synes å være størst blant de som ikke behersker norsk så godt. Vær og føre er også noe enkelte innvandrere opplever som utfordringer.

### *Konklusjoner*

Dette prosjektet er det første store prosjektet om innvandrere og trafikksikkerhet i Norge. Prosjektet bygger til dels på tilsvarende svenske prosjekter som har vist at innvandrere har høyere risiko enn svensker. I dette prosjektet er det vist at utenlandsfødte med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Fokusgruppeintervjuene peker på noen problemer innvandrere kan ha med bilkjøring i Norge, men uten at dette kan generaliseres. Spørreundersøkelsen tar opp disse problemene og andre temaer. Det er ikke funnet noen enkle forklaringer på de forskjellene i ulykkesrisiko som første del av prosjektet har avdekket, selv om en del forskjeller i kunnskap og holdninger mellom norskfødte og utenlandsfødte kan være en del av årsaken til forskjellene i ulykkesrisiko.

I sum tilsier resultatene fra fokusgruppeintervjuene og spørreundersøkelsen at utfordringer knyttet til innvandrerens forhold til trafikksikkerhet er å finne langs tre dimensjoner:

- (1) At innvandrere tar med seg kunnskap og holdninger fra sitt opprinnelsesland, men at disse endres gjennom integrering
- (2) At det å være fra land med andre kjøre- og trafikkforhold, kan gjøre det vanskelig for innvandrere å kjøre bil i Norge.
- (3) At føreropplæringen oppleves som problematisk av mange, og at språk er en av utfordringene knyttet til dette.

Spørreundersøkelsen har begrensninger i form av overrepresentasjon av folk med høy utdanning blant dem som svarte og i antall nasjoner som er representert. Innvandrere fra Afrika er ikke med, fordi det ikke var mulig å få svar fra personer fra Somalia. Dette er spesielt uheldig, fordi undersøkelsen av ulykkesrisiko viser at førerkortinnehavere født i Afrika eller Midt-Østen har spesielt høy ulykkesrisiko. Det er derfor behov for mer forskning om de gruppene som har høyest risiko.

Det er vanskelig å målrette trafikksikkerhetstiltak mot innvandrere, men fysiske og juridiske tiltak som har god effekt, vil også ha god effekt for innvandrere. Det kan imidlertid være behov for mer informasjon om trafikkforhold i Norge generelt og spesielt om hvordan og hvorfor fysiske og juridiske tiltak anvendes i Norge, for eksempel i tilknytning til føreropplæring.



**Summary:**

# **Accidents risk and traffic safety among immigrants**

The purpose of this project has been to increase the knowledge about accident risk of immigrants and their relation to traffic safety in terms of knowledge, attitudes and behaviour. The project has been limited to concern:

- car drivers
- first generation immigrants, that is persons that are born abroad by two foreign parents (both born abroad)
- immigrants from non-western countries, here defined as Asia included Turkey, Africa, South- and Central America and East-Europe.

The project was based on three different studies that are built upon each other: 1) Analysis of accident statistics where the purpose was to have knowledge about accidents risk among car drivers born abroad, 2) A focus group interview study with car drivers born in a non-western country with a Norwegian driver licence, 3) A survey among car drivers, both Norwegians and immigrants from non-western countries. The purpose of the two latter studies was to have knowledge about both driver behaviour related to traffic safety and knowledge and attitudes towards traffic safety issues in order to explain potential differences in accidents risk among immigrants and Norwegians.

The study of accident risk is based on Norwegian accidents statistics, the Norwegian drivers licences register and the national register of the Norwegian population. Accidents risk is calculated for people with a Norwegian driver licence and is measured as involvement in accidents per driver licence. The main result from this study is that the accident risk is higher among immigrants from non-western countries than for Norwegians. Accidents risk is highest among drivers from the Middle East and Africa. Men from the Middle East and Africa have an accidents risk twice as high as Norwegian men. The accidents risk for women from the Middle East is twice as high as for Norwegian women.

The focus group interview study and the survey find no simple explanations for the differences in accidents risk among immigrants from non-western countries and Norwegians. The survey does not detect any differences in traffic safety related behaviour among drivers from non-western countries and drivers born in Norway. A major problem with the survey is the overrepresentation of immigrants with higher education and the low response rate among immigrants. However, apart from the traffic safety related behaviour, the survey reveals differences in regard to knowledge and attitudes toward traffic safety issues, as well as problems in regard to the Norwegian driver licence training among immigrants. In sum; the

focus groups interview and the survey reveals that the challenges in regard to immigrants and traffic safety is to be found on three dimensions:

- 1) That immigrants bring along knowledge and attitudes from their country of origin that are usually not favourable for safe behaviour in traffic. However, the knowledge and attitudes seem to change along with higher integration, measured as command of the Norwegian language.
- 2) That coming from another country with different driver- and traffic conditions makes it difficult to drive in Norway.
- 3) That language is a challenge for the Norwegian driver licence education.



# Innledning

## Innvandrerers ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet

Av Susanne Nordbakke, Terje Assum og Astrid Amundsen

### Innhold

<b>1 Innledning</b> .....	<b>3</b>
1.1 Bakgrunn.....	3
1.2 Problemstillinger og avgrensning av fokusområde .....	4
1.3 Tidligere undersøkelser.....	5
1.3.1 Svenske undersøkelser .....	5
1.3.2 Undersøkelser fra andre land .....	6
1.3.3 SARTRE – forskjeller mellom europeiske land .....	7
1.4 Teoretiske perspektiver.....	7
1.5 Data og metode .....	9
1.5.1 Ulykkesrisiko – Del 1 .....	9
1.5.2 Innvandrerers kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet – Del 2 og Del 3.....	9
1.5.3 Kvalitative fokusgruppeintervju – Del 2 .....	10
1.5.4 Spørreundersøkelse – Del 3 .....	11
1.6 Oppbygging av rapporten .....	11



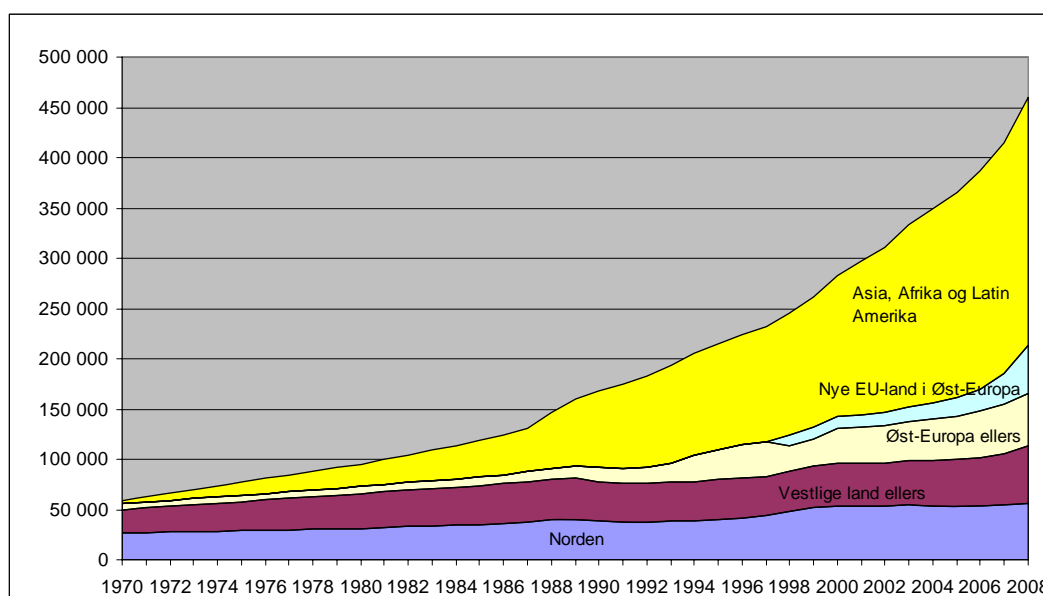
# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Formålet med prosjektet som her er rapportert har vært å få økt kunnskap om innvandreres ulykkesrisiko og deres forhold til trafikksikkerhet som bilførere. Det finnes ingen tidligere forskning på dette i Norge.

En innvandrer er definert av SSB som en person med to utenlandsfødte foreldre eller mer presist; en person som verken har foreldre eller besteforeldre som er født i Norge ( <http://www.ssb.no/innvbef/> ). Innvandrere sett under ett utgjør i dag 9,7 prosent av Norges 4,6 millioner innbyggere ( <http://www.ssb.no/innvandring/> ). De fleste av disse, 381 000 personer, er førstegenerasjonsinnvandrere (dvs. født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre), mens 79 000 personer er født i Norge av to utenlandsfødte foreldre ( <http://www.ssb.no/innvbef/> ).

Innvandrerbefolkningen har økt betydelig siden slutten av 80-tallet, og det er først og fremst personer med bakgrunn fra den tredje verden og Øst-Europa (både land med og uten medlemskap i EU) har stått for denne utviklingen. Polen utgjør den største gruppen av innvandrere fra Nye EU-land i Øst-Europa ( <http://www.ssb.no/innvbef/> ). Figur 1 viser økningen i innvandrerbefolkningen etter landbakgrunn fra 1970 fram til 2008.



Kilde: SSB 2008/<http://www.ssb.no/innvbef/>

Figur 1. Innvandrerbefolkningen etter landbakgrunn. 1970-2008. Antall.

Innvandrere med ikke-vestlig bakgrunn dominerer. Ifølge SSBs definisjon, (pr 29 april, <http://www.ssb.no/innvbef/>)<sup>1</sup> omfatter kategorien ”ikke-vestlige land” Asia med Tyrkia, Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Øst-Europa. Innvandrere fra ikke-vestlige land utgjør i dag 7,3 prosent av den norske befolkning (<http://www.ssb.no/innvbef/>). I denne rapporten benyttes samme definisjon bortsett fra at Tyrkia ikke er inkludert.

I alle kommuner, bortsett fra i to, bor det ikke-vestlige innvandrere (<http://www.ssb.no/innvbef/tab-2008-04-29-10.html>). Andelen ikke-vestlige innvandrere av folketallet varierer mellom de ulike kommunene (<http://www.ssb.no/innvbef/>). Den høyeste andelen finner vi i Oslo (21 prosent), Drammen (17 prosent) og i Lørenskog (14 prosent).

De største gruppene med ikke-vestlige bakgrunn er personer med polsk opprinnelse (32 000), med pakistansk opprinnelse (29 100), med irakisk opprinnelse (22 900), med somalisk opprinnelse (21 800) og med vietnamesisk opprinnelse (19 200) (<http://www.ssb.no/innvbef/tab-2008-04-29-01.html>). Mens polakkene var den sjette største innvandrerguppen i 2006, økte den til å bli den største i løpet av 2007 (<http://www.ssb.no/innvbef/>)

I lys av den økende andelen ikke-vestlige innvandrere i befolkningen, er kunnskap om deres ulykkesrisiko, kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet sentralt for det fremtidige trafikksikkerhetsarbeidet.

## 1.2 Problemstillinger og avgrensning av fokusområde

I dette prosjektet er følgende spørsmål stilt:

- Har ikke-vestlige innvandrere høyere ulykkesrisiko enn personer født i Norge? Er det forskjeller i ulykkesrisiko mellom ulike ikke-vestlige land? Varierer ulykkesrisikoen blant innvandrere fra ikke-vestlige land med kjønn og alder? Reduseres ulykkesrisikoen etter hvor lang tid en ikke-vestlig innvandrer har hatt førerkort i Norge? Er det en sammenheng mellom den landbakgrunn en person har og kjennetegn ved ulykken?
- Hvilke faktorer påvirker ikke-vestlige innvandreres atferd i trafikken? Hvilke kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet har de? Hva er det som eventuelt gjør ikke-vestlige innvandreres atferd forskjellig fra den til personer med etnisk norsk opprinnelse? Hvilke kjennetegn ved deres atferd kan eventuelt bidra til høyere ulykkesrisiko blant ikke-vestlige innvandrere?

Kunnskap om ulike faktorer som påvirker innvandreres atferd i trafikken og forhold til trafikksikkerhet er nødvendig for å kunne avdekke faktorer som bidrar negativt i forhold til ulykkesrisiko.

Studien er avgrenset til å gjelde førstegenerasjonsinnvandrere, det vil si personer født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre. Avgrensningen er foretatt under

antagelse om at andregenerasjons innvandrere i større grad vil likne personer med norsk opprinnelse når det gjelder kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet.

## 1.3 Tidligere undersøkelser

I det følgende blir det redegjort for det teoretiske grunnlaget for å undersøke forklaringer på ikke-vestlige innvandrers ulykkesrisiko, kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet.

I Norge er det ingen tidligere forskning på innvandreres ulykkesrisiko, trafikantatferd og forhold til trafikksikkerhet. Den norske forskningen har i større grad fokusert på trafikkopplæring, kommunikasjon og de kulturelle aspektene i møtet mellom innvandrere og trafikklærere (Sølvberg & Rismark, 2005; Rismark et al, 2003).

### 1.3.1 Svenske undersøkelser

Studier fra Sverige tyder på at enkelte innvandrergrupper er overrepresentert i ulykker (Yahya 2001, Gustafsson og Falkmer 2006). En innvandrer er her definert som en person født i utlandet. Både Yahya (2001) og Gustafsson og Falkmer (2006) viser at en ikke-vestlig innvandrer har høyere ulykkesrisiko (definert som antall ulykker med personskade per førerkort) enn vestlige innvandrere og personer født i Sverige, og at ulykkesrisikoen varierer mellom ulike ikke-vestlige innvandrere. De samme studiene viser videre at ulykkesrisikoen er høyere for utenlandsfødte menn enn for utenlandsfødte kvinner. Det er spesielt menn født i Midtøsten/Nord-Afrika og i Afrika sør for Sahara som har spesielt høy ulykkesrisiko (Yahya 2001).

Disse resultatene indikerer at det bør være et spesielt fokus på innvandrere og på spesielle innvandrergrupper i trafikksikkerhetsforskningen.

Andre studier fra Sverige viser at utenlandsfødte innvandrere er forskjellige fra svenskfødte når det gjelder ulike aspekter ved sikkerhetsrelatert atferd:

- En spørreundersøkelse viste at utenlandsfødte i mindre grad bruker bilbelte og barnesikring ved kjøring i bytrafikk, og at trafikkinformasjon i mindre grad når fram (Forward et al 2000).
- Den samme undersøkelsen viste imidlertid at utenlandsfødte var mer negative til å kjøre for fort enn andre.
- Flere studier har vist et større omfang av feilaktig eller manglende bruk av barnesikring i bil blant utenlandsfødte (Wenäll 2001, Anund et al 1999, Gustafsson et al 2003, Anund et al 2003).
- Dybdeanalyser av dødsulykker i Sør-Sverige (Vägverket 2005) viste at det var færre blant de utenlandsfødte som omkom som brukte bilbelte enn de svenskfødte.
- Den samme dybdeanalysen viste imidlertid at det var færre alkoholrelaterte ulykker blant utenlandsfødte.

De overnevnte undersøkelsene viser at det er forhold ved innvandreres atferd som både kan øke og redusere deres ulykkesrisiko i trafikken. Systematiske skjevheter i forutsetninger for sikkerhet på veien, som for eksempel eldre bilpark blant ikke-vestlige innvandrere, kan også spille inn. Forklaringene på hvorfor ikke-vestlige innvandrere har en høyere ulykkesrisiko (i Sverige) er trolig mange og sammensatte.

### 1.3.2 Undersøkelser fra andre land

Også i andre vestlige land har det blitt utført undersøkelser av forskjeller i risiko i trafikken blant ulike etniske grupper i et land.

Van Dyck (2006) har laget en oversikt over prosjekter og initiativ rettet mot innvandrere og trafikk på nasjonalt nivå for 16 europeiske land. Denne gjennomgangen viser at det foreligger få kvantitative studier på denne tematikken, og det framheves at det er et behov for ytterligere forskning på forholdet mellom etnisitet, trafikkatferd og trafikkulykker. Samtidig understrekes at begrepet innvandrere er tvetydig, og at begrepet ofte brukes som betegnelse for en meget heterogen gruppe mennesker.

Sinclair (m fl 2006) fant at personer som ikke var født i landet hadde en noe høyere risiko for å være innblandet i en transportrelatert ulykke enn personer født i USA.

En undersøkelse (Melinder 2006) ser på sammenhengene mellom religiøs tilhørighet og ulykkesrisiko i 15 vesteuropeiske land. Sammenligningen ble foretatt mellom land med lav og høy grad av katolikker vs protestanter. Det ble observert en høyere risiko blant katolikker enn blant typiske protestantiske land, men denne forskjellen var mindre enn forskjeller som tilskrives forskjellene i landenes økonomiske status.

I USA er det utført flere undersøkelser som foretar sammenligninger i risiko mellom "hvite", latinamerikanere og afrikanske amerikanere. Flere av disse undersøkelser finner en forskjell i risiko for å bli utsatt for ulykker blant disse gruppene, der latinamerikanske menn, amerikanske indianere og afrikanske amerikanere har noe høyere risiko. Forskerne bak disse studiene mener at denne forskjellene i stor grad skyldes en generell lavere beltebruk og høyere andel promillekjøring (Barker m fl 1998, Harper m fl 2000, Campos-Outcalt m fl 2003, Romano m fl 2006a). Det var en tendens til at lengre botid i landet hadde en positiv effekt på beltebruken, men en negativ effekt på alkoholvanene (Harper m fl 2006b)

I en annen amerikansk undersøkelse (Briggs m fl 2006) om beltebruk blant ulike subgrupper av latinamerikanere, var det store variasjoner mellom de ulike subgruppene. Personer fra Sør eller Sentral Amerika hadde høyest beltebruk, mens personer fra Kuba eller Puerto Rico hadde lavest. I denne undersøkelsen hadde alle subgruppene noe høyere beltebruk enn personene i den "hvite" kontrollgruppen.

### 1.3.3 SARTRE – forskjeller mellom europeiske land

En rekke europeiske land har deltatt i en serie undersøkelser om trafikksikkerhet. Undersøkelsene er en del av et EU-finansiert prosjekt ved navn "SARTRE" (Dahlstedt 2006).

Siden Norge ikke har vært med SARTRE er Polen sammenlignet med Sverige.

Det er nesten påfallende hvor likt polakker og svensker svarer, f eks med hensyn til strengere straffer for fartsovertredelser og promillekjøring, betydningen av trøtthet, promillekjøring og bruk av mobiltelefon som ulykkesårsak, egenrapport bruk av mobiltelefon under kjøring. Generelt sett ser det ut til at polakkene er litt mer sikkerhetsorientert enn svenskene. To forhold går markert den andre veien:

- Polakker tror oftere tekniske feil på bilen er årsak til trafikkulykker. Dette kan reflektere en eldre og dårligere vedlikeholdt bilbestand i Polen enn i Sverige.
- På spørsmål om kjøring etter en liten mengde alkohol, svarer 88 prosent av svenskene aldri, mens 32 prosent av polakkene svarer aldri. På den annen side svarer 2 prosent av svenskene og under 1 prosent av polakkene at de gjør det en gang i uka eller oftere. For kjøring over promillegrensen svarer 99 prosent av svenskene aldri mot 35 prosent av polakkene. På den annen side svarer 70 prosent av svenskene og 75 prosent av polakkene av promillegrensen skulle være null. 19 prosent av svenskene og 68 prosent av polakkene svarer "aldri" på spørsmål om hvor sannsynlig det er å bli kontrollert for alkohol på en vanlig tur.

Svenskene har nesten dobbelt så mange års kjøreefaring som polakkene, mens svenskernes biler i gjennomsnitt er to år yngre enn polakkenes. Median kjørelengde er nesten den samme, 9 600 km årlig i Polen og 10 100 km i Sverige. Blant de svenske svarerne er det 52 prosent menn, blant polakkene 77 prosent menn. Svenskene er i snitt 43,3 år og polakkene er 38,6 år.

Det ser altså ut til at promillekjøring og vedlikehold av biler kan være temaer å ta opp med polakkene. SARTRE sammenligner førere i mange europeiske land, ikke innvandrere. Polske innvandrere i Norge kan være forskjellige fra den polske befolkningen generelt.

## 1.4 Teoretiske perspektiver

Det er mange faktorer som kan påvirke ulykkesrisiko, som for eksempel eksponering, alder på bilen og atferd i forhold til trafikksikkerhet. Atferd kan ofte påvirkes av bakenforliggende faktorer som alder og kjøreefaring. I dette prosjektet har vi spesielt fokusert på hvilke faktorer som kan påvirke ikke-vestlige innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet (som bilførere), både i positiv og negativ retning. Dette betyr at vi har forsøkt å fange opp faktorer som går på tvers av ulike bakenforliggende faktorer som ofte har betydning for kjøreatferd.

Ikke-vestlige innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet (som bilførere) kan blant annet studeres ut i fra følgende perspektiver:

### *Andre forutsetninger for trafikksikkerhet i ikke-vestlige land*

Ikke-vestlige land er ofte forskjellige fra vestlige land når det gjelder både politiske, økonomiske og kulturelle rammebetingelser. Slike forhold har som regel innvirkning både på trafikksituasjon i et gitt land (for eksempel grad av motorisering i et land, grad av syklist, grad av fotgjengere osv), de respektive myndigheters fokus på trafikksikkerhet og kjøreropplæring. Slike forhold vil igjen kunne virke inn på hvordan trafikkkulturen er i et gitt land, på hvilke erfaringer og vaner en bilist har tillagt seg og på individers kunnskaper, holdninger og atferd knyttet til trafikksikkerhet. For eksempel vil maktforholdet mellom bilister og myke trafikanter på veien trolig variere mellom ulike land, noe som igjen vil ha betydning for hvordan bilførere forholder seg til myke trafikanter. Hvordan trafikanter vurderer maktforholdene, kan ha sammenheng med hvilke trafikk- og kjøreforhold man er vant til (for eksempel hvor dominerende den ene gruppen er versus den andre). Det er også grunn til å tro at i land der fotgjengere/syklister er mindre beskyttet av regelverket, har bilen en sterkere maktposisjon enn den har i Norge, og at dette vil prege bilisters atferd overfor og holdninger til myke trafikanter. I land der man for eksempel er mindre vant til syklist, kan det også være manglende kunnskap om hvilke rettigheter syklist har i trafikken.

### *Kultur og religion*

Kultur og religion kan virke inn på kjøreatferd og på sikkerhetsrelatert atferd. Annen kulturell og religiøs bakgrunn kan også ha betydning for hvordan man oppfatter tiltak rettet mot trafikksikkerhet. Det er for eksempel grunn til å tro at kulturer hvor *fatalistiske holdninger* til tilværelsen er utbredt i større grad vektlegger skjebnestyrt årsaksforklaringer enn i typiske vestlige kulturer. Videre kan det være forskjeller mellom ulike land i hvordan de vektlegger *sosial kontroll* i forhold til trafikksikkerhet. Det kan tenkes at protestanter i mindre grad vektlegger sosial kontroll enn katolikker, for eksempel. Forskjellig syn på alkohol mellom ulike kulturer og religioner kan trolig også virke inn på i graden av promillekjøring.

### *”Gammel vane er vond å vende”*

Avhengig av hvor lenge man har hatt førerkort i sitt gamle hjemland, vil man ha tillagt seg vaner i forhold til hvordan man forholder seg til trafikken, til andre medtrafikanter og til trafikksikkerhet generelt. Det kan være vanskelig å omstille seg til et nytt trafikksystem, nye trafikkregler og ny trafikkultur. Selv om ny kunnskap om slike forhold tilegnes i det nye hjemlandet, er det grunn til å tro at gamle vaner vil henge igjen en god stund.

### *Omstilling til nye vær- og føreforhold*

Norge har andre klimatiske forhold enn mange ikke-vestlige land. Uvante værforhold i Norge kan også være vanskelig å beherske om man ikke har erfaring med slike forhold (som for eksempel glatt føre, snøføyk med mer).



*Språkproblemer*

Overgang til et nytt land kan også innebære språkproblemer som kan forhindre innvandrere i å motta viktig trafikkinformasjon. Språkproblemer kan redusere utbytte av eventuell føreropplæring i Norge.

*Forskjeller i økonomiske forutsetninger*

Ikke-vestlige innvandrere generelt<sup>2</sup> har et lavere inntektsnivå enn gjennomsnittet i den norske befolkningen (<http://www.ssb.no/inntind/>). Dette kan virke positivt inn på innvandreres forhold til trafikksikkerhet, om man for eksempel prøver å unngå bøter ved å overholde trafikkreglene.

## 1.5 Data og metode

Prosjektet har bestått av tre undersøkelser. Den første undersøkelsen (Del 1) har belyst spørsmålene om ulykkesrisiko blant innvandrere. Kvalitative fokusgruppeintervjuer (Del 2) og en større spørreundersøkelse (Del 3) ble gjennomført for å belyse innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet og faktorer som påvirker dette. Både den kvalitative tilnærmingene og spørreundersøkelsen har hatt til hensikt å undersøke mulige forklaringer på eventuelle forskjeller i ulykkesrisiko blant henholdsvis ikke-vestlige innvandrere og norskfødte personer. Et fortrinn ved den kvalitative tilnærmingen er at man har mulighet til å gå i dybden på enkelte mulige forklaringer, mens spørreundersøkelsen kan kartlegge omfanget av mulige forklaringer.

### 1.5.1 Ulykkesrisiko – Del 1

I denne delen er data fra førerkortregisteret (Vegdirektoratet), vegtrafikkulykkesstatistikken (Statistisk sentralbyrå) og folkeregisteret (Statistisk sentralbyrå) benyttet. Disse registrene er koblet slik at analyser av individdata har vært mulig, for eksempel av ulykkesrisiko etter kjønn, alder, og fødeland/grupper av ulike fødeland.

I likhet med de svenske undersøkelsene av ulykkesrisiko blant innvandrere (Eriksson 1998, Yahya 2001, Gustafsson et al 2006), er målet ”antall førerkortsinnhavere” benyttet som beste indikator på de ulike landgruppens eksponering som bilførere i trafikken.

Ingen funn av de ovennevnte analyser kan tilbakeføres til enkeltindivider.

### 1.5.2 Innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet – Del 2 og Del 3

Det ble valgt å fokusere på følgende landgrupper (med antall førstegenerasjonsinnvandrere i parentes, <http://www.ssb.no/innvbef/>):

---

<sup>2</sup> Her forstått som både første- og andregenerasjonsinnvandrere.

- Pakistan (16 110 personer)
- Irak (18 132 personer)
- Vietnam (12 571 personer)
- Somalia (16 110 personer)
- Polen (30 634 personer)

Personer fra disse landene er blant de største ikke-vestlige innvandringsgruppene i Norge. Landene representerer ulike kulturer, religioner og kontinenter. Videre er de kjennetegnet med ulike geografiske og klimatiske forhold. Avstand til Vest-Europa og Norge er en annen faktor som skiller dem. Gruppene varierer også i forhold til når de begynte å immigrere til Norge. Alle disse faktorene tatt i betraktning gir grunn til å tro at man vil finne forskjeller i kjøreatferd og forhold til trafikkikkerhet mellom personer fra de ulike landene.

Tabell 1.2 viser at antallet førerkort pr 10. oktober 2008 blant henholdsvis menn og kvinner født i de ulike landgruppene som er studert samt for personer født i Norge.

Tabell 1.2 Antall førerkort pr 10. oktober 2008 blant menn og kvinner født i henholdsvis Irak, Pakistan, Somalia, Polen, Vietnam og Norge.

	Kvinner	Menn
Irak	859	5939
Pakistan	1458	6091
Somalia	374	2904
Polen	2762	2126
Vietnam	2867	4701
Norge	1169473	1299817

TØI rapport 988/2008

Det er relativt store forskjeller i antall førerkort mellom menn og kvinner som er født i henholdsvis Irak, Pakistan og Somalia.

### 1.5.3 Kvalitative fokusgruppeintervju – Del 2

Kvalitative metoder er et egnet utgangspunkt i tilfeller der det finnes lite kunnskap på et område. Kvalitative metoder søker videre å gi en helhetlig beskrivelse av spesifikke forhold eller fenomen og er spesielt egnet til å utvikle hypoteser og teorier om ulike sammenhenger (Grønmo 1982).

Metoden er benyttet for å utforske mulige ulike faktorer som kan påvirker ikke-vestlige innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikkikkerhet.

Fokusgruppeintervju er en metode som er velegnet til å produsere data om sosiale fenomen slik de er forstått av en gruppe (Morgan 1993). Et sentralt fortrinn med gruppeintervjuer at deltakerne kan supplere og utfylle hverandre, slik at diskusjonen kan frembringe ”mer enn det deltakerne enkeltvis kunne gi” (Hoel og Hvinden, 1994:144).

I fokusgruppene er det utelukkende menn som er intervjuet. Begrunnelsen for dette er at tidligere studier fra Sverige viser at utenlandsfødte menn i større grad

har førerkort (Lewin et al 2006), kjører bil (Lewin et al 2006) og at de i større grad er innblandet i ulykker enn utenlandsfødte kvinner (Gustafsson et al 2006). Dette tyder på at det vil være mest hensiktsmessig å fokusere på menn. En annen begrunnelse er at Førerkortregisteret viser at i enkelte av de landene som er undersøkt, er det først og fremst menn som har førerkort.

### 1.5.4 Spørreundersøkelse – Del 3

Fordelen med en større spørreundersøkelse er at man kan kartlegge typiske kjennetegn ved ikke-vestlige innvandreres kjøreatferd og deres sikkerhetsrelaterte atferd. Kunnskaper og holdninger til trafiksikkerhet vil også bli kartlagt. Fordelen ved et slikt kvantitativt opplegg er at det gir muligheter til å si noe om utbredelsen av et visst fenomen. I dette tilfellet har det vært spesielt interessant å kartlegge utbredelsen av mulige faktorer som kan bidra til henholdsvis å redusere eller øke ulykkesrisikoen blant ikke-vestlige innvandrere og om det er forskjeller mellom ulike landgrupper mht til utbredelsen av slike faktorer.

Spørreskjemaet ble utformet blant annet på grunnlag av de teoretiske perspektivene som ligger til grunn for studien og på bakgrunn av nye faktorer som framkom av fokusgruppeintervjuene (Del 2).

Utvalget ble trukket fra Førerkortregisteret. Det ble gjennomført en postal undersøkelse blant førstegenerasjonsinnvandrere med henholdsvis pakistansk, irakisk, vietnamesisk og polsk opprinnelse. En egen undersøkelse ble gjennomført blant menn med somalisk opprinnelse, men vi fikk svært få svar på denne.

De ulike innvandrergroppene fikk spørreskjemaet i en norsk utgave og i en utgave på språket til sitt opprinnelsesland.

## 1.6 Oppbygging av rapporten

I denne innledningen har det blitt redegjort for problemstillinger og formål med prosjektet, det teoretiske grunnlaget og det metodiske opplegget for prosjektet. I ”Del 1 Ulykkesrisiko” blir det redegjort for resultatene av registeranalysene av ulykkesrisiko pr førerkort etter ulike grupper av fødeland. I ”Del 2 Fokusgruppeintervjustudie” er de mest sentrale funnene fra fokusgruppeintervjuene beskrevet. I ”Del 3 Spørreundersøkelse” er det blitt redegjort for hovedfunn fra spørreundersøkelsen om bilføreres kunnskap om og forhold til trafiksikkerhet. Resultatene fra de tre undersøkelsene er blitt drøftet i den avsluttende delen av rapporten, hvor også hovedkonklusjonene er blitt beskrevet.



# DEL 1 Ulykkesrisiko:

## Utlandsfödda personbilsförarens risiker i trafiken i jämförelse med norskfödda<sup>1</sup>

Av Gunilla Sörensen och Mohammad-Reza Yahya, VTI, Sverige

### Innhold

<b>1</b>	<b>Inledning</b> .....	<b>15</b>
1.1	Bakgrund.....	15
1.1.1	Byte till norsk kørkort eller ej.....	15
1.1.2	Svensk forskning.....	16
1.2	Syfte og problemstillinger.....	17
1.2.1	Avgrænsning.....	18
1.3	Metode.....	18
1.4	Populationer.....	20
1.4.1	Folkebokførde invånare i Norge.....	20
1.4.2	Innehavere av norsk kørkort for personbil.....	21
1.4.3	Polisrapporterte veitrafikolykker.....	23
<b>2</b>	<b>Resultat</b> .....	<b>27</b>
2.1	Olycksrisiko.....	27
2.2	Skaderisiko.....	31
2.2.1	Personbilsførarens skaderisiko relatert til kørkortsinnehav.....	32
2.3	Samband mellom ulykkesinnblanding og antall personer i bilen.....	34
2.4	Samband mellom ulykkesinnblanding og kørkortets alder.....	35
2.5	Singelolykker som et mål på benågenhet til ulykke.....	37
2.6	Samband mellom ulykkesinnblanding og andre variabler.....	40
<b>3</b>	<b>Diskussion</b> .....	<b>41</b>
3.1	Metoddiskussion.....	41
3.2	Resultatdiskussion.....	42
3.3	Slutsatt.....	43
3.3.1	Forslag på fortsatt forskning.....	44

---

<sup>1</sup> Dette kapittelet er en forkortet versjon av et arbeidsdokument (Sörensen og Yahya, 2008)



# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Trafikkulturen og trafiksikkerhetssituationen varierer stort mellom ulike länder. Det kan derfor være mer eller mindre sv rt for de utlandsf dte  t tilpasse seg til den nye trafikkilj n. Mange faktorer spiller inn, såsom hur lång tid en person har v rit i landet og hur l nge man har haft k rkort i det nye landet, men også vad man har med seg i bagaget. Forward, Gustafsson, Loukopoulos, Nyberg og S rensen (2008) viser i en litteraturgenomg ng  t utlandsf dte  ttityder til trafiksikkerhet og beteenden i trafiken verkar v re pr glade av de trafiknormer som förekommit i det land der de vuxit opp. Socioekonomiske faktorer såsom inkomst, ålder og k n kan ha stor betydelse, men sammantaget framkommer  t även etnicitet i seg  r en p verkende faktor.

### 1.1.1 Byte til norsk k rkort eller ej

Några av de faktorer som kan ha betydelse for personbilsførere vid tilpassing til trafikkulturen i det nye landet  r hvilken k rkortutbildning man har fått og om man får k re på sitt ursprunglige k rkort i Norge eller har gjennomgått någon norsk k rkortutbildning. Alle f r k re ett år med ett giltigt k rkort taget i annet land. Huruvida den nye inv naren kan byta inn sitt f rre hjemlands k rkort mot ett norsk eller ikke beror på i hvilket land k rkortet  r taget. F ljende bestemmelser gj lde 1 januar 2008:

Personer som har flyttet til Norge fra ett annet EES-land kan, innen rammen for norsk giltighetstid, fortsætte  t k re på sitt tidligere hjemlands k rkort, om personen oppfyller de norske h lsokravene.

Person med k rkort utst llt på Grønland etter 1 januar 1995, kan byta til norsk k rkort etter ett praktisk k rprov. Personer med k rkort utst llt i Sveits kan byta til norsk k rkort uten  t avlegge f rarprov. Ans ken ska v re innlemt innen ett år etter det  t personen folkbokf res i Norge.

Personer som har flyttet til Norge fra ett av följende länder, og har ett k rkort utst llt der, kan byta til norsk k rkort etter ett praktisk f rarprov i den mest omfattende klassen om det gjøres innen ett år har gått sedan personen ble fast bostatt i Norge. Innen dess  r det till tet  t k re med det k rkort som utst lles i det f rre hjemlandet.

Albania, Algerie, Argentina, Australia, Bosnia-Hercegovina, Brasil, Canada, Chile, Egypt, Filippinene, Hong Kong, Hviterussland, Indonesia, Israel, Japan, tidligere Jugoslavia, Kina, Kroatia, Makedonia, Malaysia, Mexico, Moldova, Monaco, Montenegro, New Zealand, Peru, Russland, San Marino, Singapore, Serbia (tidligere Serbia-Montenegro), tidligere Sovjet, S r-Afrika, S r-Korea, Taiwan, Thailand, Tunisia, Ukraina, USA og Venezuela.

Övriga personer kan inte byta sitt körkort till ett norskt, men får köra 1 år på det gamla körkortet.

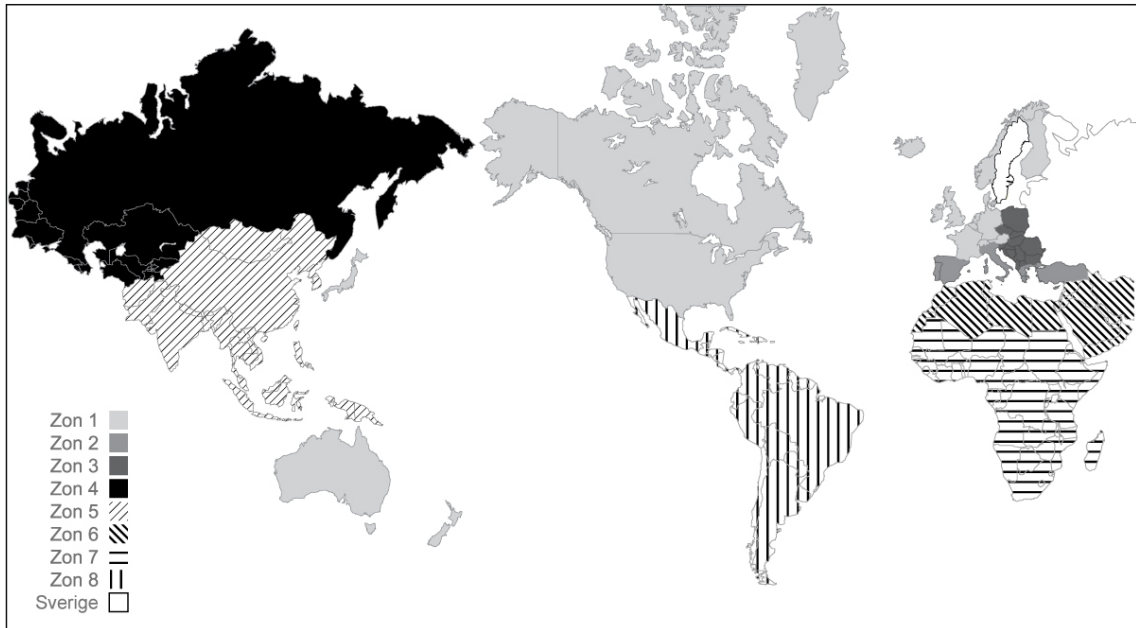
### 1.1.2 Svensk forskning

Svensk forskning om utlandsfödda i det svenska vägtransportsystemet har visat att detta är en grupp som är överrepresenterad när det gäller olycksinblandning. En studie av Eriksson (1998) visade att under åren 1987–1996 var 4,6 procent av invandrare med körkort inblandade i minst en olycka, jämfört med 3,4 procent av de svenskfödda. Olycksinblandningen var högre bland dem som invandrat före 1/7 1991. Då kunde alla utlandsfödda som var folkbokförda i Sverige fortfarande byta sitt utländska körkort mot ett svenskt. Efter denna tidpunkt får bara de med körkort utfärdade i en stat inom EES-ländera (Europeiska Ekonomiska Samarbetesområdet), Schweiz eller Japan, bytas ut mot ett svenskt körkort. Körkort som är utfärdade utanför EES, Schweiz eller Japan är giltiga ett år efter att personen folkbokförts i Sverige, sedan måste svenskt körkortsprov avläggas. Dessa bestämmelser liknar till stora delar de norska. I Erikssons studie stod begreppet invandrare för personer som i november 1997 var folkbokförda i Sverige, men födda i annat land. Denna definition inkluderade personer födda i annat land av två svenskfödda föräldrar samt även de som adopterats av svenskfödda föräldrar från annat land.

Liknande resultat erhöles i en pilotstudie om invandrare och trafiksäkerhet där registeruppgifter om invandrarbakgrund, olyckor och körkortsinnehav samkördes (Yahya, 2001). Resultaten visade att när det gäller trafiksäkerhet var det i flera avseenden stora skillnader mellan de nio nationalitetsgrupper ( däribland en grupp med svenskfödda) som analyserades. De grupper som hade störst andel olycksinblandade förare kom från Nordafrika och Mellanöstern med 3,7 gånger högre risk än svenskfödda. Yahya visade att olycksrisken var högre bland dem som hade bytt ut sitt körkort än bland dem som hade genomgått nytt körkortsprov. Risken att bli skadad som olycksförare (förare i fordon inblandat i olycka) varierade avsevärt mellan olika nationalitetsgrupper.

Gustafsson och Falkmer (2006) har gjort en indelning av världens länder i åtta zoner. Grupperingen av länderna baserades på respektive lands inkomst, motoriseringsgrad, trafiksäkerhet och geografiska läge. Den svenska zonindelning visas i figur 1.





Figur 1. Världens länder grupperade i zoner. Grafisk design: Markus Thyberg.  
Källa Gustafsson & Falkmer, 2006.

Indelningen låg till grund för analyser av skillnader i olycksrisker beroende på födelsezon, för personbilsförare folkbokförda i Sverige (Forward m. fl., 2008). Studien visar även skillnader mellan könen. Männerna hade högre olycksrisk än kvinnorna och män från Zon 6 hade den allra högsta olycksrisken. Räknat per tusen personbilskörkort var olycksrisken 3,9 gånger högre för män födda i Mellanöstern än för svenskfödda män. Räknat per hundra miljoner personbilskilometer var den 3,1 gånger högre.

## 1.2 Syfte och problemställningar

Syftet med denna delstudie är att få ökad kunskap om utlandsföddas olycksrisk och trafiksäkerhetssituation i Norge. Målet är att finna förslag på åtgärder för att öka säkerheten för olika grupper av utlandsfödda. Följande forskningsfrågor ställs:

- Har utlandsfödda högre olycksrisk än norskfödda?
- Har utlandsfödda från icke-västligt land högre olycksrisk än norskfödda?
- Är det skillnad i olycksrisk mellan utlandsfödda från olika icke-västliga länder?
- Varierar olycksrisken för utlandsfödda från icke-västliga länder med kön och ålder?
- Minskar olycksrisken ju längre en person har innehaft norskt körkort?
- Finns det ett samband mellan landbakgrund och kännetecknen vid olyckan?

### 1.2.1 Avgränsning

Invandrarbefolkningen definieras som alla utlandsfödda personer folkbokförda i Norge utan någon norskfödd förälder plus alla folkbokförda personer födda i Norge med två utlandsfödda föräldrar. (Daugstad, 2006).

I föreliggande studie behandlas endast förstagerationsinvandrare utan norsk bakgrund, dvs. personer folkbokförda i Norge, men födda i ett annat land av två utlandsfödda föräldrar. Förstagerationsinvandrare benämns i denna skrift även med det kortare begreppet utlandsfödda.

### 1.3 Metod

Statistisk sentralbyrå (SSB) har samkört tre olika register och upprättat fem olycksdatabaser, en för vart och ett av åren 2002–2006. Databaserna har funnits tillgänglig på TØI i Oslo. VTI har på plats hos TØI bearbetat och analyserat databaserna. Databaserna omfattar avidentifierade individdata om samtliga personer som har varit inblandade i en olycka där någon person har skadats under den aktuella femårsperioden. Några av de uppgifter som ingår är:

- Ålder
- Kön
- Födelseland
- Invandringsår
- Körkortsinnehav (ingår ej för dödade i vägtrafikolycka)
- Ålder på körkort (ingår ej för dödade i vägtrafikolycka)
- Utbytt körkort (ingår ej för dödade i vägtrafikolycka)
- Tidpunkt för byte av körkort (ingår ej för dödade i vägtrafikolycka)

I databaserna finns också närmare uppgifter om olyckan, såsom olyckstyp, inblandade element samt deras skadegrad. Vi har antagit att variabler som saknar värde eller har kodats som ”okänd” inte systematiskt skiljer sig åt mellan olika zoner, kön eller åldersgrupper.

En indelning av världens länder i åtta zoner görs på liknande sätt som i Gustafsson och Falkmer (2006). I tabell 1 presenteras zonerna och de länder eller områden inom respektive zon som vid årsskiftet 2005/2006 hade störst representation i Norge. Tabellen innehåller också en beteckning för respektive zon samt en aggregering av zoner från Väst respektive Ickeväst.

Tabell 1. Zonnumrering, zonbeteckning samt vanligaste födelseland för personer folkbokförda i Norge och födda i respektive zon, 1/1 2006.

Zon	Zonbeteckning	Vanligaste födelseland/-länder
0	Norge	Norge
1	Västvärlden	Sverige, Danmark, Tyskland, Storbritannien m.fl.
2	Sydeuropa	Turkiet, Spanien m.fl.
1 & 2	Väst	
3	Östeuropa exkl Sovjet	Bosnien-Hercegovina, Polen, Serbien+Montenegro m.fl.
4	Forna Sovjetunionen	Ryssland m.fl.
5	Asien	Vietnam, Pakistan m.fl.
6	Mellanöstern	Irak, Iran m.fl.
7	Afrika	Somalia m.fl.
8	Latinamerika	Chile m.fl.
3–8	Icke väst	

TØI rapport 988/2008

De analyser som görs är främst av deskriptiv karaktär. När det gäller risker görs jämförelserna för respektive kön, vilket innebär att utlandsfödda män jämförs med norskfödda män medan utlandsfödda kvinnor jämförs med norskfödda kvinnor.

Befolkningsdata hämtades från officiell statistik och avsåg förhållandet vid årets början för åren 2002–2006. Som exponeringsmått används antal innehavare av norskt personbilskörkort. Körkortsdata hämtades från körkortsregistret, men uttag kunde endast göras för året 2006 och data avsåg registrets innehåll den 31 december. För att få en uppfattning om storleken på populationen körkortsinnehavare de övriga fyra åren utnyttjades antagandet att kvoten mellan antalet innehavare av personbilskörkort och antalet invånare är lika stor varje år, i varje undergrupp, under den aktuella femårsperioden. Utdraget ur körkortsregistret innehöll inga uppgifter för personer som avlidit under året (eller tidigare). År 2006 avled drygt 40 000 personer, men inte alla hade körkort. Det innebär att uppskattningsvis mellan 30 000 och 40 000 personer saknas i körkortsregistret för 2006, de flesta av dem äldre körkortsinnehavare. Nyblivna körkortsinnehavare införs däremot i registret fortlöpande under året. I de datatabeller som erhöles från befolkningsregistret saknades uppgift om födelseland för i genomsnitt 392 124 personer personer (cirka 13 %). En genomgång gjordes för att försöka finna eventuell systematik i bortfallet. Någon sådan kunde inte konstateras, varför bortfallet har behandlats som om det vore slumpmässigt. Vi har även antagit att bortfallen inte skiljt sig åt systematiskt från ett år till ett annat under femårsperioden. Utöver de problem som redan har nämnts upptäcktes att antalet personer med inflyttningsdatum var fler än antalet utlandsfödda i körkortsregistret. Detta visade sig bero på att personer födda i Norge hade fått ett inflyttningsdatum efter vistelse i annat land, vilket kunde korrigeras.

Med hjelp av eksponeringsmålet kunde risken for personbilsførare att inblandas i en ulykke skattas som antalet ulykkesinblandade personbilsførare per tusen førkortsinnehavare. På analogt sätt har vi skattat skaderisken for personbilsførare. Skattningarna har beräknsats som antalet skadade (inklusive dödade) personbilsførare per tusen førkortsinnehavare. Ingen opprækning till totalnivå har gjorts.

Skillnaderna i befolkningsfordelningarna är viktiga att ha i åtanke når ulykkesdata analyseras. En gruppering efter førarens ålder vid ulykkan gjordes med hånsyn till skillnader i åldersstruktur mellom norskfødde og utlandsfødde.

Analyserna utførdes i såväl SPSS 16.0 for Windows som i Microsoft Office Excel 97-2003.

For flere av variablene i ulykkesregistret var bortfallet stort. Derfor gjordes inga analyser med avseende på dessa variabler. Dette gæller främst variablene temperatur, væglag, væder og ulykestyp.

## 1.4 Populationer

De populationer som huvudsakligen har studerats är:

- Invånare folkbokförde i Norge
- Innehavare av norsk førkort for personbil
- Personbilsførare inblandade i polisrapporterte vægtrafikolykker
- Personbilsførare skadade i polisrapporterte vægtrafikolykker

### 1.4.1 Folkbokförde invånare i Norge

Från registret over de i gjomsnitt 4 580 071 personer som var folkbokförde i Norge vid årsskiftena 2002–2006 identifiserades alla som var fødde i ett annat land av icke-norske förældrar, så kallade førstegenerationsinnvandrere. Under femårsperioden 2002–2006 fanns i gjomsnitt 291 150 førstegenerationsinnvandrere og 4 288 921 norskfødde invånare folkbokförde i Norge. Den gjomsnittlige andelen førstegenerationsinnvandrere var alltså 6,4 prosent. Av særskilt interesse er den del av befolkningen som har fyllt 18 år og dermed kan ha førkort for personbil, se tabell 2. I denna grupp var andelen førstegenerationsinnvandrere 8,0 prosent.

Tabell 2. Antal invånare  $\geq 18$  år, 2006.

		Antal invånare $\geq 18$ år		
Zon	Zonbeteckning	Kvinna	Man	Totalt
<b>0</b>	<b>Norge</b>	<b>1 651 894</b>	<b>1 591 224</b>	<b>3 243 119</b>
1	Västvärlden	44 341	42 311	86 652
2	Sydeuropa	5 180	7 512	12 692
<b>1&amp;2</b>	<b>Väst</b>	<b>49 521</b>	<b>49 823</b>	<b>99 344</b>
3	Östeuropa	19 516	19 400	38 916
4	Forna Sovjet	9 383	3 676	13 059
5	Asien	36 480	27 180	63 660
6	Mellanöstern	13 149	19 625	32 774
7	Afrika	10 829	12 758	23 587
8	Latinamerika	6 476	4 984	11 460
<b>3-8</b>	<b>Ickeväst</b>	<b>95 833</b>	<b>87 623</b>	<b>183 456</b>
<b>0-8</b>	<b>Alla zoner</b>	<b>1 797 248</b>	<b>1 728 670</b>	<b>3 525 919</b>

TØI rapport 988/2008

Tabellen visar bland annat att könsfördelningen bland invånare 18 år och äldre är relativt jämn totalt sett. För invånare födda i Sydeuropa, Mellanöstern och Afrika är männen i majoritet. För invånare födda i forna Sovjet, men även Asien och Latinamerika, är kvinnorna i majoritet. För invånare födda i övriga zoner är könsfördelningen relativt jämn bland dem som är 18 år eller äldre. I Sörensen och Yahya (2008) visas skillnader i åldersfördelning för kvinnor respektive män per zon. Västvärlden har en lägre andel av de yngsta (18–24 år), men en högre andel av de äldsta (65+). För Sydeuropa är förhållandet det omvända. För zonerna i Ickeväst ligger andelen i den äldsta åldersgruppen på 1,8–3,8 procent, bortsett från Östeuropa som har en andel på 8,2. Det är inga större skillnader mellan könen i denna åldersgrupp för personer födda i Ickeväst. I den yngsta åldersgruppen är män från forna Sovjet en fjärdedel av alla män födda där, medan män från Västvärlden bara är en dryg tjugondel av alla män därifrån. I övriga zoner utgör unga män 11–18 procent av alla män i sin zon. För unga kvinnor gäller att den lägsta andelen (7 %) återfinns i Västvärlden medan den högsta andelen (20 %) finns bland kvinnor födda i Afrika. För övriga zoner är andelen 13–18 %.

#### 1.4.2 Innehavare av norskt körkort för personbil

##### Körkortregistret 2006

Från körkortregistret har uppgifter hämtats om innehav av personbilskörkort per den 31 december 2006. Totalt fanns 2 968 541 personbilskörkort, vilket utgjorde ungefär 84 procent av alla invånare i körkortsålder ( $\geq 18$  år). För 392 126 personer

(13,2 %) saknades uppgift om födelse-land. Det har inte varit möjligt att få information om anledningen till detta bortfall. De personer där uppgift saknas om födelse-land har inte ingått i studien, vilket innebär att de analyser som görs är baserade på resterande 2 576 415 personbilskörkort. Vi har inte kunnat se att bortfallet är systematiskt med avseende på de variabler som används i analysen, av de variabler vi har haft tillgång till.

Av de 2 576 415 personbilskörkort, tillhör 180 236 (7,0 %) utlandsfödda personer med utlandsfödda föräldrar, det vill säga förstagenerationsinvandrare. Detta ska jämföras med att 8,0 % av invånarna i körkortsålder var utlandsfödda. Det är med andra ord en något lägre andel bland utlandsfödda som har körkort. Hur körkortinnehavet fördelar sig per födelsezon och kön redovisas i tabell 3.

Tabell 3. Antal norska personbilskörkort per födelsezon, 31/12 2006.

Antal Personbilskörkort 31/12 2006				
Zon	Zonbeteckning	Kvinna	Man	Totalt
0	Norge	1 119 477	1 276 702	2 396 179
1	Västvärlden	38 626	41 743	80 369
2	Sydeuropa	1 771	5 786	7 557
1&2	Väst	40 397	47 529	87 926
3	Östeuropa	7 438	12 520	19 958
4	Forna Sovjet	2 986	1 680	4 666
5	Asien	13 909	21 495	35 404
6	Mellanöstern	3 092	13 849	16 941
7	Afrika	2 132	6 081	8 213
8	Latinamerika	3 001	4 127	7 128
3-8	Ickeväst	32 558	59 752	92 310
0-8	Alla zoner	1 192 432	1 383 983	2 576 415

TØI rapport 988/2008

Av tabellen framgår att 2 396 179 norskfödda personer, 87 926 personer födda i Väst och 92 310 personer födda i Ickeväst har norskt personbilskörkort. Totalt sett är det fler män än kvinnor som har körkort, vilket gäller även i varje enskild födelsezon utom forna Sovjet.

För norskfödda körkortsinnehavare är könsfördelningen relativt jämn, 47 procent kvinnor med körkort jämfört med 53 procent män. Väst har en liknande fördelning (46 % jämfört med 54 %). För Ickeväst är skillnaden betydligt större, 35 procent kvinnor jämfört med 65 procent män. Störst skillnad återfinns i Sydeuropa och Mellanöstern där bara 23 respektive 18 procent av körkortsinnehavarna är kvinnor.

En jämförelse mellan Norge och Väst visar en något lägre andel körkortsinnehavare i åldrarna 18–24 år för Väst och en högre andel i åldrarna 45–64 år (jf Bilaga 1). Inga stora skillnader kan noteras mellan könen. I jämförelse mellan Norge och Icke-väst är skillnaderna större och framträder framför allt för åldersgruppen 25–44 år. För Icke-väst utgör den gruppen 62 respektive 55 procent av alla kvinnliga respektive manliga körkortsinnehavare, medan den för Norge är 44 respektive 42 procent. Norge har däremot en något högre andel för de körkortsinnehavare som är 45 år och äldre, men skillnaderna mellan könen är relativt liten bland de norskfödda i denna åldersgrupp. Inom Icke-väst finns en könsskillnad på cirka 6–7 procentenheter i åldersgrupperna 25–44 år och 45–64 år.

Andelen personbilskörkort per norskfödd invånare, 18 år och äldre, var 74 procent år 2006 medan andelen per västfödd folkbokförd invånare i samma ålder var 89 procent och per ickevästfödd 50 procent. En uppdelning per alla kvinnor respektive män i befolkningen ger ytterligare information. Bland kvinnor födda i Norge och Västvärlden har 68 respektive 87 procent körkort medan färre än hälften av kvinnorna födda i övriga zoner har det. Lägst är andelen bland kvinnor födda i Afrika (20 %). Bland männen är andelarna med körkort högre än bland kvinnorna. Detta gäller för varje födelsezon. Högst är den för män födda i Västvärlden, 99 procent. Lägst är den för män från forna Sovjet och Afrika (46 resp. 48 %). För män från övriga zoner är andelen med körkort 65–83 procent.

### **Beräknade data för körkortsregistret 2002–2005**

Det har inte varit möjligt att få utdrag ur körkortsregistret för perioden 2002–2005. Vi har därför antagit att andelen personbilskörkort per invånare fördelar sig lika under dessa år som under år 2006, per kön, åldersgrupp och födelse-land. I realiteten innebär detta antagande att värdet för 2006 används vid skattningarna för 2002–2005.

### **1.4.3 Polisrapporterade vägtrafikolyckor**

#### **Personbilsförare inblandade i polisrapporterade vägtrafikolyckor**

Under femårsperioden 2002–2006 inträffade i genomsnitt 8 289 polisrapporterade vägtrafikolyckor årligen med personbil i Norge. Antal personbilsförare som var inblandade i dessa olyckor anges i tabell 4 som ett års-genomsnitt för femårsperioden 2002–2006.

Tabell 4. Antal personbilsførere inblandade i polisrapporterade vägtrafikolyckor. Årsgenomsnitt for perioden 2002–2006.

Zon	Zon-beteckning	ÅldersGrupp					Totalt
		18–19 år	20–24 år	25–44 år	45–64 år	65- år	
0	Norge	920,4	1 202,0	3 332,4	2 094,4	816,2	8 365,4
1	Västvärlden	7,6	20,0	128,6	80,0	19,4	255,6
2	Sydeuropa	1,8	6,8	25,0	6,2	-	40,8
1&2	Väst	9,4	26,8	153,6	86,2	20,4	296,4
3	Östeuropa	7,8	18,4	62,4	22,8	3,4	114,8
4	Forna Sovjet	-	5,6	13,0	-	-	22,4
5	Asien	11,2	32,4	144,6	37,8	-	226,8
6	Mellanöstern	8,4	22,6	107,2	21,4	-	160,0
7	Afrika	3,0	7,2	48,4	8,6	-	67,6
8	Latinamerika	4,0	7,4	21,2	7,2	-	40,4
3–8	Ickeväst	35,4	93,6	396,8	100,2	6,0	632,0
0–8	Alla zoner	965,2	1 322,4	3 882,8	2 280,8	842,6	9 293,8
okänd		48,8	114,2	371,0	218,8	367,0	1 119,8
<b>Totalt</b>		<b>1 014,0</b>	<b>1 436,6</b>	<b>4 253,8</b>	<b>2 499,6</b>	<b>1 209,6</b>	<b>10 413,6</b>

TØI rapport 988/2008

Totalt var det i genomsnitt cirka 10 414 personbilsførere som årligen inblandades i vägtrafikolyckor. Av dessa saknas oppgift om fødelseland for i genomsnitt 11 prosent (zon okänd). I følgende analyser ingår endast de med oppgift om fødelseland. Av de personerna, i genomsnitt 9 294, var 90 prosent norskfødda, 3 prosent västfødda och 7 prosent ickevästfødda. Det var således en något högre andel av utlandsfødda (10,0 %) som varit inblandade i olycka, i jämførelse med andelen kørkort bland utlandsfødda (7,0 %). I Bilaga 2 redovisas en fördelning per køn och åldersgrupp, där det framkommer att en tredjedel var kvinnor medan två tredjedelar var män. Låga värden på antal inblandade førere är markerade med streck (–) i tabellen. Bilagan visar även att avseende de olycksinblandade personbilsførere skiljer sig fördelningen over de olika åldersgrupperna, om man jämfør norskfødda, västfødda och ickevästfødda.



**Personbilsførere skadade i polisrapporterede vägtrafikolyckor**

I tabell 5 visas fördelningen per zon för personbilsførere skadade eller dödade i polisrapporterede vägtrafikolyckor som ett årligt genomsnitt för perioden 2002–2006.

Tabell 5. Genomsnittligt antal dödade, svårt skadade och lindrigt skadade personbilsførere per år i polisrapporterede olyckor 2002–2006 per åldersgrupp.

Zon	Zon-beteckning	ÅldersGrupp					Totalt
		18-19 år	20-24 år	25-44 år	45-64 år	65- år	
0	Norge	510,8	660,4	1663,8	993,4	412,8	4241,2
1	Västvärlden	4,2	10,2	62,4	35,8	9,8	122,4
2	Sydeuropa	1,2	3,4	11	2,6	0,2	18,4
1&2	Väst	5,4	13,6	73,4	38,4	10	140,8
3	Östeuropa	4,8	10,6	31,8	10,4	1,6	59,2
4	Forna Sovjet	0,8	3	5,8	1,6	0,4	11,6
5	Asien	7,2	14	73	18,2	0,8	113,2
6	Mellanöstern	3,4	10,2	58	9,4	0	81
7	Afrika	1,2	4,6	26,6	5,2	0,2	37,8
8	Latinamerika	2	3,4	10,6	4,8	0,4	21,2
3-8	Ickeväst	19,4	45,8	205,8	49,6	3,4	324
0-8	Alla zoner	535,6	719,8	1943	1081,4	426,2	4706
okänd		6,2	23,8	70,8	27,4	18,6	146,8
<b>Totalt</b>		<b>541,8</b>	<b>743,6</b>	<b>2013,8</b>	<b>1108,8</b>	<b>444,8</b>	<b>4852,8</b>

TØI rapport 988/2008

Totalt har i genomsnitt 4 241 norskfödda, 141 västfödda och 324 ickevästfödda personbilsførere skadats eller dödats årligen. Av tabellen framgår att i genomsnitt 147 av totalt 4 853 skadade och dödade personer saknar uppgift om födelseland, vilket motsvarar 3 procent. Det är alltså ett mindre bortfall avseende födelseland för de förare som skadas, om man jämför med bortfallet för alla inblandade, såväl skadade som oskadade.

En oppdelning av dödade, svært skadade og lindrigt skadade visar att 102 norskfödda, 3 västfödda og 4 ickevästfödda förare omkommit per år (94; 2 respektive 4 %). Av de svært skadade var 346 norskfödda, 8 västfödda og 20 ickevästfödda i genomsnitt varje år (93; 2 respektive 5 %). Av de lindrigt skadade var 3 793 norskfödda, 130 västfödda og 300 ickevästfödda i genomsnitt varje år (90; 3 respektive 7 %). Som framgår av tabellen är antalet som varit inblandade i olyckor i de ulike zonerna mycket varierende, og antalet skadade är vissa fall mycket lågt, vilket gör att en viss försiktighet måste framhållas når man i fortsætningen tolkar de risiker som anges.

## 2 Resultat

Risken att hamna i en ulykke kan antas variere inom gruppen utlandsfødde, blandt annat beroende på hur länge man har bodd i Norge, i hvilken del av verden man er fødd og vad man dermed har med sig i form av till exempel trafikkultur og forståelse for den norske trafikmiljøen.

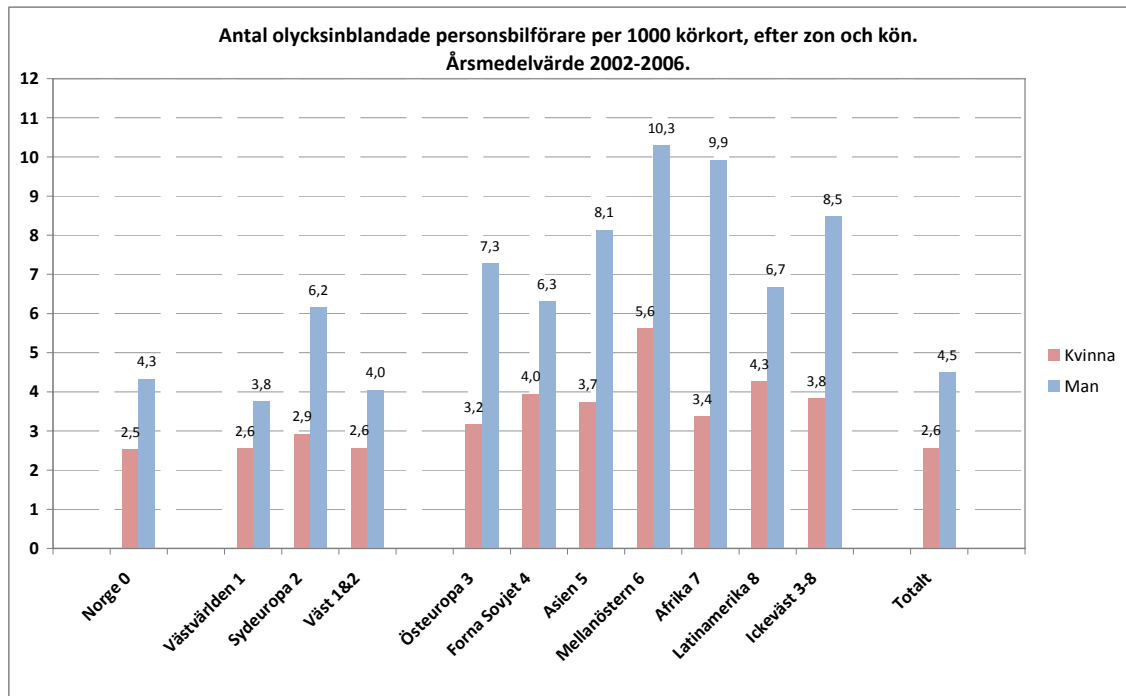
I detta avsnitt skattas ulykkesrisiker og skaderisiker for innehavere av norsk personbilskørkort. Risken er räknađ per tusen kørkort, men det ska noteras att for flere av grupperna finns inte så många personbilskørkort. Måttet anvendes trots det, for att skattningarna ska bli jämförbara mellan de ulike zonerna. Observera att når data från kørkortsregistret anvendes saknas oppgifter for de personer som har avlidit under året, eftersom de personerna tas bort ur registret.

For att skatta personbilsføreres risk behøvs ett mått på førarnas exponering. Idealskt hadde varit att ha oppgifter om kørstrække eller tid i trafikken for varje fører, men dette finns inte tillgänglig. Istället anvendes antallet personer med norsk kørkort for personbil.

### 2.1 Olykkesrisk

Risken for personbilsførere har skattats genom att beräkna antallet førere inblandade i ulykker som en andel av alle førere med norsk kørkort for personbil. Olykkesrisiken for kvinner og män i respektive zon redovisas i figur 2.

Figuren viser att i varje zon har män høgre olykkesrisk än kvinner. Høgst er olykkesrisiken for män fødde i Mellanøstern og Afrika med ungefär 10 av 1 000 kørkortsinnehavere som varit inblandade i ulykker årligen. Kvinner fødde i Norge, Västvärlden, Sydeuropa, Østeuropa, Asien og Afrika har alle lægre olykkesrisk än någon av de manlige grupperna.

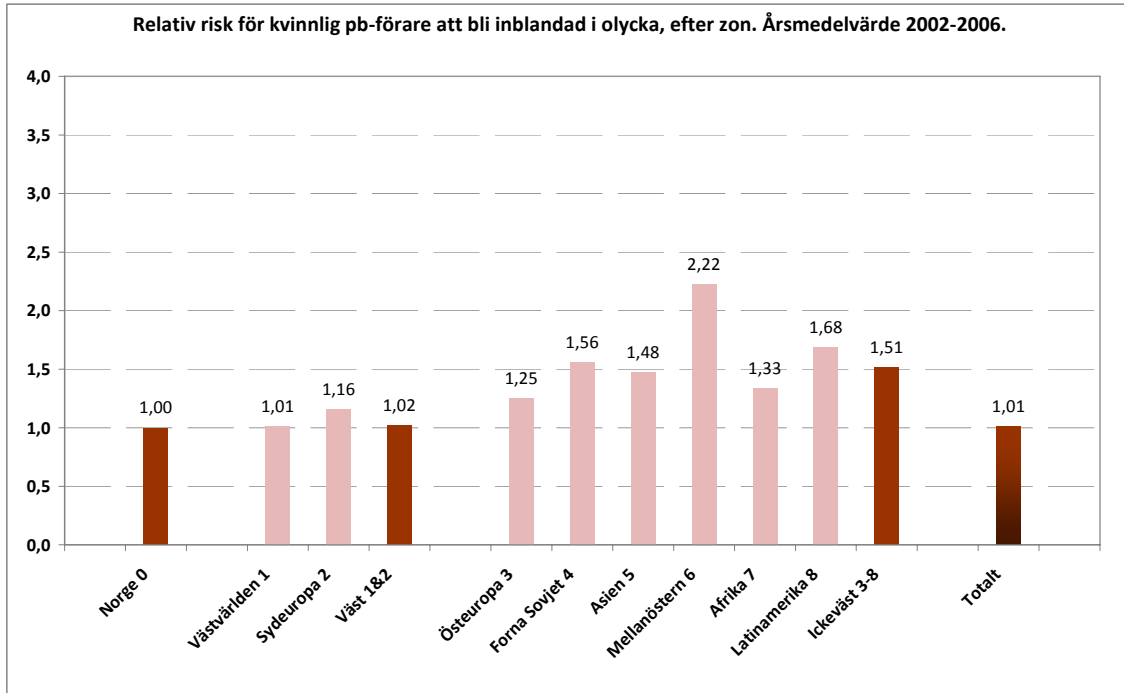


TØI rapport 988/2008

Figur 2. Ulykkesrisik mått som antal personbilsførere inblandade i polisrapporterade olyckor per 1 000 innehavare av norskt personbilskörkort i zonköngruppen\*. Årsgenomsnitt för perioden 2002–2006.

\*) Observera att antalet ulykkesinblandade är ganska lågt i vissa grupper

För att jämföra riskerna för utlandsfödda kvinnor med riskerna för norskfödda kvinnor har antalet utlandsfödda kvinnliga personbilsförare inblandade i trafikolyckor per tusen utlandsfödda kvinnliga innehavare av norskt personbilskörkort dividerats med antalet norskfödda kvinnliga personbilsförare inblandade i trafikolyckor per tusen norskfödda kvinnliga innehavare av körkort. Jämförelserna med norskfödda kvinnor har även gjorts per zon. Därmed kan den relativa risken för kvinnor att bli inblandade i en vägtrafikolycka som personbilsförare redovisas i figur 3. Norskfödd kvinna har satts till norm och får då värdet 1.

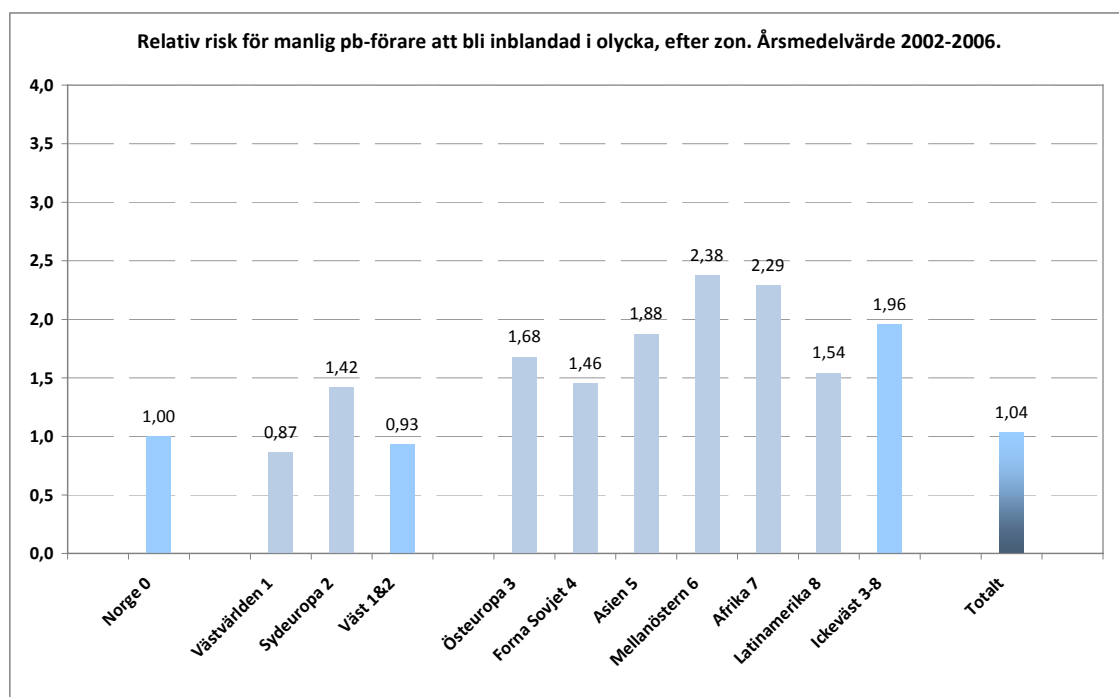


TØI rapport 988/2008

Figur 3. Relativ risiko for kvinner att bli inblandade i olycka som personbilsforare. Norm = Norskfodda kvinna. Beraknat som ett genomsnitt over femarsperioden 2002-2006 och per zon och 1000 kvinnliga innehavare av personbilskorkkort.

Av figuren kan man utlas att den relativa risken att bli inblandad i en olycka som kvinnlig personbilsforare ar 50 procent hogre for kvinner fodda i Ickevast an for norskfodda kvinner. Daremot ar risken for kvinor fodda i Vast ungefär lika stor som for norskfodda. Storst ar risken for de kvinner som ar fodda i Mellanostern.

Den relativa risken for men har beraknats pa liknande satt och presenteras i figur 4.



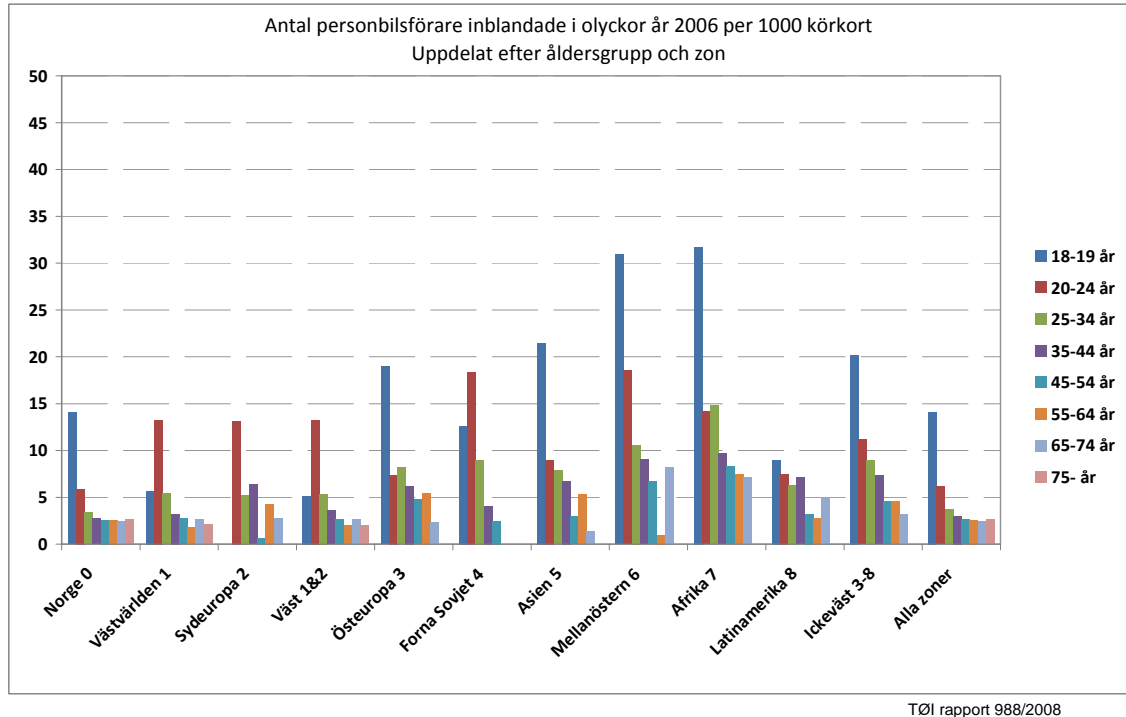
TØI rapport 988/2008

Figur 4. Relativ risiko for män att bli inblandade olycka som personbilsförare. Norm = Norskfödd man. Beräknat som ett genomsnitt över femårsperioden 2002–2006 och per zon och 1000 manliga innehavare av personbilskörkort.

I jämförelse med norskfödda män har män födda i Väst något lägre risiko medan män födda utanför Väst har nästan dubbelt så hög risiko att bli inblandade i olycka som personbilsförare. Lägst risiko har män födda i Västvärlden, medan de män som är födda i Mellanöstern och Afrika har högst risiko. Den är mer än dubbelt så hög som for norskfödda män.

Man kan lätt ledas att tro att män och kvinnor har ungefär samma risiko att hamna i olycka. Så är dock inte fallet, vilket framgick redan i figur 2. Att norskfödda män har samma relativa risiko som norskfödda kvinnor beror enbart på att det är norskfödda kvinnor som utgör norm i den första jämförelsen medan norskfödda män är norm i den andra jämförelsen.

Som tidigare nämnts varierar åldersfördelningarna mellan norskfödda och utlandsfödda. Därför redovisas personbilsförares olycksinblandning med hänsyn tagen till ålder och zon, se figur 5.



Figur 5. Antal personbilsførere inblandede i olykker per 1000 kørkort uppdelt efter aldersgruppe og zon år 2006.

Generellt sett kan sägas att risken är högst för de unga och lägst för de äldsta. Fördelningen är likartad i varje zon. Norskfödda och ickevästfödda visar en likartad profil, även om de absoluta värdena är lägre för norskfödda. Däremot skiljer sig profilen åt för de västfödda, där det inte är den yngsta gruppen som har högst risk utan den näst yngsta. Liknande tendenser som i Väst återkommer för till exempel forna Sovjet. I förhållande till varandra har Mellanöstern och Afrika de högsta riskerna av alla zoner, för någon enskild åldersgrupp. Man kan till exempel utläsa att för personbilsförare födda i Afrika är olycksrisken högre i alla åldersgrupper jämfört med varje enskild norskfödd åldersgrupp utom den som har högst risk, 18–19 åringar. Värt att notera är även att norskfödda förare i åldern 18–19 år har högre risk än i stort sett alla förare i åldern 20 år och uppåt, oavsett vilken zon man jämför med (med undantag för 20–24-åringar i forna Sovjet, Mellanöstern och Afrika).

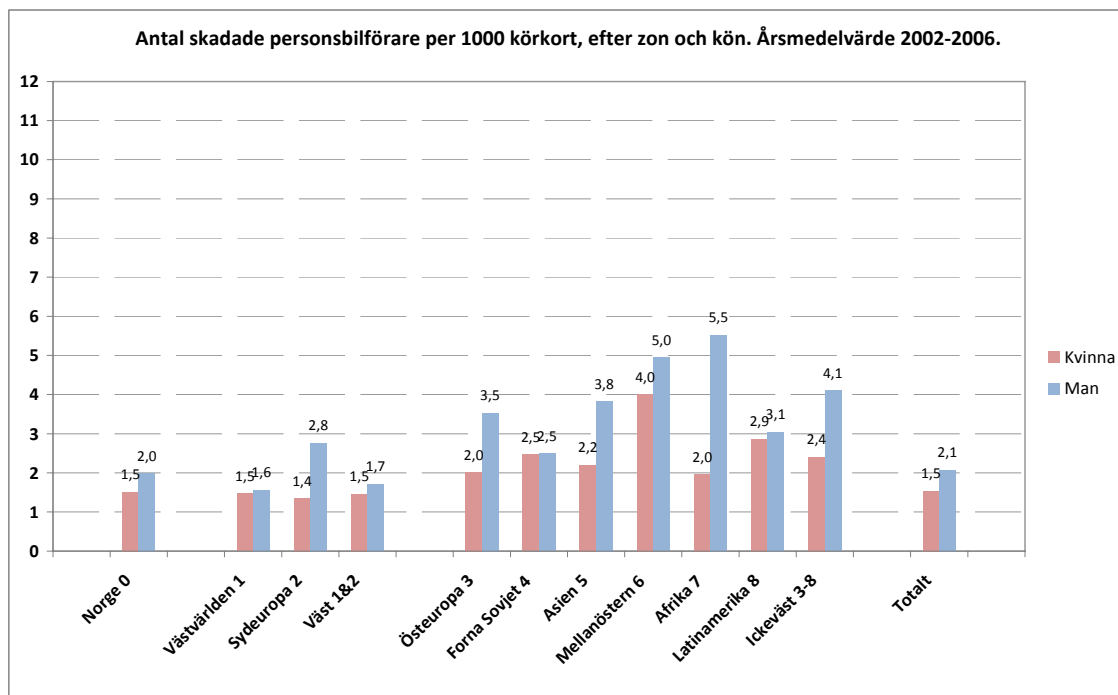
Risken är räknad per 1 000 kørkort, men det ska observeras att för flera av grupperna finns inte så många personbilsførere. Måttet används trots det, för att skattningarna ska bli jämförbara mellan de olika zonerna. I Bilaga 3 redovisas olycksrisken för alla födelseländer med fler än 1 000 personbilsførere. Bland dessa länder är det Somalia, Irak och Pakistan som visar den högsta olycksrisken.

## 2.2 Skaderisk

Risken att skadas i en olycka beror givetvis på risken att hamna i olycka som redovisades i kapitel 2.1. För dem som åker personbil kan skaderisken även bero på till exempel hur krocksäker bilen är och om och hur man använder de skyddsutrustningar som finns, såsom bilbälten och bilbarnstolar.

### 2.2.1 Personbilsförare skaderisk relaterad till körkortsinnehav

Vi har studerat skaderisken för alla personbilsförare. Den mäts, liksom olycksrisken, med hjälp av exponeringsmättet innehavare av norskt personbilskörkort. Skaderisken, beräknad som antal skadade personbilsförare per tusen körkort, presenteras i figur 6.



TØI rapport 988/2008

Figur 6. Antal skadade\* personbilsförare i varje zon och kön per 1 000 personbilskörkort i varje zon och kön. Årsmedelvärde för perioden 2002–2006.

\* Observera att antalet skadade är lågt i vissa grupper

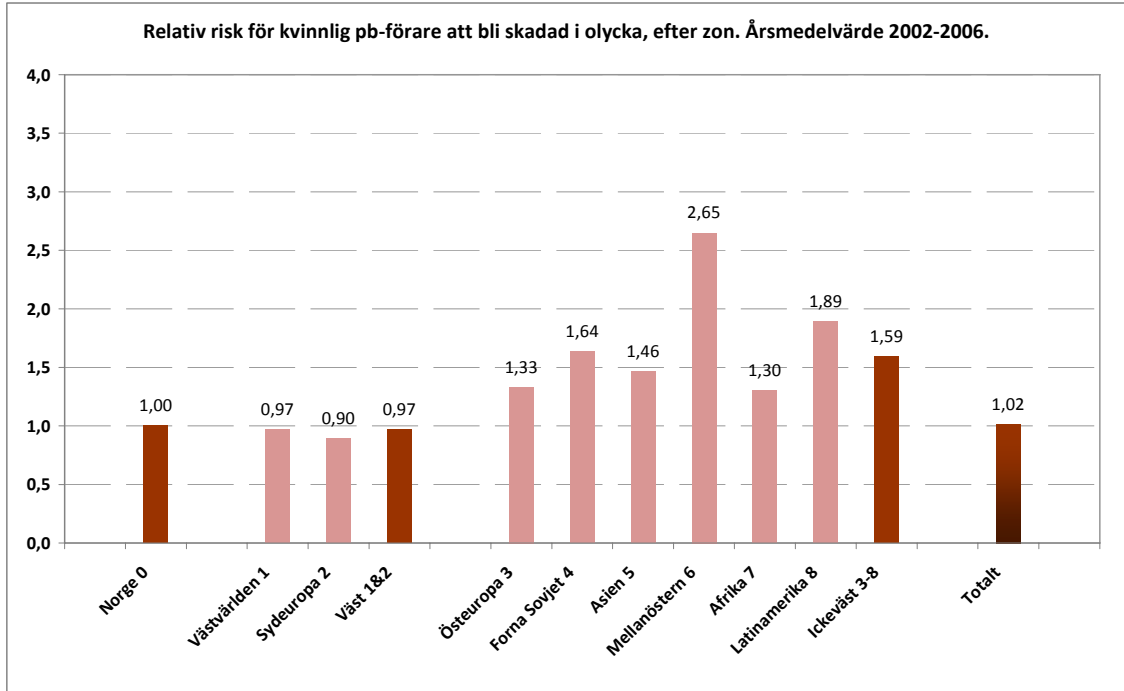
Figuren visar att totalt sett har manliga förare högre risk att skadas i olycka än kvinnliga. Detta gäller också om man studerar varje enskild zon. Högst risk att bli skadad i en personbilsolycka har manliga förare födda i Afrika, därefter kommer manliga förare från Mellanöstern följda av kvinnliga förare från Mellanöstern. Bland dessa skadas 4–5,5 förare av tusen i olycka varje år. Lägst skaderisk har kvinnliga förare födda i Sydeuropa följda av kvinnliga förare födda i Västvärlden och Norge samt manliga förare födda i Västvärlden. Bland dessa skadas 1,4–1,6 förare av tusen i olycka årligen.

För att jämföra skaderisken för utlandsfödda kvinnor med skaderisken för norskfödda kvinnor har antalet kvinnliga personbilsförare som skadats i trafikolyckor dividerats med antalet norskfödda kvinnliga förare skadade i trafikolyckor för varje zon, räknat per tusen kvinnliga körkortsinnehavare i respektive zon. Därmed kan den relativa skaderisken presenteras, se figur 7.

Figuren visar att den relativa skaderisken för kvinnliga förare födda i Väst är marginellt lägre än för norskfödda kvinnliga förare medan kvinnor födda i Ickeväst har nästan 60 procent högre skaderisk än norskfödda kvinnor. Som tidigare nämnts är skaderisken högst för dem från Mellanöstern. Deras risk är 165 procent högre än för norskfödda kvinnor.

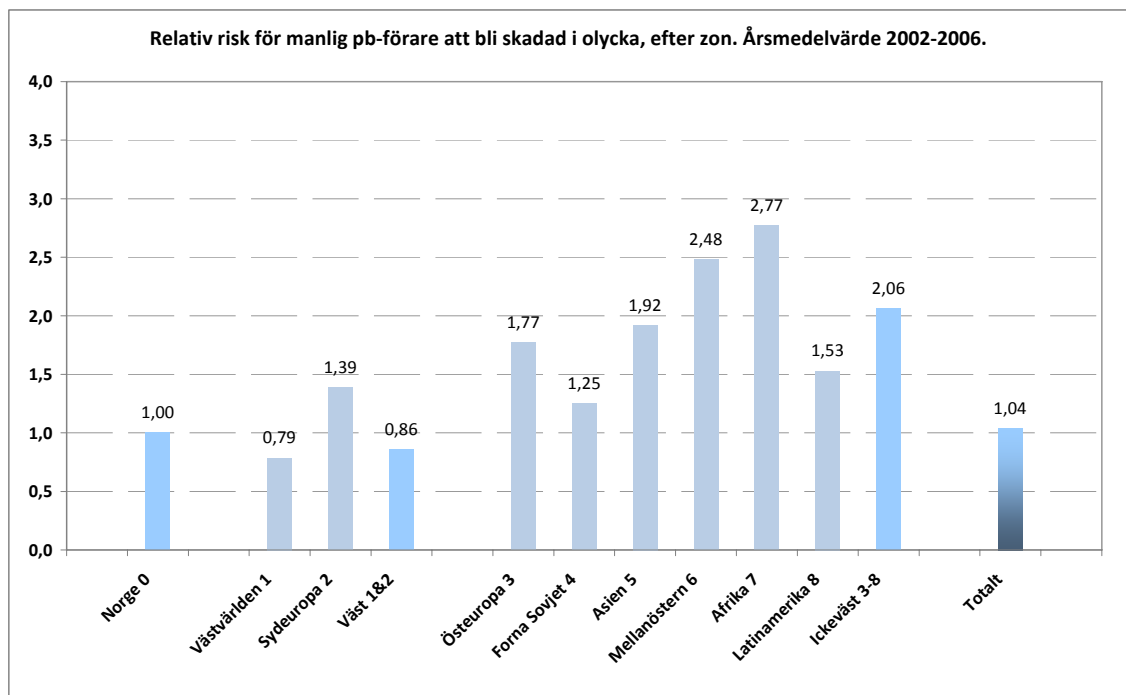


Den relativa skaderisken for manliga forare presenteras i figur 8. Av figuren kan vi utläsa att män födda i Väst relativt sett har lägre skaderisk än norskfödda män medan män från Ickeväst har dubbelt så hög skaderisk som norskfödda. Högst är skaderisken for manliga forare från Afrika följda av dem från Mellanöstern. Deras skaderisk är mer än dubbelt så hög som den norske manlige forarens om man tar hänsyn till antalet körkortsinnehavare per zon.



TØI rapport 988/2008

Figur 7. Relativ skaderisk for kvinnliga personbilsforare att skadas i trafikolycka uppdelat per zon och jämfört med norskfödda kvinnliga personbilsforare. Årsmiddelvärde for perioden 2002–2006.



TØI rapport 988/2008

Figur 8. Relativ skaderisiko for manliga personbilsforare att skadas i trafikolycka uppdelat per zon och jamfort med norskfodda manliga personbilsforare. Arsmedlevarde for perioden 2002–2006.

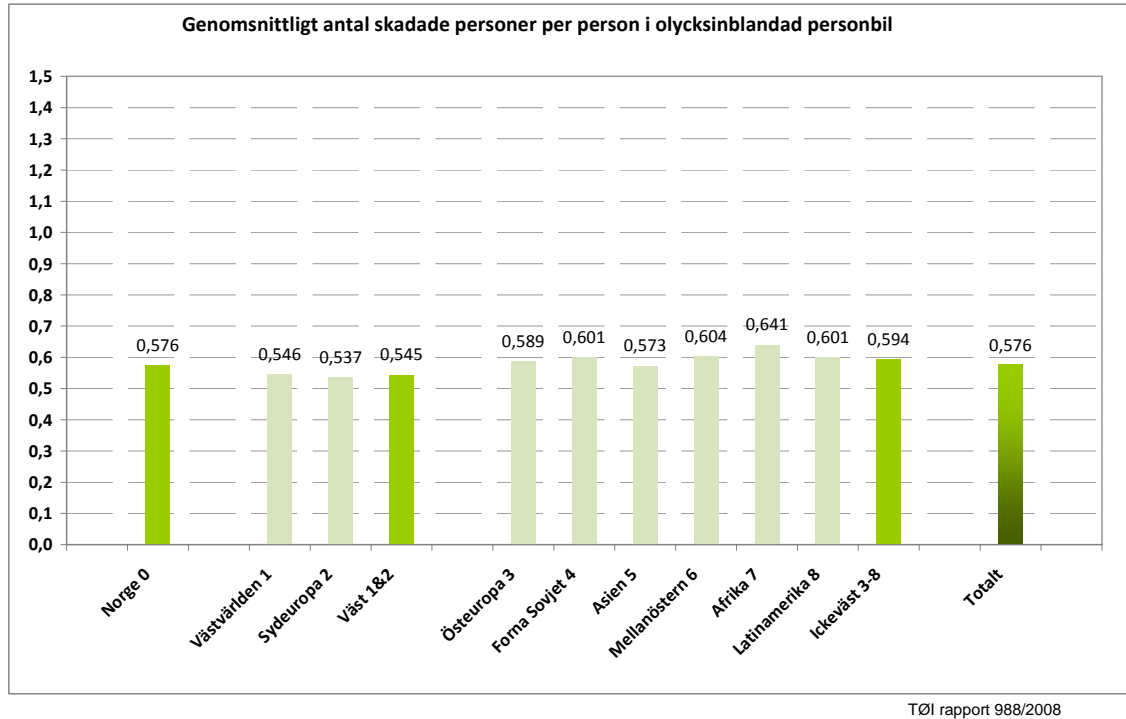
I Bilaga 3 redovisas skaderisiken for alla foddeslander med fler an 1 000 personbilskor kort. Bland dessa lander ar det Somalia, Irak och Pakistan som visar den hogsta risken.

### 2.3 Samband mellan olycksinblandning och antal personer i bilen

Ett antagande ar att antal personer per bil varierar beroende pa zon. Darfor var det av interesse att studera antal personer i bilar som varit inblandade i olyckor. Det har genomsnittligt varit nagot fler personer i de bilar som hade forare fran IckeVast jamfort med saval Norge som Vast. Hogst antal personer per inblandad personbil (1,40) aterfinns for Mellanostern, zon 6, medan det lagsta antalet (1,26) aterfinns for Vastvarlden, zon 1.

Genomsnittligt antal skadade personer ar 0,75 i bilar med norskfodda forare, men 0,82 i bilar med forare fodda i IckeVast. For bilar med forare fodda i Vast ar andelen lagre an for norskfodda forare. Hogst ar andelen skadade personer i olycksinblandade bilar med forare fodda i Afrika (zon 7). For dem ar andelen 0,87.

Eftersom antalet skadade personer i olycksbilar beror pa hur manga som har suttit i varje sadan bil ar det aven intressant att studera antalet skadade personer av alla personer i olycksbilen. Den genomsnittliga andelen som skadas av de personer som sitter i bilen redovisas i figur 9.

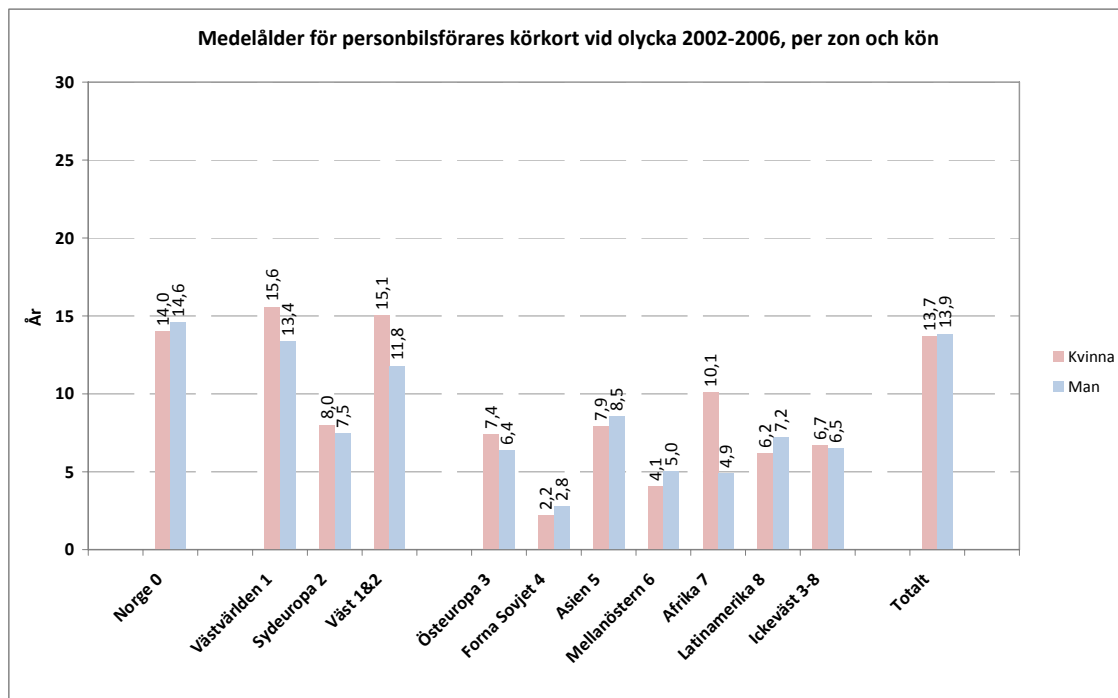


Figur 9. Genomsnittligt antal skadade per antal personer i ulyksinblandade personbilar. Årsgenomsnitt för perioden 2002–2006.

Figuren visar att andelen skadade per alla personer i olycksbilar som körts av norskfödda förare uppgår till 0,58. För de två zonerna i Väst är andelen lägre, i genomsnitt 0,54. Högst andel skadade av alla personer i bilen (0,64) noteras för Afrika (zon 7). Vid analysen har antagits att rapporteringsgraden avseende såväl förare som passagerare inte varierar beroende på födelsezon.

## 2.4 Samband mellan olyksinblandning och körkortets ålder

Det är komplicerat att analysera effekten av körkortets ålder eller vistelsetid i landet och eventuella samband med inblandning i olycka. För nya invandrargrupper kommer naturligtvis alla olyckor att ha inträffat efter en kort vistelsetid och med ett nytaget norskt körkort medan invandrargrupper som funnits länge i Norge kommer att ha en högre genomsnittlig körkortsålder och vistelsetid. Detta framgår t.ex. om man gör en jämförelse mellan olika zoner, avseende den genomsnittliga tid som olycksdrabbade förare har haft sitt körkort, se figur 10.



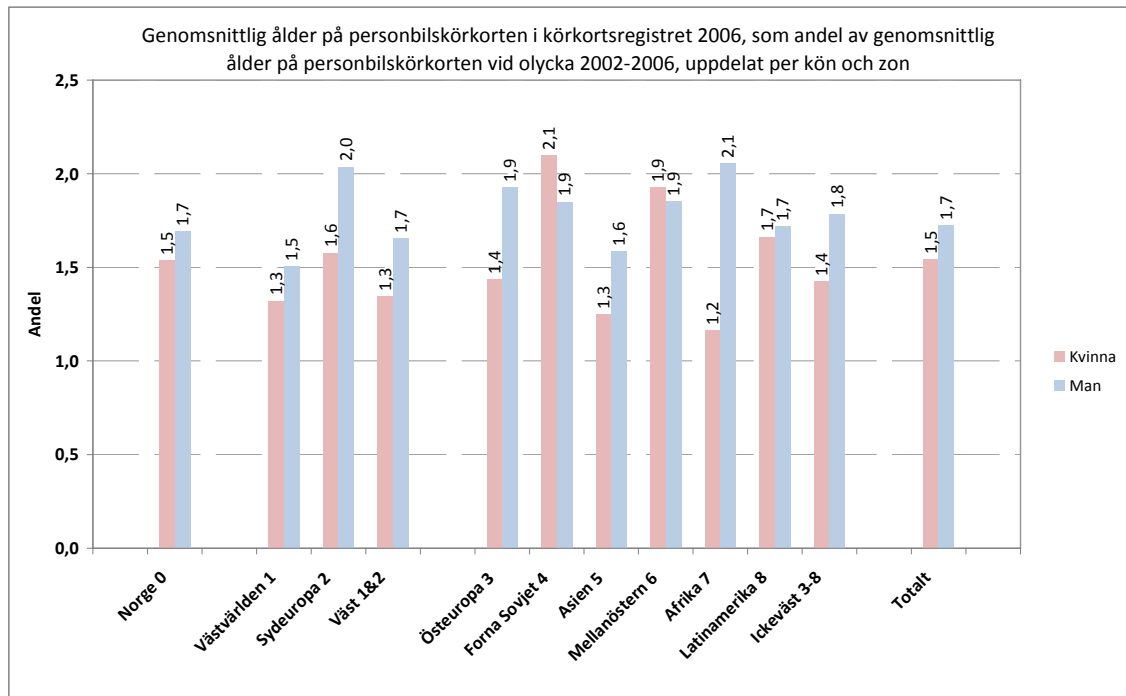
TØI rapport 988/2008

Figur 10. Medelålder för personbilskörkort bland förare som råkade ut för vägtrafikolycka 2002–2006.

Av figuren kan man utläsa att förare födda i forna Sovjet i genomsnitt råkat ut för en olycka när de har haft sitt körkort i 2–3 år, medan norskfödda förare i genomsnitt haft sitt körkort i 14–15 år när råkar ut för en olycka. Observera att skillnaden beror, som tidigare nämnts, till stora delar på att invandringen från den zonen skedde nyligen och att körkortsåldern därför i genomsnitt är låg. Man kan däremot inte säga att risken är högre för grupper med låg genomsnittlig medelålder. För att jämföra risken för olika zoner krävs kännedom om tid för invandring eller tid med norskt körkort, sett över hela populationen körkortsinnehavare.

I figur 10 kan vi i alla fall göra jämförelser mellan könen, men endast inom varje zon och om vi antar att invandringen i zonen skett samtidigt för båda könen. Norskfödda kvinnor, liksom kvinnor födda i forna Sovjet, Asien, Mellanöstern och Latinamerika har i genomsnitt haft sitt körkort kortare tid när de råkar ut för olycka än vad män från samma zon har. Omvänt har män från Västvärlden, Sydeuropa, Östeuropa och framför allt Afrika haft sina körkort kortare tid när de råkar ut för olycka, jämfört med kvinnor från samma zon.

För att ta hänsyn till skillnader i tid för invandring behöver vi dock beakta hur länge alla förare i zonen har haft norskt körkort för personbil. Vi har därför studerat genomsnittlig körkortsålder för hela populationen i förhållande till genomsnittet för olyckspopulationen, se figur 11. Ju lägre värdet är desto bättre. Teoretiskt sett är lägsta möjliga värde 1.



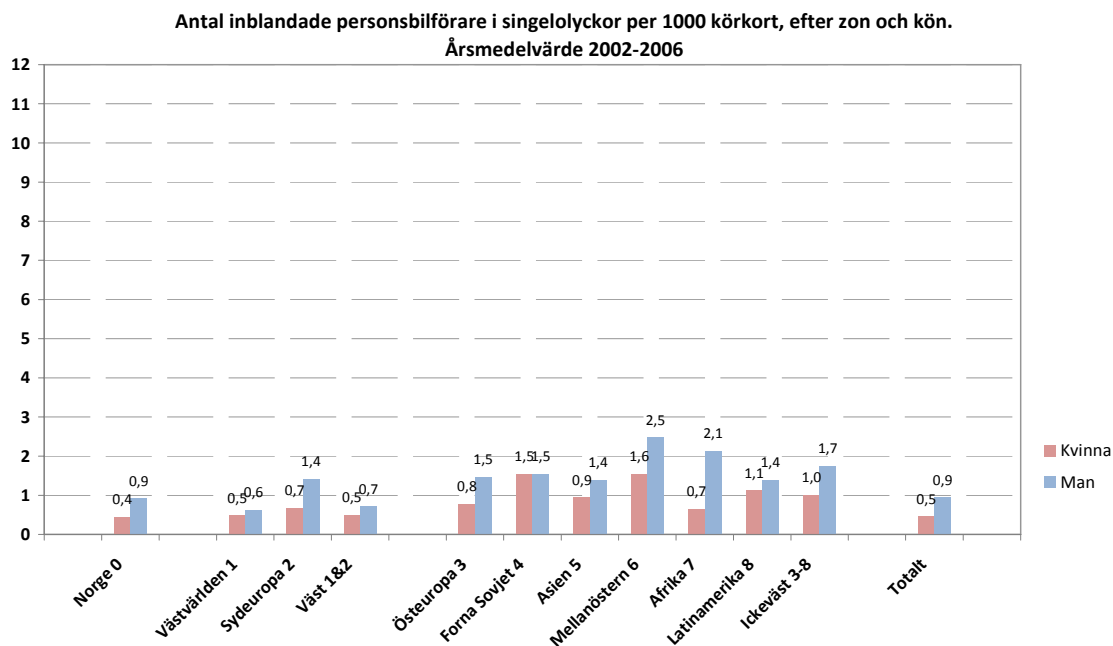
TØI rapport 988/2008

Figur 11. Genomsnittlig ålder på personbilskörkortet i körkortsregistret 2006 som andel av genomsnittlig ålder på personbilskörkortet för förare inblandade i olyckor 2002–2006, uppdelat per zon och kön.

Studerar man norskfödda kvinnor visar det sig att körkortets medelålder för alla personbilsförare i körkortsregistret 2006 i genomsnitt är 50 procent högre än vad den genomsnittliga körkortsåldern är för förare som varit inblandade i olycka 2002–2006. För norskfödda män är körkortsåldern 70 procent högre för dem som hamnat i olycka, jämfört med alla norskfödda manliga körkortsinnehavare. Förenklat kan sägas att ju högre värde, desto tidigare kan man förvänta sig olycka under sitt körkortsliv. För män från Sydeuropa och Afrika samt för kvinnor från forna Sovjet är skillnaden allra störst. Körkortets medelålder i zonen för könet är dubbelt så hög som körkortets medelålder för dem som råkar ut för olycka. I jämförelse med norskfödda kvinnor ligger kvinnor födda i Väst, men också kvinnor födda i Ickeväst något bättre till än norskfödda kvinnor, med undantag av kvinnor födda i forna Sovjet och Mellanöstern. För män är de relativa skillnaderna gentemot norskfödda män mindre. Dock ligger Ickeväst något högre än Norge, vilket innebär att körkortsmedelåldern för dem som råkar ut för olycka skiljer sig mer från medelvärdet för sin grupp än vad som är fallet för norskfödda manliga förare.

## 2.5 Singelolyckor som ett mått på benägenhet till olycka

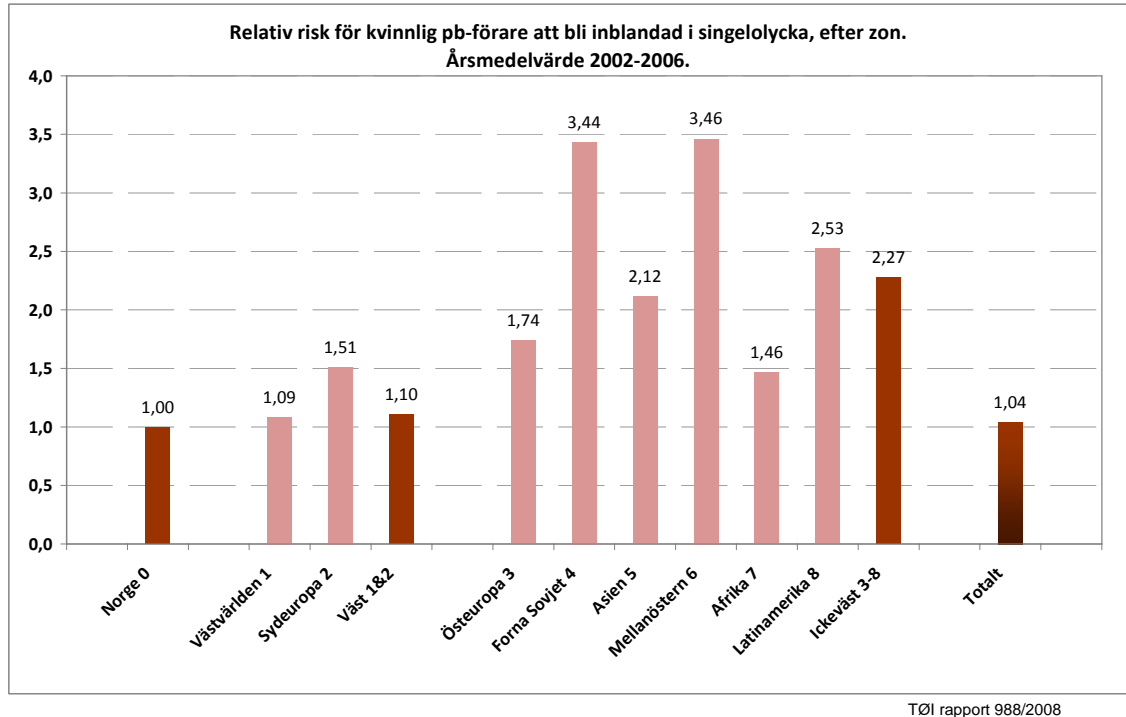
Det kan vara av intresse att studera i vilken utsträckning personbilsförare från olika länder själva orsakar olyckor. Skuldfrågan framgår dock inte i olycksregistret. Man skulle emellertid kunna säga att singelolyckor orsakas av föraren själv, och kan därför tjäna som en mycket grov skattning av benägenheten att orsaka olyckor. I följande analyser har singelolyckor med personbil definierats som olyckor där endast personer från ett fordon finns inblandade. I figur 12 visas hur dessa singelolyckor fördelar sig mellan personbilsförare från olika zoner.



TØI rapport 988/2008

Figur 12. Antal inblandade personsbilførere i singelolykker per 1000 kørkort i zonkøngruppen, efter zon og køn. Årsmedelværdie for femårsperioden 2002-2006.

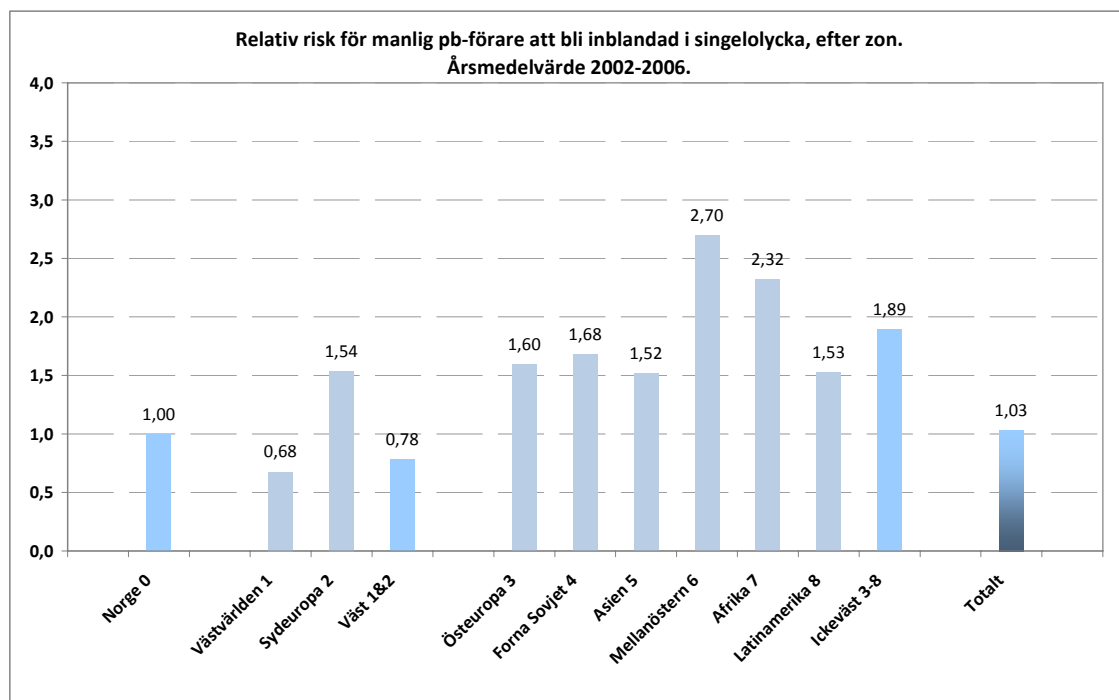
Bilden visar både att det finns en könsskillnad och att det finns en skillnad mellan zoner när det gäller benägenheten bland personbilsförarna att hamna i singelolyckor. De norskfödda kvinnliga förarna har det lägsta värdet med 0,4 singelolyckor per tusen kvinnliga personbilskörkort medan norskfödda män ligger mer än dubbelt så högt. Män från Mellanöstern har det högsta värdet med 2,5 singelolyckor per tusen manliga kørkort i den zonen. Variationen mellan zonerna är inte helt densamma för män som för kvinnor. Medan kvinnor från forna Sovjet och från Mellanöstern råkar ut för flest singelolyckor av kvinnorna är det de som är födda i Mellanöstern och Afrika som råkar ut för för flest singelolyckor bland männen, vilket framkommer av figur 13 och figur 14.



*Figur 13. Relativ risiko for kvinnlige personbilførere att bli inblandade i singelolycka, oppdelad efter zon. Årsgjennomsnitt for 2002–2006 av alle kvinnlige innehavere av norsk personbilskjørtkort. Normert for norsk kvinne.*

Av figuren framgår att risken for singelolycka är lägst for de norskfødde kvinnorna, något högre for kvinner från Väst och mer än dubbelt så hög for kvinner från Icke-väst. Allra högst risiko att råka ut for singelolycka blant kvinnorna har de som kommer från Mellanöstern (zon 6) och från forne Sovjet (zon 4). De har nära nog 250 prosent högre risiko. Bilden ser snarlik ut for risken for kvinner att skadas i en singelolycka, med undantag for Sydeuropa (zon 2) som har den lägste risken att skadas i singelolycka. Den är lägre än for de norskfødde kvinnorna.

Studerer vi skillnaderna i risiko for män från ulike zoner relaterte till risken for norskfødde män får vi en något annorlunde bild, se figur 14.



TØI rapport 988/2008

Figur 14. Relativ risiko for manliga personbilsförare att bli inblandade i singelolycka, uppdelad efter zon. Årsgenomsnitt for 2002–2006 av alla manliga innehavare av norskt personbilskörkort. Normerat for norsk man.

Av figuren framgår att risken for män är störst for dem som kommer från Mellanöstern (zon 6). Risken var 170 procent högre for den gruppen i förhållande till den norska jämförelsegruppen. Totalt sett har män från Mellanöstern nära nog fyra gånger högre risiko att råka ut for en singelolycka än den grupp av män som har lägst risiko, nämligen de som kommer från Väst. Jämför man dessa med normmännen så har normmännen nära nog 50 procent högre risiko for singelolycka. Observera att det inte direkt går att jämföra andelarna i de två graferna i figur 13 och figur 14 med varandra eftersom de är normerade efter två olika grupper som inte har samma risiko for singelolycka. Risken for norskfödda kvinnor är nämligen lägre än for norskfödda män. For jämförelser av nivån avseende risken for singelolycka mellan kvinnor och män hänvisas till figur 12.

## 2.6 Samband mellan olycksinblandning och andra variabler

Eventuell effekt av byte från utländskt till norskt körkort har inte varit möjligt att studera eftersom det endast funnits ett mindre antal olyckor registrerade med personbilförare som har bytt från utländskt till norskt körkort. Det är svårt att säga om det låga antalet beror på att dessa förare faktiskt råkar ut for få olyckor eller om det t.ex. handlar om bortfall i registret for denna variabel. Det var inte heller möjligt att studera samband med olyckstyp, vilket berodde på att variabeln hade stort bortfall.



## 3 Diskussion

### 3.1 Metoddiskussion

Den zonindelning som valdes var baserad på de olika ländernas trafiksäkerhetssituation och ekonomiska situation. Denna indelning överensstämmer inte helt med den indelning som görs av SSB. En skillnad mellan de två indelningarna är att SSB skiljer på Norden, Västeuropa, Nordamerika och Oceanien, medan dessa slås ihop till Västvärlden i zonindelningen. SSB skiljer däremot inte på Forna Sovjetunionen och övriga Östeuropa, vilket görs i zonindelningen. Vidare finns en zon för Sydeuropa, medan SSB inte gör någon sådan uppdelning. Turkiet har klassats till zon Sydeuropa i stället för som hos SSB till Asien, och Japan klassas till zon Västvärlden istället för till Asien. Detta bör tas i åtanke när resultaten i denna studie jämförs med statistik från SSB. Eftersom den indelning som gjorts i västliga och icke-västliga länder bygger på zonindelningen skiljer den sig därför också på några punkter från den indelning som görs av SSB. Indelningen i Väst och Icke-väst fungerade relativt väl, och gav skillnader i resultat. Dock fanns det resultat som pekade på att Sydeuropa hade kunnat räknas till Icke-väst. Eftersom det fanns relativt få invandrare från den zonen har zonens placering dock inte haft så stor betydelse för de sammanslagna resultaten.

Antagandet att de poster där födelseland har kodats som okänd i registret ej systematiskt skiljer sig åt mellan olika zoner kan i värsta fall leda till feltolkning av resultaten. Det har inte varit möjligt att göra en skattning av problemets storlek, inom ramen för uppdraget.

Det faktum att körkortregistret inte innehöll några uppgifter för personer som avlidit under året (eller tidigare) gör att olycksrisk och skaderisk överskattas i större utsträckning för de äldre åldersgrupperna som ju har högre andel avlidna än övriga. Uppskattningsvis mellan 30 000 och 40 000 personer saknas i körkortregistret för 2006 av denna anledning. Omvänt kan konstateras att de grupper som har hög andel nyblivna körkortsinnehavare får en överskattad exponering och därmed även en underskattad risk att hamna i olycka och att skadas i olycka. Nyblivna körkortsinnehavare införs nämligen fortlöpande i registret under året. Felet antas vara störst i den yngsta populationen 18–19 år.

I en liknande studie avseende olyckor i Sverige bland svenskar och utlandsfödda användes antalet personbilskilometer som exponeringsmått (Forward m.fl., 2008). Måttet hämtades från en körsträckedatabas framtagen på grundval av bilprovningens besiktningar. Körsträckan både för privata fordon och för fordon ägda av juridisk person användes. Detta har inte varit möjligt i denna studie. Istället har antal innehavare av norskt personbilskörkort använts som exponeringsmått. I denna studie har det inte heller varit möjligt att studera betydelsen av taxiförarlegitimation. I den svenska studien framkommer att i flera av zonerna är andelen taxiförarlegitimationer betydligt högre än bland

svenskfödda. Eftersom taxiförare har högre exponering än den genomsnittlige bilisten kan grupper med hög andel taxiförare eventuellt få en överskattning av olycksrisker, med anledning av att exponeringen troligen underskattas för dessa grupper. I den svenska studien beaktades körsträckor både för privatpersoner och för juridiska personer, eftersom en stor andel av dessa juridiska personer antogs vara taxiföretag. De utlandsföddas taxiförarlegitimationer i Sverige utgjorde 3 procent av de utlandsföddas körkort medan de svenskfödda utgjorde 1,1 procent av svenskfödda med körkort. Av de utlandsföddas taxiförarlegitimationer fanns hela 45 procent i zon 6 (Mellanöstern). Relaterat till hur stor andel zonen utgjorde av den utlandsfödda populationens var det en oproportionerligt stor andel i befolkningen som hade taxiförarlegitimation, framför allt i i zon 6, men även i zon 7 (Afrika). Det är inte otroligt att ett liknande fenomen förekommer i Norge. Det är rimligt att anta att de årliga körsträckorna för taxiförare är betydligt längre än för de flesta övriga körkortsinnehavare. Därmed är det också rimligt att anta att exponeringen för utlandsfödda är underskattad i förhållande till verklig körsträcka, vilket i sin tur gör att riskerna överskattas.

## 3.2 Resultatdiskussion

Många av de riskskillnader som har visats kan ha en förklaring i skillnader i populationerna. Till exempel har den norskfödda populationen en helt annan åldersstruktur än den utlandsfödda och vi vet sedan tidigare att unga är mer olycksbenägna än de som är något äldre. Uppgiften har dock inte främst varit att hitta förklaringar till eventuella skillnader utan snarare att påvisa dessa. Nya, mer exakta exponeringsmått skulle troligen ge andra resultat än de som har framkommit i denna studie.

Det är vidare känt att en stor del av de utlandsfödda bor i Oslo med omnejd. De har därför förhållandevis bra tillgång till allmänna kommunikationer. Den norskfödda populationen bor i högre utsträckning än den utlandsfödda utanför städerna. Deras exponering i trafiken kan därför förväntas skilja sig från de utlandsföddas. Det har inte varit möjligt att i denna studie fullt ut beakta dessa faktorer. De riskskattningar som har presenterats i denna rapport har alla den nackdelen att de inte tar hänsyn till skillnad i körsträcka. Vi misstänker att till exempel kvinnor har kortare körsträckor än män. Om detta är ett korrekt antagande skulle en stor del av de skillnader i risk mellan män och kvinnor som presenteras till stora delar bero på skillnader i exponering. Det är vidare troligt att det finns en skillnad i exponering som beror på landbakgrund, där omfattningen av yrkesförare kan ha betydelse för utfallet. Detta inte gått att undersöka på basis av de data som varit tillgängliga i denna studie.

Bland de norskfödda finns en högre andel äldre än i den utlandsfödda populationen. Problemet att avlidna är bortplockade från körkortsregistret gör att jämförelser mellan dessa två populationer haltar, eftersom vi kan förvänta oss högre andel avlidna i den norskfödda populationen, på grund av större andel med hög ålder.

Det är intressant att notera att trots att åldersgruppen 65+ har en överskattad risk, på grund av att alla som avlidit under året är bortplockade ur körkortsregistret, har de ändå lägre risk än alla andra åldersgrupper. Detta gäller såväl risken för att hamna i polisrapporterad vägtrafikolycka som risken att skadas i en sådan i

egenskap av personbilsförare. Ändå vet vi att skaderisken rent allmänt är högre för äldre, eftersom de är skörare. Minst lika anmärkningsvärt är att den yngsta åldersgruppen har en så hög risk att hamna i olycka och att skadas i olycka, när vi vet att i jämförelse med andra åldersgrupper är det en större andel av de yngsta som har tagit körkort under året och därmed inte har varit exponerade som personbilsförare under hela året. Deras risk är med andra ord underskattad, trots att den redan är den högsta, sett över alla åldersgrupper.

Det finns anledning att vara försiktig när det gäller att uttala sig om vilka som orsakar olyckor. Dock kan sägas att män oftare hamnar i singelolyckor i förhållande till antalet körkortsinnehavare, framför allt män från Mellanöstern och Afrika.

Det bör observeras att vi endast har studerat personer med norskt körkortsinnehav. Det finns ett antal körkortsinnehavare som har körkort från annat land och som kör med detta körkort i Norge och däribland finns ytterligare personer som råkar ut för olyckor. Vi vet inte hur olycksrisken för dessa ser ut. Om de tas med i beräkningen, skulle de presenterade riskerna för den utlandsfödda befolkningen troligen se något annorlunda ut. Det gäller t.ex. det okända antal personer som fortfarande får köra på sitt utländska körkort, vilket man får göra upp till ett år efter det att man blivit folkbokförd i Norge. Vidare finns det även ett okänt antal som kör på EES-körkort (se även under avsnitt 1.1.1 för mer information). Riskerna kan även se annorlunda ut för grupper där ett stort antal av dem som har norskt körkort i praktiken aldrig kör bil, trots sitt körkort.

Observera att de data som har studerats avser perioden 2002–2006. Sedan dess har invandrabefolkningen ökat och dess struktur delvis ändrats i Norge (se <http://www.ssb.no/emner/02/01/10/innvbef/>, 2008-10-02). Vid utgången av 2007 var personer med ursprung i Polen den största invandrargruppen, följd av personer från Pakistan, Sverige och Irak. Den ickevästliga andelen av invandrarna hade också ökat, till tre fjärdedelar av hela invandrabefolkningen.

Det är slutligen värt att notera att de zoner där den största delen av invandringen skett under de senaste åren får en underskattad olycksrisk. Det beror på att många av dem inte funnits i landet under t.ex. 2002, och därför inte heller har kunnat råka ut för någon olycka i egenskap av innehavare av norskt personbilskörkort.

### 3.3 Slutsats

Syftet med registerstudien var att få ökad kunskap om utlandsföddas risk i trafiken, med avgränsning till personbilsförare. Resultaten pekar på att det finns skillnader i olycksrisk och skaderisk beroende på födelseland. Det är dock svårt att uttala sig om ifall de skillnader som kan noteras för personbilsförarna är faktiska eller beror på bakomliggande brister i dataregister och i de exponeringsmått som har använts vid riskskattningarna. Troligen är det så att sanningen ligger någonstans mitt emellan.

Om vi beaktar innehavare av norskt personbilskörkort, mot bakgrund av vilken zon de är födda i, verkar utlandsfödda ha en högre risk att hamna i olycka än norskfödda. Män har högre risk än kvinnor och unga högre risk än äldre, oavsett zon. Är födelselandet ickevästligt så är olycksrisken högre än för norskfödda, speciellt om man är född i Mellanöstern, inklusive Nordafrika, eller (för män)

Afrika. Däremot skiljer sig inte olycksrisken för personbilsförare födda i Väst nämnvärt från olycksrisken för norskfödda. Uppdelat per åldersgrupp är olycksriskerna i de flesta fall högst för körkortsinnehavare från Mellanöstern och Afrika. Det ska observeras att stora delar av dessa också är nyare invandrare i Norge, medan t.ex. invandrare från Pakistan och Indien funnits längre tid i Norge. Skillnader i olycksrisk mellan olika zoner förklaras emellertid egentligen inte av skillnader i förarens ålder, men däremot till viss del av skillnader i körkortets ålder.

Denna studie avser endast personbilsförare. I ett folkhälsoperspektiv bör olycksrisk och skaderisk för alla trafikanter studeras, såväl förare som fotgängare, cyklister och andra trafikantgrupper. Det kan mycket väl vara så att andra landsgrupper då dyker upp bland dem som har hög olycksrisk, än vad som är fallet om man endast studerar personbilsförare. För dessa oskyddade trafikanter finns billiga åtgärder som ökar säkerheten radikalt, t.ex. förbättrad användning av reflexer för fotgängare samt lyse och cykelhjälm för cyklister.

När det gäller skaderisk, följer den i stort sett mönstret för olycksriskerna. Det är förare födda i Ickeväst som har högst skaderisk, framför allt de som är födda i Mellanöstern och Afrika, med undantag av kvinnor födda i Afrika.

En faktor som inte har kunnat beaktas i denna studie är alkohol och trafik. Det finns anledning att misstänka att det existerar skillnader mellan förare från olika zoner, när det gäller andelen som kör alkoholpåverkade. Vi vet att såväl bestämmelserna som attityderna i vissa länder är betydligt mer liberala än i Norge. Vi vet också att vissa religioner inte tillåter alkohol. Med tillgång till data över misstänkt alkoholpåverkan skulle zonskillnader i olycks- och skaderisk i alkoholrelaterade olyckor kunna skattas. Denna typ av olyckor utgör en stor andel av alla olyckor och är därför viktig att studera.

### 3.3.1 Förslag på fortsatt forskning

Med de databaser som har tagits fram kan olycksrisk och skaderisk för alla trafikanter studeras, såväl förare som fotgängare, cyklister och andra trafikantgrupper. Det kan mycket väl vara så att andra landsgrupper då dyker upp bland dem som har hög olycksrisk, än vad som är fallet om man endast studerar personbilsförare. För att minska olycks- och skaderisken för utlandsfödda är ett förslag att införa trafiksäkerhetsutbildning och information till utlandsfödda, dels invävd i språkundervisningen, dels som en del i körkortsutbildningen och introduktionen för nya invandrare. Informationen bör finnas tillgänglig på flera språk. En informationsfilm kan ytterligare stärka möjligheterna att nå fram med trafiksäkerhetsbudskapen. Att hitta de kanaler som bäst når de olika grupperna av utlandsfödda är viktigt i sammanhanget. Informationen bör anpassas med tanke på om det handlar om grupp med hög risk att bli inblandad i olycka eller om det handlar om grupp med hög risk att skadas i olycka. Viktigast bör det vara att nå ut i de grupper som har visat sig ha den allra högsta risken, oavsett om det gäller olycksrisk eller skaderisk, vilket var manliga förare från Afrika och Mellanöstern.

När det gäller olycksrisk och skaderisk kan det även vara av intresse att studera i fall risken skiljer sig åt för olika födelsezoner i andra typer av olyckor, t.ex. fallolyckor, brand och druckningsolyckor. Ett antagande är att det finns skillnader i hur man värderar risk beroende på födelseland. Personer som flytt från

krigshärjade områden kan antas ha högre risktolerans än personer från lugnare regioner. Om det visar sig att samma grupper har de högsta riskerna i andra typer av olyckor, inte bara i trafikolyckor, blir utmaningen att finna vad som är den gemensamma nämnaren till detta. I det sammanhanget kan riskvärderingen vara en intressant variabel.

Ytterligare ett resultat som kan vara intressant att studera vidare är varför vissa grupper påvisar en större andel skadade personer räknat som andel av alla personer som suttit i bilen vid olyckstillfället. En tänkbar bidragande faktor är användningen av skyddsutrustningar (t.ex. bälten och bilbarnstolar). I detta ligger även frågan hur stor andel zonen har av bilar med fler personer än vad bilen är avsedd för. En annan bidragande faktor skulle kunna vara att vissa zoner i genomsnitt har mindre eller äldre bilar och därmed kan tänkas utsättas för jämförelsevis högre krockvåld vid kollisioner.

En faktor som inte har beaktats i denna rapport är om födelselandet har högertrafik eller vänstertrafik. En tänkbar hypotes är att personer som har vuxit upp i länder med vänstertrafik är överrepresenterade i vissa typer av olyckor i Norge. En indelning i födelseländer efter höger- respektive vänstertrafik kan därför vara av intresse att studera. Detta gäller inte minst oskyddade trafikanter, t.ex. fotgängare, som ifall de saknar norskt körkort kanske inte har fått någon träning i förväg på att vistas i högertrafikmiljö, vilket innehavare av norskt körkort får under körkortsutbildningen.

Det bör observeras att sedan 2006 har invandrarpopulationen ökat och förändrats till sin struktur och sammansättning, varav kan nämnas en rekordstor polsk invandring. Vidare har befolkningen som helhet också ökat. Eftersom de fyra största ickevästliga invandrargrupperna 1 januari år 2007 utgjordes av personer från Polen, Irak, Pakistan och Somalia samt att många av dem kommit på senare år, föreslås att dessa grupper studeras separat, med data för befolkning, körkortsinnehav, olyckor och skadeutfall även för år 2007.

För att kunna ta hänsyn till hur exponeringen varierar mellan olika grupper föreslår vi en studie av körsträckor. Vid de fordonsbesiktningar som görs skulle data kunna samlas in och registreras för fordonsägaren. Underlag för modeller för att beräkna hushållets användning av fordonet behöver vidare tas fram, eftersom många fordon körs av fler än en förare. Med sådana underlag finns möjlighet för SSB att samköra bilprovningsregistret med körkortsregistret och få en skattad körsträcka per körkortsinnehavare.

Ytterligare ett förslag är att välja två populationer, en norskfödd och en utlandsfödd, som har samma förutsättningar avseende åldersfördelning, typ av bostadsort etc. Detta har tidigare testats för svenska data med gott resultat. Det är dock viktigt med tillgång till data för fler år än i föreliggande studie, samt med uppgifter även för avlidna.



# DEL 2 Fokusgruppeintervjustudie

Av Oscar Amundsen og Tor Arne Stubbe

NTNU, Forskningsenheten Voksne i livslang læring (ViLL).

## Innhold

<b>1 Innledning</b> .....	<b>49</b>
1.1 Formål og problemstilling .....	49
1.2 Gjennomføring, tilnærming og metode.....	49
<b>2 Metode</b> .....	<b>50</b>
2.1 Rekruttering av informanter.....	50
2.2. Innsamling av materiale.....	51
<b>3 Resultater / funn</b> .....	<b>55</b>
3.1 Innledning .....	55
3.1.1 Språk.....	55
3.1.2 Stress og psyke .....	56
3.1.3 Alternative kulturelle forklaringsmodeller .....	56
3.1.4 Rusmidler.....	57
3.1.5 Oppfatninger om ansvarsforhold i trafikken.....	58
3.1.6 Omstillingsproblemer .....	58
3.1.7 Bruk av sikkerhetsutstyr .....	59
3.1.8 Motivasjon for å følge reglene i Norge.....	59
3.1.9 Klimatiske forhold .....	60
3.2 Perspektivering .....	60





# 1 Innledning

## 1.1 Formål og problemstilling

I denne delen rapporteres funn fra fokusgruppeintervjustudien. Delprosjektet har hatt som hensikt å frambringe innfallsvinkler til kunnskapsutvikling på området ikke-vestlige innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet. Kjernen i arbeidet er fokusgruppeintervjuer med personer fra fem ulike landgrupper (Irak, Somalia, Vietnam, Pakistan og Polen). Det sentrale element i arbeidet har vært å forsøke å peke på spesielle faktorer som kan ha betydning for ikke-vestlige innvandreres ulykkesrisiko, blant annet som et grunnlag for utformingen av spørreundersøkelsen (Del 3).

Studien var ikke tenkt å være dekkende i forhold til problematikk omkring trafikksikkerhet og atferd generelt. Vi antar som utgangspunkt at den generelle og etablerte kunnskapen på trafikksikkerhetsområdet også i hovedsak kan legges til grunn på ikke-vestlige innvandrere. Når det er sagt, så reises altså spørsmålet om det likevel kan være spesielle forhold som kommer til syne, som en må ta høyde for, når problematikken handler om disse gruppene trafikanter.

## 1.2 Gjennomføring, tilnærming og metode

Vårt utgangspunkt i spørsmålet om hva (hvilke forhold / faktorer) som kan påvirke innvandreres kjøreatferd aktualiserer en kvalitativ tilnærming. Betegnelsen kvalitativ tilnærming eller metode er relativt allmenn, og handler til en viss grad om hvilken empiri som benyttes for å belyse problemstillingene. Alvesson & Sköldbberg (1994: 10) relaterer betegnelsen bl.a. til hvilken type materiale som foreligger. Videre understreker de at det også er snakk om hvilket *perspektiv* som metodealternativene tar utgangspunkt i: ”Ett [...] viktig tårnmerke för de kvalitativa metoderna är att de utgår från studiesubjektens perspektiv, medan kvantitativa studier typiskt i högre grad utgår från forskarens idéer om vilka dimensioner och kategorier som skall stå i centrum.”

Sitatet illustrerer en viktig del av hensikten med denne delen (Del 2) av prosjektet, nemlig å fange inn perspektiver som er vesentlige fra informantenes ståsted, men som man ikke nødvendigvis kunne sett tydelig ut fra ”forskerperspektivet”. Hvor hyppig informantenes ulike perspektiver opptrer i materialet er mindre relevant i denne rapporten. Slik sett kan vår tilnærming sies å være ”klassisk” kvalitativ i en viss forstand: “The real purpose of qualitative research is not counting opinions or people but rather exploring the range of opinions” (Gaskell 2000: 41). I tråd med dette er det altså *bredden* i mulige perspektiver vi ønsker å si noe om, heller enn ”vektingen” av et enkelt syn /perspektiv. Relevansen i valgte tilnærming handler også om at vi beveger oss inn på et område der det finnes lite kunnskap fra før (temaet innvandrere og trafikksikkerhet).

## 2 Metode

### 2.1 Rekruttering av informanter

Det at vi ønsket *grupper* av informanter til intervjuavtaler gjorde det relativt komplisert og tidkrevende å gjennomføre rekrutteringsarbeidet. Dette dels av praktiske grunner; det skal passe for flere personer samtidig, men også fordi vi anser det som en fordel at informantene har noe kjennskap til hverandre (ibid: 51). På bakgrunn av dette så vi oss nødt til å akseptere at størrelsen på de gruppene vi fikk avtaler med varierte (fra 2 til 6). I de tilfellene der gruppen var under 4 informanter, så supplerte vi ved å foreta et ekstra gruppeintervju (se liste under overskrift Innsamling av materiale). Slik ble de 5 landgruppene dekt av 6 gruppeintervjuer.

De fem landgruppene som ble valgt ut til intervjuer var Irak, Somalia, Vietnam, Polen og Pakistan.

Innvandrere regnes generelt som grupper det kan være noe vanskelig å rekruttere informanter fra (ibid: 48). Rekruttering av informanter til intervjuer ble da også gjort via ulike strategier, og vi anså det som nødvendig å arbeide parallelt langs flere "linjer". I noen tilfeller ble private nettenettverk benyttet (dog uten at det var privat relasjon mellom noen av intervjuerne og informantene). En annen strategi med gode resultater var henvendelser til innvandrersorganisasjoner, nærmere bestemt det som kan omtales som "velferdsorganisasjoner" (altså generelle foreninger, og ikke f.eks. politiske eller mer spesialiserte varianter som studentforeninger). Ytterligere en tilnærming ble gjort via religiøst samfunn, mens en siste framgangsmåte (blant dem som ga resultater) ble gjort via voksenopplæringscenter.

I seks av intervjuene fikk hver informant tilbud om en kompensasjon pålydende 200 kroner for å delta på intervju. I de to første intervjuene (nr 1 og 2) ble dette ikke gjort, men her fikk informantene en bok i gave (Grønbeck et.al 2005), noe de ikke kjente til før de fikk den overrakt i etterkant av intervjuet. I intervju nr.3 viste det seg at vår kontaktperson ikke hadde informert sine venner om betalingen. I tre av intervjuene var det informanter tilstede som tok seg fri fra arbeid for å stille opp (gjaldt taxisjåfører). Grunnen til at vi valgte å betale informanter var at vi vurderte det nødvendig som en slags incentiv for å møte opp til gruppeintervju (jf. også utfordringene beskrevet ovenfor).

Det å betale informanter er en praksis som har vært satt under debatt i den senere tid, eksempelvis i fagbladet *Forskerforum* (Rekdal 2008). Vi møter denne debatten ved å gjøre en relativt detaljert beskrivelse av vår framgangsmåte, jf. forrige avsnitt. Dermed håper vi leseren kan ta stilling til de eventuelle innvendinger som reises i diskusjonen. Vi velger imidlertid å ikke gå nærmere inn i innholdet i debatten i dette rapport-formatet.

## 2.2. Innsamling av materiale

Vi har gjennomført gruppeintervjuer i forhold til de fem utvalgte landgruppene i perioden oktober – desember 2007. Kriteriene har vært at informantene skulle være utenlandsfødte menn og at de skulle ha gyldig førerkort for Norge. I praksis betyr dette at landgruppene Irak, Pakistan, Vietnam og Somalia må ha tatt praktisk og teoretisk førerprøve i Norge (hvilket disse landgruppene må), mens landgruppen Polen ikke behøver å foreta seg noe (og dermed altså ”slipper” opplæring).

Følgende intervjuer er gjennomført (kronologisk):

1. Pilot-intervju med mann født i Iran (1 informant, utprøving av intervjuguide)
2. Pilot-intervju med menn født i Somalia (2 informanter)
3. Intervju med menn født i Somalia (5 informanter)
4. Intervju med menn født i Irak (2 informanter)
5. Intervju med menn født i Polen (6 informanter<sup>1</sup>)
6. Intervju med menn født i Irak (3 informanter)
7. Intervju med menn født i Pakistan (6 informanter)
8. Intervju med menn født i Vietnam (4 informanter)

Alle intervju (unntatt nr.2) ble tatt opp digitalt etter samtykke, og senere transkribert. I intervju nr.2 avslo informantene forespørsel om opptak, og her ble det skrevet notater isteden. I alle intervju (med unntak av 1 og 2) var vi to intervjuere tilstede. Alle intervjuene foregikk på norsk, med unntak av nr.5 der polsk tolk ble brukt. Språk representerte en betydelig utfordring i intervjusituasjonene. Denne utfordringen ble møtt gjennom at selve situasjonen ble tilstrebet å være så trygg som mulig for informantene. En betydelig faktor her var at informantene i de fleste tilfeller kjente hverandre og derfor kunne hjelpes ad i situasjonen (utnytte hverandres styrker i språk), men også at de var villige til å formulere seg alternativt – og at de (etter vår oppfatning) følte at de kunne gi uttrykk for det når de ikke forsto.

Intervjuene ble gjennomført i ulike typer lokaler, dels etter hva som var mest praktisk mht informantenes muligheter til å møte opp. Også forhold som kunne bidra til en positiv og rimelig trygg situasjon, samt tekniske forhold, ble vurdert. I praksis ble kantine, kontorlokaler, foreningslokaler, klasserom og møterom benyttet.

Intervjuene ble gjennomført ved hjelp av en temaguide (’topic guide’, Gaskell 2000). Denne ble utdelt til informantene som hjelp til å strukturere samtalen og oppnå engasjement i gruppa (se vedlegg 4). På dette arket var temaene oppgitt på norsk (med unntak av intervju nr 5, der det var oversatt til polsk), mens ordet ”anonymitet” i noen tilfeller ble oversatt til det aktuelle språk for å understreke vårt budskap om konfidensialitet og ønske om en fri og åpen samtale. Tema-

---

<sup>1</sup> To av de informantene som kom til dette gruppeintervjuet var kvinner.

guiden ble ikke benyttet strengt kronologisk, men vi ønsket at alle tema skulle bli berørt (i den grad de var aktuelle i den konkrete intervjustituasjonen). Gaskell (2000: 40) understreker da også at en temaguide ikke skal følges slavisk, men at det må være rom for improvisasjon i intervjustituasjonen: "The interviewer must use his or her social scientific imagination to recognize when issues beyond prior planning and expectation arise in the discussion which may be important". Konkretiseringen av de ulike tema var et resultat av vårt forarbeid med utvikling av en mengde mulige spørsmålsformuleringer. Disse mer konkrete formuleringene av spørsmål ble under intervjuene håndtert av den forskeren som ikke ledet samtalen, og brukt for å stimulere ytterligere diskusjon i gruppa underveis.<sup>2</sup>

Tabell 2.1 viser informantenes fordeling på landgruppe, alder, oppholdstid og kjøreeerfaring i Norge:

---

<sup>2</sup> Det bør nevnes at samarbeidet mellom oss forskere strakte seg langt ut over intervjustituasjonen. Samarbeid og tett dialog fant sted gjennom hele arbeidsprosessen, dvs i arbeidet med utvalg, intervjuer, analyse og skiving. Denne typen dialog mellom forskere styrker kvaliteten i analysearbeidet. Fordelene med denne arbeidsformen framheves eksempelvis av Rismark & Sjølvberg (2007).

Tabell 2.1 Oversikt over kjennetegn ved informantene: Fødeland, alder, oppholdstid og kjøreeerfaring i Norge.

Kode	Landgruppe	Alder (år)	Oppholdstid i Norge (år)	Kjøreeerfaring i Norge (år)
IRA	Iran (pilot)	47	4	1 (7 mnd)
SO1	Somalia (pilot)	35	9-10	8
SO2	Somalia (pilot)	55	2-3	0
SO3	Somalia	30 – 35	8-10	6
SO4	Somalia	25 – 30	7	3
SO5	Somalia	35 – 40	15	3
SO6	Somalia	30 – 35	15	6
SO7	Somalia	35 – 40	5-6	3 – 4
IR1	Irak	48	9	7 – 8
IR2	Irak	21	6	1,5
IR3	Irak	34	9	7
IR4	Irak	42	8	4
IR5	Irak	24	8	5
PO1	Polen	57	3	3
PO2	Polen	31	1	1
PO3	Polen	19	1	1
PO4	Polen	46	1	1
PO5	Polen	39	2	2
PO6	Polen	30	2	2
VI1	Vietnam	39	27	21
VI2	Vietnam	40	27	18
VI3	Vietnam	55	27	20+
VI4	Vietnam	36	18	13
PA1	Pakistan	56	32	22
PA2	Pakistan	62	36	29
PA3	Pakistan	48	31	28
PA4	Pakistan	29	29	10
PA5	Pakistan	50	25	21
PA6	Pakistan	49	32	26

TØI rapport 988/2008

Det som er oppgitt under kolonne "Kode" i tabellen, er den betegnelsen som brukes i rapportteksten i forbindelse med sitater. Når det gjelder erfaring med å kjøre bil i "fødelandet", så er det noe variasjon blant disse informantene. Noen informanter har svært lang kjøreerfaring før de kom til Norge, mens hovedtyngden ikke har hatt førerkort i fødelandet. Unntaket er landgruppe Polen, der alle har mye slik kjøreerfaring, bl.a. fordi alle har polsk førerkort. For de øvrige gruppene så består slik kjøreerfaring i fødelandet i hovedsak av turer tilbake for å besøke slekt og venner, men en del informanter sier også at de kjørte bil i fødelandet før de var gamle nok til å ta førerkort.

## 3 Resultater / funn

### 3.1 Innledning

Nedenfor følger en rekke punkter som vi anser som relevante tema i vårt materiale. Med relevant mener vi at det kan være aktuelle tema for undersøkelsen i Del 3. Noen av temaene er knyttet til en spesifikk landgruppe, mens andre vil gjelde for flere. Lista består av ni tema, og noen av disse har flere elementer eller ”undertema”. Under alle tema (med unntak av ett) har vi satt inn utsnitt fra intervju for å illustrere relasjonen til empirien. De sitatene som er satt inn vil ikke alltid være dekkende for hele det aktuelle temaet.

#### 3.1.1 Språk

*Intervjuer: Det med førerprøven, hvordan var teoriprøven i Norge? Hva synes dere om den?*

*IR4: Jeg synes den var vanskelig, veldig vanskelig.*

*IR2: Jeg klarte teoriprøven på 5. forsøk. Jeg fikk ta den muntlig. [...] Det var litt vanskelig med så mange spørsmål med samme type tekst på samme ark. Det må være mer informasjon på de spørsmåls-arkene. Det var kun en kort setning, så alle var like.*

*PA1: Men vi, førstegenerasjon, som, noen har førerkort, noen har ikke førerkort, noen greier ikke å ta førerkort, dem har vært i skolen i mange år men, er i trafikkskole og teoriprøve, dem stryker, dem vil ikke mer. Jeg synes det er veldig viktig hvis dem oversetter i urdu, hele boka, så de leser. Er veldig flink å kjøre bil, det er ikke noe problem. Alle kan kjøre bil. Alle land har bil. Det er ikke noe snakk om. Men når det er regel, man må vite.*

Problematikk relatert til temaet ”språk” peker seg (ikke overraskende) ut som aktuelt i materialet. Problemområdet er generelt sett kjent fra tidligere forskning (Sølvberg & Rismark 2005; Rismark et.al. 2003). I vårt materiale var det informanter fra Irak og Pakistan som var opptatt av dette temaet. Blant disse fikk vi inntrykk av at teoriprøven ble betraktet som hovedhinder i forhold til det å få norsk førerkort (litt i motsetning til den praktiske delen, som ble ansett som ”grei”), og dette handler dels om språk. Våre informanter peker på at også tolking er problematisk fordi de ulike alternativene på teoriprøver er så like at de aktuelle nyansene vil være vanskelig å formidle på andre språk. Dette var det særlig irakiske informanter som var opptatt av. Det bør nevnes at en irakisk informant kom med klare påstander om at teoriprøven ble bestått ved hjelp av diverse former for juks. Han påsto at dette var et generelt problem i ”det irakiske miljøet”.

En kartlegging av innvandreres forhold til ulike deler av opplæringen vil trolig være av interesse. Vi ser det som interessant å undersøke forhold knyttet til både selve teoriprøven, men også hvordan den praktiske undervisningen har blitt oppfattet. Synet på evt. oversatte læreverker innen trafikkopplæring kan også være aktuelt å undersøke, da slike muligheter ble etterspurt av informanter fra Irak og Pakistan. Det å eie et norsk førerkort framstår som svært betydningsfullt for våre informanter (relatert til arbeid, status og ugunstige klima), og det er kanskje

grunn til å reise spørsmålet om hvor viktig det egentlig er å beherske norsk for å kjøre bil i henhold til målsettingen i føreropplæringen i Norge? For polske innvandrere vil problematikken omkring teoretisk førerprøve selvsagt være irrelevant, siden disse fritt kan kjøre bil i Norge uten norsk føreropplæring.

### 3.1.2 Stress og psyke

*IR3: Ja, jeg tror det er en stor forskjell der [på innvandre og nordmenn]. Fordi innvandrere har masse problem her, man tenker på jobben, familien og sånn. En nordmann har garantert sitt liv, men vi har ikke garanti for vårt liv. Vi har masse problem. Vi har mange slektninger her og der og sånn. Tenker på masse ting samtidig. Det blir hele tiden sånn stress. Men nordmenn, veldig tålmodig....*

*IR4: I 2003 jeg sitter med [norske] venner på jobben og snakker om 2003, den tiden det var krig mellom Saddam og USA, og kurdere og sånn, da alle familiene måtte opp i fjellet på grunn av kjemiske stoffer og sånn, også min familie. Jeg snakker om det kjemiske [og jeg] er veldig sur og sånn. Da sa den ene vennen min, han sa, så du "Big Brother" i går? Så man snakker om veldig forskjellige ting... Jeg snakker om mine problemer og familien og sånn, og han snakker om "Big Brother".*

De irakiske informantene ga oss en slags ”gløtt” inn i en livssituasjon med krevende vilkår. I og med at dette har vært aktualisert av disse informantene i forbindelse med våre spørsmål om trafikksikkerhet, så kan det være av interesse å bruke et mer helhetlig blikk på respondentens livssituasjon i undersøkelsen i Del 3. Dette er selvsagt intet enkelt punkt å undersøke i en kartlegging. Vi vil antyde at arbeidstid (hvor mye man jobber) kan være en av flere mulige innfallsvinkler.

Hvorvidt særlig dramatiske personlige opplevelser har betydning for trafikksikkerhet kan også vurderes. En nærmere forståelse av denne typen sammenhenger (for eksempel konsentrasjonsvansker), kan finnes i omtaler av diagnosen Posttraumatic stress disorder (PTSD) (Sveaass & Johansen 2008). Når det gjelder krigserfaringer, så var det altså de irakiske informantene som var opptatt av dette temaet. Det er for øvrig en kjent sak at Somalia har opplevd mye krig de senere tiårene, så det kan være grunn til å tro at slik problematikk også kan gjelde innvandrere fra denne landgruppen. De somaliske informantene knyttet imidlertid ikke dette temaet til diskusjonene om sikkerhet i trafikken.

### 3.1.3 Alternative kulturelle forklaringsmodeller

*SO5: Vi er muslimer, og vi tror, at det som skjer, det skjer. Så, hvis noen dør i trafikkulykke, uten at de brukte bilbelte, så sier vi ikke at det var grunnen til det. Vi sier at personen er død [...] ... Ting som skal skje med deg er allerede bestemt.[...]Det var en norsk gutt som ble drept i Afghanistan. Han var 22 år. Han gikk der for å krige, mot andre som har våpen, ikke sant? Og så er nordmenn sinte fordi den unge gutten døde... Han ble drept. Så nordmenn sier, "hvorfor døde han?" Og de sier at han brukte ikke pansret bil og sånt. Men [...] vi tenker ikke sånn; Folk drar fra Norge til Afghanistan for å krige mot andre som har våpen (som har kriget kanskje lengre enn han levde). Og så sier nordmenn: hvordan kan de drepe han? Nordmenn trenger svar, skjønner du?*

De somaliske informantene var de eneste som brakte en religiøs dimensjon inn i diskusjonene om trafikk og sikkerhet. Behandlingen av utsnitt som dette har problematiske aspekt både metodisk og analytisk. En særdeles viktig kommentar er at enhver leser bør unngå generalisering av innholdet til å gjelde ”muslimer



generelt” (eller for så vidt ”somaliere generelt”), for det åpner for resonnementer som raskt bærer galt avsted. Poenget i denne sammenheng, er at sitatet gir et innspill til et aspekt som kan ha relevans. Men det bør gjøres en selvstendig vurdering av hvordan en eventuelt kan fange inn en slik dimensjon i et spørreskjema.

Somalieren ovenfor er selv villig til å generalisere sitt budskap gjennom betegnelsen ”vi muslimer”. Vi ser ikke behov for å spekulere mye i hans avgrensning med dette uttrykket, men ser det vel som mer sannsynlig at han snakker om sin landgruppe (sine kamerater?) enn at han tenker på alle verdens muslimer som sådan. Det som likevel gjør at sitatet kan være av interesse, og at vi ønsker å ta det med i dette innspillet, er at informanten opplever en forskjell mellom sin egen verdensanskuelse (”ontologi”) og nordmenns sådanne mht forklaring av ulykker. Informanten forsøker å illustrere denne opplevde forskjellen med et eksempel som peker på ulike oppfatninger mht kausalitet.

Den form for skjebnetro som informanten ovenfor knytter til ”sin gruppe” settes opp som en motsetning til slik ”nordmenn” ser det. Skjebnetro i en eller annen form er selvsagt ikke bare tilstede hos ”muslimer”. Eksempelvis setter antropologen Marianne Horsdal (1999) opp ”livet som prosjekt” versus ”skjebnefortellingen” som to ytterpunkter i den livshistoriske fortellingen. Og hun rapporterer at skjebnefortellingen primært finnes hos de eldste (ibid: 7). Her ser vi altså en alternativ betraktningssmåte der generasjon / alder blir en mer relevant faktor. Poenget er at dette temaet bør behandles med omtanke.

### 3.1.4 Rusmidler

#### OM KHAT:

*SO1: I Norge har vi kaffe, og i Somalia der har vi khat. Her i Norge drikkes kaffe hele dagen. Trailersjåfører drikker kaffe og kjører, men i Somalia der bruker de khat isteden. Hvis du bruker khat så kan du kjøre i 24 timer. Du blir veldig våken! [viser med å holde opp øynene]. Kaffe blir du også våken av men...*

#### OM ALKOHOL:

*VI2: Vi har adoptert den norske kjørekulturen [...] det er opplagt å følge den norske kjørekulturen da, men for å være helt ærlig når jeg er i Vietnam, da drikker jeg og kjører [med] unger [i baksetet] og sånn, det er ikke noe problem for alle andre gjør det. Men det var en av de første gangene... [Ved senere besøk] [...] så tar jeg taxi når jeg har drukket. Det har jeg alltid gjort, men hvis jeg så på taxiene... de sjåførene var jo fulle de også... så...*

Bruk av khat i Norge må sies å være knyttet til somaliere som landgruppe. Øverst her ser vi at khat jevnstilles med kaffe av informanten, og dette fikk vi inntrykk av var en relativt vanlig oppfatning blant de somalierne vi snakket med. Siden khat er definert som et narkotisk stoff i norsk lovgivning, må dette synet sies å innebære en bagatellisering av stoffet. Vi sitter ikke inne med faglige kvalifikasjoner til å vurdere hvordan khat (eventuelt) påvirker kjøreferdighetene til en bilsjåfør (det bør man kanskje finne ut noe om?).

Det ser altså ut til å være vanlig å bruke khat under bilkjøring i Somalia. Uten intensjoner om mistenkeligjøring, kan dette gjøre det relevant å undersøke om noen ”importerer” denne ”vanen”. På tilsvarende vis kan det resonneres omkring alkohol. Ovenfor ser vi et eksempel fra Vietnam, og vi kan ut fra materialet antyde at dette også kan gjelde landgruppe Polen . Hvorvidt man tar med seg en

slik ”uvane” til egen bilkjøring i Norge, er også her et åpent spørsmål. Her må en samtidig ha i mente at promillekjøring også er et relativt stort problem i Norge (jfr. feks Nordtømme 2006). Når det gjelder informanter fra Irak, Pakistan og Somalia, så fikk vi inntrykk av en beskjeden eller fraværende alkoholbruk generelt. Dette gjør det sannsynlig at alkohol er et mindre problem mht bilkjøring.

### 3.1.5 Oppfatninger om ansvarsforhold i trafikken

*VI3: I praksis er det litt forskjellig. Hvis jeg er i Vietnam, jeg går ut på gata, jeg må passe på bil, men i Norge må bil passe på meg. Det er en stor forskjell, når jeg går, må jeg ”bremse” for bil og ikke omvendt. Jeg går forbi, men jeg må se på dem [...] jeg må se på bilen og stoppe [...]. Jeg må ikke stoppe og jeg må gå hvert skritt å se hit og dit for å gå over. Det har jeg opplevd i Vietnam.*

*PO1<sup>3</sup>: I Norge så er det veldig store bøter. Jeg husker ikke helt, men hvis fotgjenger ikke er helt ferdig med å krysse veien og bilen begynner å kjøre, da kan du få en bot. Det synes jeg ikke at det skal være en så stor bot for det.*

Vi fikk inntrykk av at trafikken i alle de fem utvalgte landene blant informantene blir oppfattet som ”råere” enn i Norge.<sup>4</sup> Gjennom intervjuene har vi altså fått innblikk i erfaringer fra en trafikal hverdag som er svært ulik den vi har i Norge, selv om det bør nevnes at de polske informantene var noe mindre opptatt av å understreke denne forskjellen.. Spørsmålet er om og eventuelt i hvilken grad en innvandrers bakgrunn fra en annen trafikk-kultur preger hennes/hans kjøremåte i Norge. I intervjuene fant vi eksempelvis indikasjoner på at det i ”fødelandet” i stor grad er den myke trafikantens ansvar å passe på at han ikke blir påkjørt. Det kan ligge en nyanseforskjell her relatert til vanlig oppfatning av denne typen ansvarsforhold i Norge; Selv om ansvaret heller ikke her ligger ensidig på sjåfør, så kan en vel si at det er en utbredt oppfatning at det primært er sjåførens ansvar å ikke kjøre på fotgjengere. Her må tilføyes at dette resonnementet fort kan få spekulative overtoner.

### 3.1.6 Omstillingsproblemer

*SO6: Jeg kjenner faktisk flere som jobbet som sjåfører i Somalia. Lenge, kanskje i 5-10 år. Da de kom til Norge, greide de jo å kjøre igjen, men de bommet mange ganger på oppkjøringen. Det var fordi de hadde et helt annet kjøremønster. De kan ha full kontroll på bilen, men de tar kanskje ikke hensyn til fotgjengere, eller kanskje... de prioriterer andre ting, det er det som er forskjellen kanskje. De som bommer mest, er de som hadde førerkort fra før i Somalia.*

På et mer ubevisst nivå enn forrige punkt, så kan en spørre om innvandreren innimellom ”glemmer” at han er i norsk trafikk, og dermed benytter handlemåter som er ”vanlige” i sitt (tidligere) hjemland?<sup>5</sup> Høyreregelen er en konkret forskjell:

---

<sup>3</sup> Dette intervjuet ble gjort med tolk, og det er derfor noe usikkert hvem av de polske informantene som fortalte dette.

<sup>4</sup> En av de pakistanske informantene modifierer bildet noe, idet han mener at trafikken i Oslo har blitt noe mer lik den pakistanske de siste tiårene.

<sup>5</sup> En nesten overtydelig utgave av denne problematikken, kom tragisk til syne nylig i en bilulykke i England, der en nordmann rett og slett kjører på feil side av veien – med alvorlige konsekvenser for møtende bil, jfr. <http://www.aftenposten.no/nyheter/kongelige/article2183564.ece>

I de fleste gruppenes tidligere hjemland vil det være eksplisitt skiltet hvis du har vikeplikt. Noen av informantene ”innrømmer” at de (en sjelden gang) kan glemme dette når de kjører i Norge.

Når det gjelder marginer i forhold til andre trafikanter (inklusive de ”myke”) generelt sett, så fikk vi en spissformulering fra en irakisk informant, som kanskje kan antyde et problemområde: En sjåfør som holder store marginer til andre biler og fotgjengere, blir regnet som en dårlig sjåfør i Irak, mens han gjerne blir regnet som en god sjåfør i Norge. Både informanter fra Pakistan, Vietnam og Somalia var inne på lignende beskrivelser.

### 3.1.7 Bruk av sikkerhetsutstyr

*IR5: Jeg ble stoppet der [i Irak] i forriffor (?). Det var på grunn av det fantes masse sånn politi på veien og sånne ting, jeg ble stoppet. Og politiet spurte om førerkort og vognkort, jeg sa  
var så god, Han sa, hvorfor bruker du belte? Så sa jeg: er det er ikke lov?, Han sa: Jo, men det er varmt! Jeg sa at jeg måtte ha på grunn av sikkerheten, og han ler av det. De ser hvor du kommer fra, at du kommer fra Europa, fordi vi blir litt hvit...*

De fleste av informantene kommer fra land der bruk av sikkerhetsutstyr som bilbelte ikke er vanlig. Slik sett kan det tenkes å ligge visse ”omstillingsutfordringer” også på dette området (jf. forrige punkt). Informantene gir varierende inntrykk av sin egen bilbeltebruk (inklusive sikring av barn), men vårt inntrykk er at alle grupper av informanter i hovedsak følger påbud om bruk av belte i Norge. Når det gjelder hovedmotivet for å bruke belte, så har vi til dels inntrykk av at økonomi (frykten for bot) kanskje er en viktigere drivkraft enn sikkerhet som sådan – dette var særlig de irakiske informantene opptatt av, men også i noen grad somaliene. Med hensyn til sikring av barn, finner vi enkelte informanter fra intervju med landgruppe Somalia, som sier at dette ”ikke er nødvendig, så lenge barna holder seg i ro”.

### 3.1.8 Motivasjon for å følge reglene i Norge

*IR5: Ja, de som jeg kjenner, det er som jeg sier. Det er sånn, de vet ikke. Jeg har sittet på sammen med dem, fordi de vil ikke sitte på sammen med meg, vil ikke sitte på bilen min. De sier at jeg kjører for sakte, som en gammel mann eller noe. Ja, det sier så. Jeg sier til de at, beklager, men jeg har ikke ekstra penger å gi til politiet eller til staten. Nå er det nok, jeg har betalt nok. Jeg har betalt alt for mye, nok! Hvis de har så mye ekstra penger, vær så god, de kan bare kjøre. På en måte så er det jo bra at jeg fikk straff, når jeg fikk straff, og jeg ser på lånet mitt, og alle avdragene mine, så har jeg lært, hvis ikke så hadde jeg ikke lært. Neste gang, to tre ganger etterpå, jeg stoppet. På grunn av pengene, ikke på grunn av sikkerheten...*

Informanten ovenfor er veldig tydelig og eksplisitt på at hans motiv for å følge regler ligger i frykt for økonomiske tap (bøter), og ikke sikkerhetsvurderinger. Denne tenkemåten kommer tilsyne hos flere informanter, i vårt materiale særlig knyttet til landgruppe Irak og Somalia. Dette kan kanskje ha noe å si for hvordan man bør innrette eventuelle tiltak for å endre holdninger knyttet til sikkerhet i forhold til disse gruppene.<sup>6</sup> En kan spørre om denne tenkingen (økonomi som

<sup>6</sup> En digresjon: Drosjesjåfører har (enn så lenge) dispensasjon fra påbudet om bilbelte. Ved de senere turer med Taxi har vi spurt sjåfører som sitter uten bilbelte (det gjør de fleste) om de ikke

hovedincentiv for trygg atferd) fører til mer risikoatferd, enn en tenkning basert på frykten for ulykke. Et delsvaer kan være at faren for bot kanskje er en mer "ustabil faktor" – f.eks. at en sjåføer som bare tenker økonomi vil kunne kjøre fort og risikofylt om natten hvis han ser faren for bot som liten på den tiden av døgnet.

Det bør også nevnes at en del av våre informanter hadde fått en betydelig mengde bøter, noe som kan gjøre det aktuelt å kartlegge det generelle omfanget av bøtelagte trafikkforseelser blant innvandrere. Det kan også være interessant å finne ut noe om hvilke forseelser det dreier seg om, og evt. størrelse på boten. Det var særlig informanter fra gruppe Somalia og Irak som fortalte om at de hadde fått mange bøter.

Under dette punktet er det relevant å nevne at de polske informantene uttrykte stor avhengighet av bil for å kunne jobbe i Norge. De fortalte at et tap av førerkort ville bety tap av levebrød i Norge. Informantene antydte at dette førte til at de kjører mer forsiktig i Norge enn de gjør i Polen.

### 3.1.9 Klimatiske forhold

Alle landgruppene er fra klimatiske soner som (i all hovedsak) er uten snø og is på veiene vinterstid. Sett ut fra dette er det kanskje noe overraskende at vi ikke fant noen spesielle holdepunkter for at dette er et spesielt viktig punkt relatert til sikkerhetsutfordringer for innvandrere. Likevel kan vi heller ikke avkrefte en generell antakelse om at nordmenn som vokser opp med snø og is kjenner dette elementet bedre enn f.eks. en som er født og oppvokst i Afrika – og at dette kan ha noen konsekvenser for sikker kjøring i denne årstiden. I parentes bemerket, så kan en selvsagt snu på flisa og spørre om en sjåføer med f.eks. afrikansk bakgrunn, kanskje vil være ekstra aktsom / forsiktig i et klimatisk element han ikke kjenner godt, og dermed vil redusere muligheten for ulykke.

## 3.2 Perspektivering

Gjennom våre fokusgruppeintervju med personer fra de fem ulike landgruppene har vi fått et visst innblikk i temaet trafikkikkerhet og innvandrere. Intervjuene har imidlertid også til tider handlet om forhold som ikke direkte er relatert til trafikk og kjøreatferd. Dette punktet er derfor en mer generell betraktning ut i fra det samlede empiriske materialet og drøftinger mellom forskerne i analysefasen i prosjektet.

En første betraktning er at vi har et inntrykk av at personer med innvandringsbakgrunn stort sett har samme tilnærming til trafikkikkerhet som norskfødte. Vi har inntrykk av at det i en første fase kan være omstillingsproblemer for personer som har kjørt en del i fødelandet, men at disse over noe tid forsvinner.

---

frykter for kollisjoner og skade, men stort sett fått skuldertrekk til svar, men likevel fått bekreftet at de bruker når de kjører privat av frykt for bot.. Vi snakker her om norskfødte sjåføere. Igjen: En påminning om at problematikken er generell.

En annen betraktning er at kjøreatferd og forholdet til trafikksikkerhet i en viss grad kan knyttes til erfaring med systemer og systematikk på flere områder, og håndhevelsen av disse. I flere av intervjuene diskuterte informantene problematikk knyttet til at det i fødelandet var helt andre tilstander og holdninger i trafikken, sammenlignet med Norge hvor det er ”ro og orden”. Som de selv sier så er de formelle reglene i trafikken stort sett de samme verden over, men alle disse uskrevne normer og regler kommer i tillegg. Vi har satt opp noen av disse momentene som egne funn, men vil legge til at for eksempel fravær av forsikringsordninger, avlønning og status til politiet, rettssystemets funksjon, hastighetskontroller, tekniske kontroller, vegstandard, skilting, trafikkopplæring, grunnlag for utstedelse av førerkort (tendenser til korrupsjon) osv. kan være annerledes i Norge.

Vi har nå presentert ni tema samt noen mer generelle betraktninger som kan være viktige i forståelsen av ikke-vestlige innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet og som kan være av interesse for undersøkelsen i Del 3. Temaene er ikke å forstå som jevnbyrdige kategorier, for de befinner seg til dels på ulike nivå begrepsmessig og er dels av ulik art når det gjelder omfang og kompleksitet. Oppsummert handler temaene som er identifisert til en viss grad om ”det å være i en ny setting”, trafikalt, fysisk og i kulturell forstand. Slik sett bør temaene betraktes som muligheter som ikke er bekreftet, men som kan gjøres til gjenstand for kartlegging eller nærmere undersøkelser i det videre.



# DEL 3 Spørreundersøkelse

Av Susanne Nordbakke, Astrid Amundsen og Terje Assum

## Innhold

<b>1 Innledning</b> .....	<b>65</b>
1.1 Formål og problemstillinger .....	65
1.2 Metode og utvalg .....	65
1.2.1 Datainnsamling .....	65
1.2.2 Testing av skjema .....	66
1.2.3 Utvalget.....	66
1.2.4 Om nettutvalget .....	68
1.2.5 Hovedtemaer i spørreskjemaet .....	70
<b>2 Holdninger til trafikkforhold i Norge</b> .....	<b>72</b>
2.1 Forskjeller i holdninger.....	72
2.2 Forskjeller mellom ulike landgrupper.....	74
2.3 Erfaring med bøter og holdninger til kontroll og bøter .....	75
2.4 Holdninger, språk og antall år i Norge .....	77
2.5 Oppsummering.....	78
<b>3 Kunnskap om ulykker</b> .....	<b>80</b>
3.1 Forskjeller mellom innvandrere generelt og norskfødte.....	80
3.2 Forskjeller mellom ulike landgrupper.....	84
3.3 Kunnskap, språk og antall år i Norge .....	85
3.4 Oppsummering.....	87
<b>4 Bilbeltebruk og sikring av barn</b> .....	<b>89</b>
4.1 Egen beltebruk .....	89
4.1.1 Atferd .....	89
4.1.2 Årsaker.....	90
4.2 Sikring av barn.....	92
4.2.1 Atferd .....	92
4.2.2 Årsaker.....	94
4.3 Oppsummering.....	96

<b>5 Bilføreratferd .....</b>	<b>98</b>
5.1 Fart .....	98
5.1.1 Overholdelse av fartsgrenser .....	98
5.1.2 Årsaker .....	99
5.2 Promillekjøring .....	102
5.3 Bøtenivå .....	102
5.4 Oppsummering .....	103
<b>6 Samhandling med andre trafikanter .....</b>	<b>105</b>
6.1 Samhandling med andre bilister .....	105
6.2 Forhold til barn i trafikken .....	108
6.3 Forhold til fotgjengere .....	110
6.3.1 Atferd .....	110
6.3.2 Holdninger til fotgjengere .....	110
6.4 Forhold til syklister .....	111
6.4.1 Atferd .....	111
6.4.2 Holdninger til syklister .....	112
6.5 Oppsummering .....	114
<b>7. Om å komme fra et annet land .....</b>	<b>117</b>
7.1 Innledning .....	117
7.1.1 Det er vanskelig å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is .....	117
7.1.2 Det er vanskelig å kjøre bil i Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land .....	118
7.1.3 Det er vanskelig å ta førerkort i Norge .....	118
7.2 Oppsummering .....	119
<b>8 Drøftelse og konklusjoner .....</b>	<b>120</b>
8.1 Drøftelse .....	120
8.2 Metodisk diskusjon .....	126
8.3 Konklusjoner .....	127



# 1 Innledning

## 1.1 Formål og problemstillinger

I denne delen rapporteres resultatene fra spørreundersøkelsen. Spørreundersøkelsen ble utformet på grunnlag av hypoteser basert på det teoretiske grunnlaget for undersøkelsen og på resultater fra fokusgruppeintervjuene (jf. Del 2). Formålet med undersøkelsen var å avdekke kunnskap, holdninger og atferd relatert til trafikksikkerhet samt begrunnelser for atferd som bilfører blant henholdsvis bilførere med innvandrerbakgrunn (førstegenerasjonsinnvandrere) og bilførere født i Norge. Resultatene fra Del 1 i prosjektet viser at innvandrere har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte. Det ble derfor sentralt for denne studien å undersøke hva som kan forklare disse forskjellene i ulykkesrisiko.

Problemstillingen for denne delen av prosjektet var dermed todelt:

- 1) Er det forskjeller mellom innvandrere og norskfødte med hensyn til atferd i trafikken som bilførere og til trafikksikkerhetsrelatert atferd generelt? Er det forskjeller i hvordan man forholder seg til trafikksikkerhet? Er det forskjeller i holdninger og kunnskap til trafikksikkerhet?
- 2) Hva kan eventuelt forklare forskjeller mellom innvandrere og norskfødtes atferd som bilførere og hvordan de forholder seg til trafikksikkerhet?

Selv om vi i dette prosjektet har fokusert på førstegenerasjonsinnvandrere, dvs. personer som er født i utlandet, blir disse for enkelthet skyld omtalt som ”innvandrere” i det følgende.

## 1.2 Metode og utvalg

### 1.2.1 Datainnsamling

Spørreundersøkelsen skulle omfatte personer med følgende landbakgrunn: Pakistan, Irak, Vietnam, Polen, Somalia og Norge. Bortsett fra personer født i Somalia, fikk alle tilsendt skjemaet pr post. For Somaliere ble det gjennomført en egen undersøkelse i Oslo. Denne skulle vise seg å gi få resultater (se vedlegg 5). Alle som deltok i undersøkelsen var med i trekningen av et gavekort på en reise til 10 000 kroner.

Spørreskjemaet ble oversatt til det største offisielle språket til hvert enkelt land, dvs. urdu (Pakistan), arabisk (Irak), vietnamesisk (Vietnam) og Somalisk (Somalia). Oversettelsen ble gjennomført av oversettelsesfirmaet Noricom.

Strålfors AS hadde ansvar for pakking av skjemaene og utsendingen per post. Spørreskjemaet ble sendt ut på norsk med vedlagt frankert svarkonvolutt. Personer med innvandrerbakgrunn fikk i tillegg et skjema som var oversatt til

deres respektive hjemlands språk. I noen tilfeller var det oversatte språket ikke morsmålet, som for eksempel kurdiske irakere som ikke snakker arabisk, men kurdisk. Dette fikk vi vite gjennom kommentarer skrevet på det innsendte skjemaet og ved et par oppringinger på telefon.

### 1.2.2 Testing av skjema

Før spørreskjemaet ble sendt ut, ble det testet på bilførere med innvandrerbakgrunn blant annet på Norges Taxiforbunds Taxiskole og på Byporten taxistasjon. Testingen omfattet både utformingen av spørsmålene og hvordan de ulike skjemaene var oversatt. Det var få kommentarer i forhold til spørsmålsstillingene, men en del språklige feil ble opprettet av oversettelsesfirmaet før spørreskjemaet ble sendt ut.

### 1.2.3 Utvalget

Førerkortregisteret inneholder opplysninger om fødeland og det var dermed mulig å trekke et utvalg personer etter hvor de er født. Vi ønsket opprinnelig et utvalg bestående av 1200 respondenter fra hvert land (Pakistan, Irak, Vietnam, Polen og Norge), dvs. et bruttoutvalg på ca. 6000 personer.

For førere med utenlandsk opprinnelse, var det ønskelig å ha med en større andel menn enn kvinner i bruttoutvalget, med en fordeling på ca. 800 menn og 400 kvinner fra hvert land. Begrunnelsen for å trekke flere menn enn kvinner blant førere med utenlandsk opprinnelse er at menn er en viktig studiefaktor i denne undersøkelsen. Dette skyldes to forhold: (1) Menn med utenlandsk opprinnelse har høyere ulykkesrisiko pr førerkort enn kvinner med utenlandsk opprinnelse (jf Del 1), og (2) for en rekke av de landene som er inkludert i denne undersøkelsen, er antallet førerkortinnehavere langt høyere blant menn enn blant kvinner, noe som tilsier at det er menn som dominerer kjøringen blant mange av de med utenlandsk opprinnelse.

For norskfødte førere er det relativt små forskjeller i antallet menn og kvinner som har førerkort. Menn og kvinner har dermed en lik fordeling blant de norskfødte i bruttoutvalget, dvs. 600 menn og 600 kvinner.

Det var imidlertid ikke mulig å fylle opp bruttoutvalgene for enkelte av utenlandske landgruppene. For noen av landgruppene var utvalgene allerede "brukt opp" av en tidligere undersøkelse rett i forkant av denne. Videre er det ikke alle landgruppene som har tilstrekkelige antall kvinnelige førere til å fylle utvalgskvoten i vår undersøkelse. Dermed ble vårt utvalg av utenlandske førere noe mindre enn tiltenkt: Antallet kvinner fra henholdsvis Irak og Pakistan er mindre og antallet polske menn er mindre.

Til sammen ble det dermed sendt ut 5113 skjemaer. Tabell 1.1 en oversikt over brutto- og nettoutvalg og svarprosent etter landbakgrunn og kjønn.

Tabell 1.1 Oversikt over bruttoutvalg og nettoutvalg fordelt etter kjønn i de ulike landgruppene og blant innvandrere og norskfødte totalt.

Landbakgrunn		Brutto	Netto	Svarprosent
<b>Irak</b>				
	Kvinner	58	7	12
	Menn	800	99	12,4
	Totalt (N=)	858	106	12,4
<b>Vietnam</b>				
	Kvinner	400	54	13,5
	Menn	800	95	11,9
	Totalt (N=)	1200	149	12,4
<b>Pakistan</b>				
	Kvinner	197	13	6,6
	Menn	800	59	7,4
	Totalt (N=)	997	72	7,2
<b>Polen</b>				
	Kvinner	400	55	13,8
	Menn	458	97	21,2
	Totalt (N=)	858	152	17,7
<b>Ukjent utenlandsks opprinnelse</b>				
	Kvinner		86	
	Menn		100	
<b>Totalt innvandrere</b>				
	Kvinner	1055	215	20,4
	Menn	2858	450	15,8
	Totalt (N=)	3913	665	17
<b>Totalt norskfødte</b>				
	Kvinner	600	265	44,2
	Menn	600	220	36,6
	Totalt (N=)	1200	485	40,4
<b>Alle</b>				
	Totalt (N=)	5133	1150	22,4

TØI rapport 988/2008

186 av de utenlandske besvarelsene kunne ikke bli identifisert med landbakgrunn. Disse hadde besvart skjemaene på norsk. Det er grunn til å tro at en del av disse omfatter Pakistanere hvis svarprosent er lavere enn i de andre gruppene og som er en innvandrergruppe som har bodd lenge i Norge. Enkelte av spørsmålene i skjemaet tillot likevel å identifisere disse som "personer med utenlandsk opprinnelse". Det var ikke spurt om landbakgrunn i skjemaet for å forsterke inntrykket av anonymitet i undersøkelsen. Dette betyr ikke at alle de som er blitt identifisert med landbakgrunn har besvart skjemaet på språket til sitt opprinnelsesland. I mange tilfeller lå begge skjemaer med i svarsendingen, noe som gjorde det mulig å identifisere landbakgrunn på bakgrunn av språket på det skjemaet som ikke var besvart på norsk.

Totalt er det 22 prosent som har svart på undersøkelsen, etter at returen er trukket fra bruttoutvalget. Svarprosenten blant norskfødte er langt høyere (40 prosent) enn blant personer med utenlandsk opprinnelse (17 prosent). Både blant innvandrere og norskfødte er svarprosenten høyere for kvinner enn for menn. 225

skjemaer kom i retur, hvorav 210 fra innvandrere. Når disse blir trukket fra, er svarprosenten blant innvandrere noe høyere (18 prosent).

### 1.2.4 Om nettoutvalget

Til sammen var det 1150 som besvarte spørreskjemaet. Blant dem var det 665 innvandrere som besvarte skjemaet og 485 norskfødte.

Tabell 1.3 Oversikt over antall innvandrere og norskfødte fordelt på kjønn i utvalget. I prosent. N=1150.

	Innvandrere	Norske
Mann	68	45
Kvinne	32	55
Totalt	100	100
N=	665	485

TØI rapport 988/2008

Som vist i tabell 1.3, er andelen menn høyere blant innvandrere enn blant norskfødte, mens andelen norskfødte kvinner i utvalget er høyere enn den for kvinner med innvandrerbakgrunn. På grunn av store kjønnsforskjeller i utvalgene har det vært nødvendig å kontrollere for kjønn i analysene av forskjeller mellom innvandrere og norskfødte.

Det er store kjønnsforskjeller i utvalget etter hvilket land man kommer fra, se tabell 1.4.

Tabell 1.4 Respondenter etter land og kjønn. I prosent. N=1150.

	Pakistan	Irak	Polsk	Vietnam	Norsk	Ukjent - utenlandsk	Totalt
Mann	82	93	64	64	45	54	58
Kvinne	18	7	36	36	55	46	42
Totalt	100	100	100	100	100	100	100
N=	72	106	152	149	485	186	1150

TØI rapport 988/2008

Det er svært få kvinner fra Pakistan og Irak som har førerkort og det er derfor få kvinner fra disse landene som er kommet med i utvalget. De med ukjent utenlandsk opprinnelse har den høyeste andelen kvinner i utvalget. I denne gruppen har alle besvart undersøkelsen på norsk. På grunn av de store kjønnsforskjellene mellom ulike land, har vi valgt å fokusere på forskjeller mellom *menn* i analyser av forskjeller mellom ulike opprinnelsesland.

Det er også en viss forskjell i utdanningsnivå mellom de ulike landgruppene, som vist i tabell 1.5

Tabell 1.5 Utdanningsnivå i de ulike landgruppene. I prosent. N=1131. Ubesvarte utelatt.

	Pakistan	Irak	Polsk	Vietnam	Norsk	Ukjent - utenlandsk
7 år eller mindre	2,9	13,5	5,4	15,8	14,8	4,9
8-12 år	41,4	34,6	19,0	41,8	34,0	17,8
13 år eller mer	55,7	51,9	75,5	42,5	51,1	77,3
Totalt	100	100	100	100	100	100
N=	70	104	147	146	479	185

TØI rapport 988/2008

Innvandrere, med unntak av de vietnamesisk opprinnelse, har høyere utdanningsnivå enn norskfødte. Spesielt blant de polske og de med ukjent utenlandsk opprinnelse (som har svart på den norske varianten av skjemaet) er utdanningsnivået høyt. Tilnærmet tre fjerdedeler i disse gruppene har mer enn 13 års utdanning mot 51 prosent blant de norske.

Som vist i tabell 1.6, er det langt færre norskfødte i alderen 18-34 år som har svart sammenliknet med de andre landgruppene.

Tabell 1.6 Aldersfordeling i de ulike landgruppene. N=1141. Ubesvarte utelatt.

	Pakistan	Irak	Polsk	Vietnam	Norsk	Ukjent - utenlandsk
18-34 år	32	35	25	18	4	25
35-44 år	25	31	21	32	38	33
45-54 år	21	27	25	27	39	21
55 år eller eldre	21	7	29	22	19	22
Totalt	100	100	100	100	100	100
N=	71	103	151	148	485	183

TØI rapport 988/2008

Det kan være at yngre innvandrere har svart forskjellig på undersøkelsen enn eldre innvandrere, og det har derfor vært nødvendig å kontrollere for alder i analysene.

Det er forskjeller mellom innvandrergruppene i hvor lenge de har bodd i Norge, som vist i tabell 1.7.

Tabell 1.7. Oversikt over botid i Norge etter opprinnelsesland. I prosent. N=640. Ubesvarte utelatt.

	Pakistan	Irak	Polsk	Vietnam	Ukjent - utenlandsk
1-4 år	4,3	1,9	25,3	2,2	2,7
5-10 år	14,3	74,8	15,1	5,1	14,2
11-20 år	15,7	18,4	22,6	32,6	25,1
21-25 år	21,4	3,9	18,5	23,2	20,8
26-30 år	10,0	0,0	8,9	31,2	18,6
31 år eller mer	34,3	1,0	9,6	5,8	18,6
Totalt	100	100	100	100	100
N=	70	103	146	138	183

TØI rapport 988/2008

Irakere oppgir å ha bodd i Norge i kortest tid (1-10 år). Blant polakker er det både de som har bodd her i lengre og kortere tid. Sammenliknet med de andre

landgruppene er det flest polakker som har kommet de siste år . Polakker har bodd her i mellom 0-9 år. 67 prosent av første generasjons vietnamesere har bodd her i mellom 15-25 år, mens første generasjons pakistanere har bodd her lengst (31 prosent har bodd her i 25 år eller mer). Dette stemmer godt med innvandringsstatistikken til SSB (<http://www.ssb.no/emner/02/01/10/innvbef/tab-2008-04-29-14.html>)

Hvilket språk spørreskjemaet er besvart på, har sammenheng med botid i Norge , som vist i tabell 1.8.

Tabell 1.8 Sammenheng mellom språk skjemaet er besvart på og antall år i Norge.\* I prosent. N=638.

	1-4 år	5-10 år	11-20 år	21-25 år	26-30 år	31 år eller mer	Totalt
Annet språk	82	69	56	49	51	36	56
Norsk	18	31	44	51	49	64	44
Totalt	100	100	100	100	100	100	100
N=	50	142	153	116	96	81	638

\*  $p < 0,001$ , kji-kvadrat test

TØI rapport 988/2008

Det er vanskelig å si noe om hvorvidt innvandrerne i denne undersøkelsen representerer den gjennomsnittlige bilfører med innvandrerbakgrunn. Hvis det generelt er slik at ikke-vestlige innvandrere med førerkort har høyere utdanning enn ikke-vestlige innvandrere uten førerkort, vil respondentene i vår undersøkelse likevel representere den "jevne" bilfører med innvandrerbakgrunn. Det er imidlertid grunn til å tro at det er en sammenheng mellom utdanningsnivå og sannsynlighet for å svare på en spørreundersøkelse.

### 1.2.5 Hovedtemaer i spørreskjemaet

Spørreskjemaet (se vedlegg 6) ble utformet både på grunnlag av hypotesene som ligger til grunn for hele prosjektet og funn fra fokusgruppeintervjuene (Del 2). En del funnene fra fokusgruppeintervjuene bekrefter en del av hypotesene.<sup>1</sup> På samme tid går fokusgruppeintervjuene mer i dybden og gir en helhetlig beskrivelse av mulige sammenhenger mellom landbakgrunn, kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet. Disse mer helhetlige sammenhengene har det ikke vært mulig å teste ut i en slik survey som her er foretatt.

Følgende var hovedtemaene i spørreskjemaet:

- holdninger til trafikksikkerhet
- holdninger til bøter og kontroll
- kunnskap om ulykker og årsakssammenhenger
- erfaring med bøter
- atferd som bilfører i bilen (beltebruk, sikring av barn)
- atferd på veien (egen tilstand, fart)

- samhandling med andre bilister (høyreregelen)
- samhandling med og forhold til myke trafikanter (atferd, kunnskap og holdninger)
- begrunnelser for hvorfor man eventuelt ikke alltid følger trafikkreglene (trafikksikkerhet, lovlydighet, kunnskap om hva som kan være trafikkfarlig, praktiske årsaker, økonomi, sosial kontroll, tiltro til egne ferdigheter, oppfatninger av maktbalanse mellom ulike trafikanttyper med mer)
- innvandreres opplevelse av å være i en ny ”setting” både i forhold til bilkjøring og i forhold til å ta føreropplæring i Norge

Enkelte av atferdsspørsmålene (spørsmål 37-40 og spørsmål 42 i spørreskjemaet, se vedlegg 6) er det ikke blitt gjort inngående analyser av, men oversikt over svarfordeling blant henholdsvis innvandrere generelt og norskfødte er lagt ved i vedlegg 7.

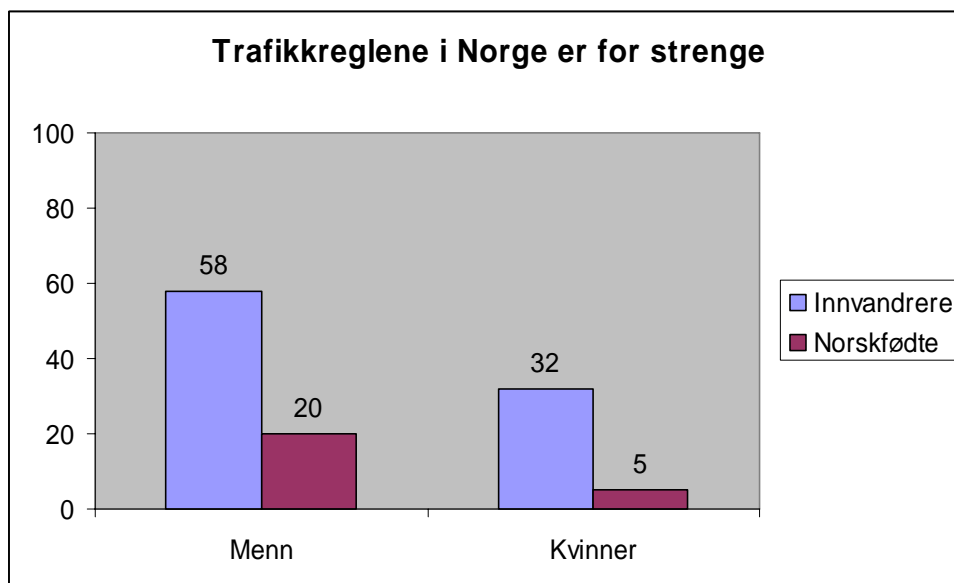
## 2 Holdninger til trafikkforhold i Norge

### 2.1 Forskjeller i holdninger

Respondentene ble bedt om å svare på en skala fra en til fem hvor enig – uenig de var i følgende påstander:

- ”Trafikkreglene i Norge er for strenge”
- ”Fartsgrensene i Norge er for lave”
- ”Det er stor sjanse for å bli oppdaget hvis jeg bryter trafikkreglene i Norge”
- ”Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye i Norge”

Det er langt flere innvandrere (50 prosent) som er helt eller delvis enige i denne påstanden ”Trafikkreglene i Norge er for strenge” enn det er blant norskfødte (12 prosent). Forskjellen er signifikant. Både blant innvandrere og blant norskfødte er det flere menn enn kvinner som er enige i påstanden, som vist i figur 2.1.



TØI rapport 988/2008

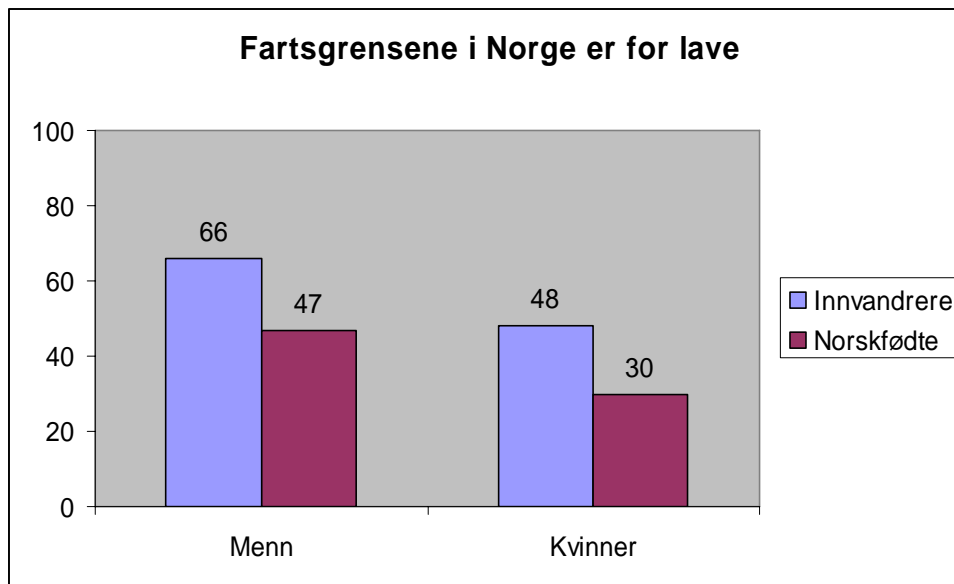
Figur 2.1 Andel som er helt eller delvis enige i påstanden ”Trafikkreglene i Norge er for strenge”. I prosent. N=1129. T-test: Menn:  $p < 0,01$ ; Kvinner:  $p < 0,01$

Forskjellene gjelder også uavhengig av alder, noe som betyr at forskjellene er reelle og ikke et resultat av forskjeller i kjønns- og alderssammensetningen i utvalgene.

Det er også signifikant flere innvandrere enn norskfødte som er enige i påstanden ”Fartsgrensene i Norge er for lave”. Mens 60 prosent av de med innvandrerbakgrunn er helt eller delvis enige i denne påstanden, er den tilsvarende



andelen blant norskfødte 38 prosent. Forskjellene gjelder uavhengig av kjønn, som vist i figur 2.2.

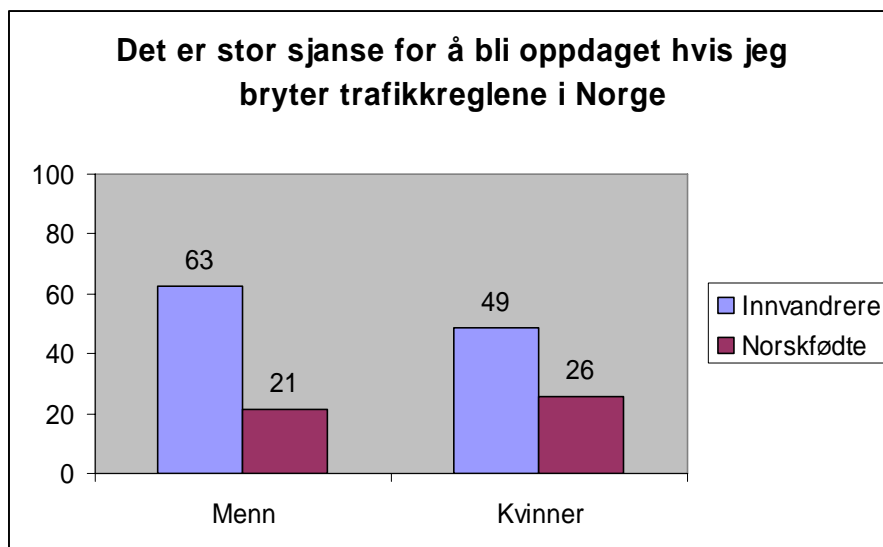


TØI rapport 988/2008

Figur 2.2 Andel som er helt eller delvis enige i påstanden "Fartsgrensene i Norge er for lave". I prosent. N=1122. T-test: Menn:  $p < 0,01$ ; Kvinner:  $p < 0,01$

Analysen viser at forskjellene mellom innvandrere og norskfødte generelt også er uavhengig av alder.

Videre er det store forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i synet på hvor lett det er å bli oppdaget hvis man bryter trafikkreglene. Mens 58 prosent av innvandrerne er enige i at det er lett å bli oppdaget for trafikkovertrедelser, er det 24 prosent som mener det samme blant norskfødte. Forskjellene gjelder uavhengig av om man sammenlikner mellom menn og mellom kvinner, som vist i Figur 2.3.

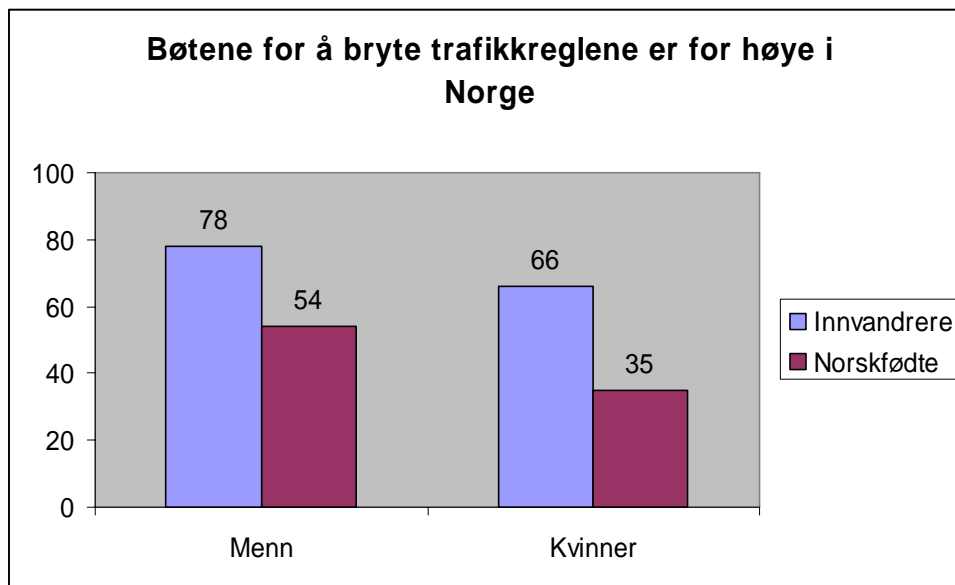


TØI rapport 988/2008

Figur 2.3 Menn og kvinner som er helt eller delvis enig i påstanden: "Det er stor sjanse for å bli oppdaget hvis jeg bryter trafikkreglene i Norge". I prosent. T-test: Menn:  $p < 0,01$ ; Kvinner:  $p < 0,01$ .

Det er også blitt kontrollert for alder. Forskjeller i kjønns- og alderssammensetningen i utvalget kan dermed ikke forklare forskjeller vi finner mellom innvandrere og norskfødte i synet på hvor lett det er å bli oppdaget.

Innvandrere er generelt er også langt mer enig enn norskfødte i påstanden ”Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye i Norge”. Mens 74 prosent av innvandrere er helt eller delvis enige i at bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye, er den tilsvarende andelen 44 prosent blant norskfødte. Alder har ingen signifikant betydning for hvordan man svarer, verken blant innvandrere eller norskfødte og kan dermed ikke forklare forskjeller mellom innvandrere og norskfødte. Forskjellene gjelder også når man kontrollerer for kjønn, som vist i Figur 2.4.



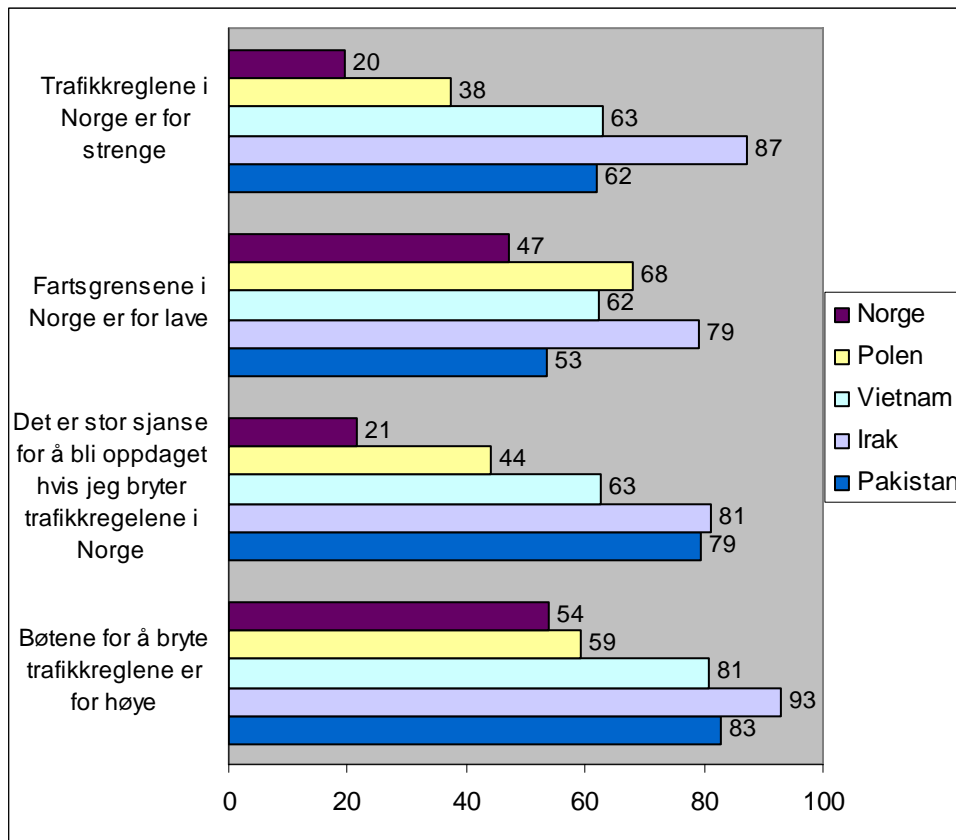
TØI rapport 988/2008

Figur 2.4 Andel som er helt eller delvis enig i påstanden: ”Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye i Norge”. I prosent. N=1122. T-test: Menn:  $p < 0,01$ . Kvinner:  $p < 0,05$ .

Det er flere innvandremenn og innvandrerkvinner som er mer enige (helt eller delvis) i påstanden enn det henholdsvis norskfødte menn og kvinner er.

## 2.2 Forskjeller mellom ulike landgrupper

Ettersom kvinner er nærmest fraværende i enkelte av landgruppene som er undersøkt, er det kun blitt foretatt analyser av menn for å undersøke forskjeller mellom ulike landgrupper. Det er også forskjeller mellom ulike landgrupper i synet på trafikkregler, fartsgrenser, kontroll og bøter, som vist i figur 2.5.



TØI rapport 988/2008

Figur 2.5. Andel menn som har svart at de er helt eller delvis enig i ulike påstander om trafikkregler, kontroll og bøter. Fordelt på opprinnelsesland.

Menn med polsk opprinnelse er de som likner norskfødte menn på flest holdningsspørsmål, selv om de i større grad er enige i de ulike påstandene (forskjellene er signifikante) med unntak av spørsmålet om at bøtene er for høye (ingen signifikant forskjell).

Pakistanske menn er mer eller mindre like norskfødte i synet på fartsgrensene, og de er den eneste innvandrerguppen som ikke skiller seg signifikant ut fra norskfødte menn i synet på dette.

I synet på trafikkreglene ("Trafikkreglene i Norge er for strenge"), på hvor stor sjansen er for å bli oppdaget hvis man bryter trafikkreglene og på at bøtene er for høye, er det signifikante forskjeller mellom norskfødte menn og menn fra henholdsvis Irak, Pakistan og Vietnam. Irakiske menn er de som skiller seg mest ut på alle holdningsspørsmålene ved at andelen som er enig er svært høy.

## 2.3 Erfaring med bøter og holdninger til kontroll og bøter

Hvor lett man mener det er å bli oppdaget og hvordan man oppfatter bøtenivået, har trolig sammenheng med hvilken historie man har med å bli tatt for trafikkovertrедelser.

I undersøkelsen ble følgende spørsmål stilt: "Har du i løpet av det siste året fått bot/gebyr for brudd på trafikkovertrедelsene". Tabell 2.1 hvordan innvandrere og norskfødte har svart på dette spørsmålet, fordelt på kjønn.

Tabell 2.1 I hvilken grad man har fått bot/gebyr for brudd på trafikkreglene i løpet av det siste året etter utenlandske/norsk opprinnelse og kjønn\*. I prosent. N=1144.

	Menn		Kvinner	
	Innvandrere	Norsk e	Innvandrere	Norsk e
Nei	79	90	92	92
Ja, en gang	16	7	7	7
Ja, to ganger	4	3	1	1
Ja, 3 eller flere ganger	1	0	0	0
Totalt	100	100	100	100
N=	449	220	210	265

\* Kji-kvadrat test  $p < 0,005$

TØI rapport 988/2008

Det er signifikant flere menn med utenlandsk opprinnelse som har svart at de har fått bot/gebyr for brudd for trafikkreglene enn blant norskfødte menn (21 mot 10 prosent). Blant kvinnene er det ingen signifikant forskjell mellom dem med utenlandsk opprinnelse og norskfødte.

Det å ha fått bot eller gebyr det siste året for brudd på trafikkregler har betydning for i hvilken grad menn er enig man er i påstanden om at det er lett å bli oppdaget for trafikkovertrедelser, se tabell 2.2.

Tabell 2.2 I hvilken grad man er enig i påstanden: "Det er stor sjanse for å bli oppdaget hvis jeg bryter trafikkreglene" blant de som har fått bot/bøter det siste året og de som ikke har det\*. I prosent. Bare menn. N=657.  $p < 0,001$  (kvikvadrat-test)

	Nei	Ja
Helt eller delvis enig	46	61
Verken enig/uenig	16	14
Helt eller delvis uenig	38	25
Totalt	100	100
N=	543	114

\* $p < 0,01$

TØI rapport 988/2008

Det er signifikant flere blant de som har fått bot/bøter i løpet av det siste året som er helt eller delvis enige i at det er stor sjanse for å bli oppdaget for trafikkovertrедelser enn de som ikke har fått noen bot/bøter det siste året (61 mot 46 prosent).

I hvilken grad man er enig i påstanden "Bøtene for å bryte trafikkreglene i Norge er for høye" har trolig også sammenheng med i hvilken grad man har opplevd å ha fått bot/bøter i løpet av det siste året eller ikke.

Tabell 2.3 I hvilken grad man er enig i påstanden: ”Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye” blant de som har fått bot/bøter det siste året og de som ikke har det. I prosent. Bare menn. N=654.  $p < 0,001$  (kji-kvadrat-test)

	Nei	Ja
Helt eller delvis enig	67	84
Verken enig/uenig	13	7
Helt eller delvis uenig	20	9
	540	114

TØI rapport 988/2008

Tabell 2.3 viser at det er signifikant flere menn som har fått bot/bøter i løpet av det siste året, som er helt eller delvis enig i at bøtene for trafikkovertrедelser er for høye enn det er blant menn som ikke har fått bot det siste året (84 mot 67 prosent).

Holdningen til hvor lett det er å bli oppdaget for brudd på trafikkreglene og på bøtenivået har altså sammenheng med hvilken erfaring man har med bøter.

## 2.4 Holdninger, språk og antall år i Norge

I det følgende rapporters funn fra analyser av sammenhengen mellom henholdsvis hvilket språk innvandrere har besvart skjemaet på (norsk eller språket til sitt opprinnelsesland) og hvor lenge de har bodd i Norge og de ulike holdninger.

Tabell 2.4 Andel som er helt eller delvis enige i de ulike holdningsspørsmålene. I prosent. N=Innvandrere.

		Annet språk	Norsk	Totalt
Trafikkreglene i Norge er for strenge*	Helt eller delvis enig	60	37	50
	N=	(362)	(287)	(649)
Fartsgrensene i Norge er for lave**	Helt eller delvis enig	65	54	60
	N=	(356)	(287)	(643)
Det er stor sjanse for å bli oppdaget hvis jeg bryter trafikkreglene*	Helt eller delvis enig	68	46	58
	N=	(359)	(289)	(648)
Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye***	Helt eller delvis enig	78	70	74
	N=	(360)	(287)	(647)

Kji-kvadrat test: \*= $p < 0,001$ , \*\*= $p < 0,01$ , \*\*\*= $p < 0,05$

TØI rapport 988/2008

Innvandrere som har besvart skjemaet på norsk er i mindre grad enige i de ulike påstandene om trafikkregler, kontroll og bøter enn de som har besvart skjemaet på et annet språk. Det er spesielt synet på påstandene ”Trafikkreglene i Norge er for strenge” og ”Det er stor sjanse for å bli oppdaget hvis jeg bryter trafikkreglene” som varierer med hvilket språk man har svart på.

Hvordan man oppfatter trafikkreglene, kontroll og bøtenivå synes å endre seg med hvor lenge man har bodd i landet, som vist i tabell 2.5.

Tabell 2.5 Andel som er helt eller delvis enig i ulike påstander om trafikkregler, kontroll og bøtenivå i Norge. N=Bare innvandrere.

		1-4 år	5-10 år	11-20 år	21-25 år	26-30 år	31 år eller mer	Totalt
Trafikkreglene i Norge er for strenge*	Helt eller delvis enig N=	32 (50)	70 (138)	48 (151)	44 (116)	45 (93)	42 (84)	50 (632)
Fartsgrensene i Norge er for lave*	Helt eller delvis enig N=	50 (50)	73 (137)	68 (149)	58 (113)	52 (92)	46 (85)	60 (626)
Det er stor sjanse for å bli oppdaget hvis jeg bryter trafikkreglene*	Helt eller delvis enig N=	58 (50)	77 (138)	51 (150)	51 (116)	52 (93)	57 (84)	58 (631)
Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye*	Helt eller delvis enig N=	47 (49)	83 (139)	77 (152)	73 (113)	74 (93)	67 (85)	74 (631)

\*kji-kvadrat test:  $p < 0,001$

TØI rapport 988/2008

De som har bodd her i lengre tid er mindre enige i de ulike påstandene om trafikkregler, kontroll og bøter enn de som har bodd her kortere tid.

Hvilket språk man har besvart skjemaet på og hvor mange år man har bodd i Norge har relativt minst betydning for hva man mener om bøtenivået i Norge.

## 2.5 Oppsummering

Det er langt flere innvandrere enn norskfødte som mener at både trafikkreglene er for strenge og at fartsgrensene er for lave. Dette gjelder uavhengig av kjønn og alder. Irakiske menn er de som skiller seg mest ut fra norskfødte menn på i synet på trafikkregler og fartsgrenser. Polske menn er de som likner norskfødte menn mest i synet på trafikkregler, selv om det er flere også blant de førstnevnte som mener at trafikkreglene er for strenge enn blant de sistnevnte. I synet på fart skiller ikke polske menn seg i særlig grad fra andre menn med innvandrerbakgrunn, bortsett fra de pakistanske, som ikke forskjellige fra norskfødte menn i dette spørsmålet.

Det er også store forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i oppfatningen om hvor lett det er å bli oppdaget for brudd for trafikkovertrедelser og om at bøtene er for i Norge er for høye. Forskjellen gjelder uavhengig av kjønn og alder. Polske menn skiller seg imidlertid ut fra de øvrige innvandrergruppene og er de som likner norskfødte mest i disse spørsmål. Dette kan bety at Polen er mer lik Norge både med henhold til kontroll og størrelse på fartsbøter (relativt), og at overgangen til Norge dermed vil oppleves som mindre overveldende med hensyn til kontroll og bøter enn om man kommer ikke kommer et ikke-vestlig land utenfor Europa, der trafikkontroll (og dermed bøter) trolig er mindre. Det er flere menn med innvandrerbakgrunn enn norskfødte menn som har fått bot i løpet av det siste året har fått bot for brudd på trafikkreglene. Analyser viser at oppfatningen om sjansen for å bli oppdaget for trafikkovertrедelser er store og om at bøtene er for høye, har sammenheng med hvor ofte man er blitt bøtelagt for trafikkovertrедelser. Bøtefrekvens kan dermed forklare noe av forskjellene vi finner mellom innvandrere og norskfødte, men ikke hele.

Hvilket språk innvandrere har besvart undersøkelsen på (norsk eller et annet språk) og hvor mange år man har bodd i Norge, har betydning for hvordan man oppfatter både trafikkreglene og fartsgrensene i Norge. Dette tilsier at de som har lært seg norsk og/eller har bodd lenge i Norge i større grad har tilpasset seg regelverket i Norge. Språk og botid i Norge har også en betydning for hvor lett man mener det er å bli oppdaget for trafikkovertrедelser og for hva man mener om bøtenivået i Norge. Betydningen av språk og botid har relativt minst betydning for hva man mener om bøtenivået.

## 3 Kunnskap om ulykker

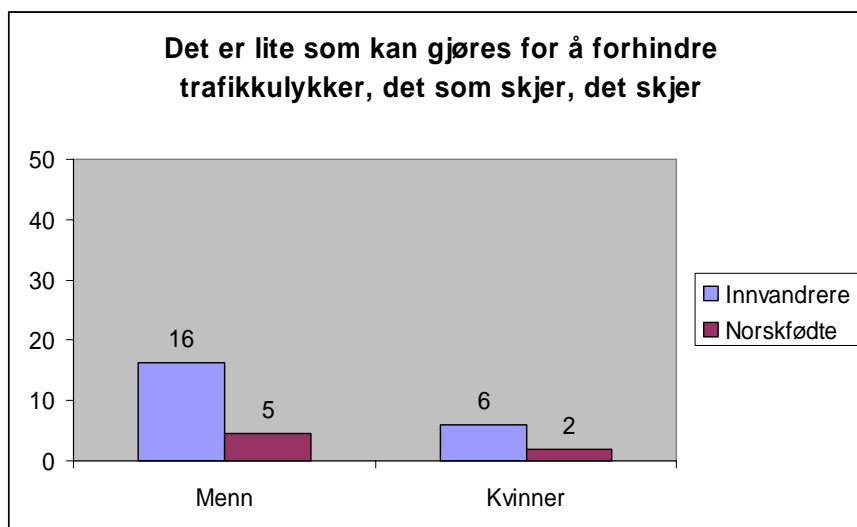
### 3.1 Forskjeller mellom innvandrere generelt og norskfødte

Respondentene ble bedt om å oppgi hvor enige (på en fempunktsskala) de var i følgende påstander om risikofaktorer og årsaker til trafikkulykker:

- ”Hovedårsaken til de fleste ulykker skyldes feil og feilvurderinger som føreren gjør.”
- ”Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer, det skjer.”
- ”Dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker.”
- ”En som er god til å kjøre bil kan ta litt flere sjanser i trafikken enn andre.”
- Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet trafikkulykker gått ned.”
- ”De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil.”

Nesten alle er enige i at ”Hovedårsaken til de fleste ulykker skyldes feil og feilvurderinger som føreren gjør”. Det er ingen signifikante forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hva de mener om denne påstanden (91 mot 94 prosent er helt eller delvis enige). Verken blant innvandrere og blant norskfødte har alder og kjønn signifikant betydning for hvordan man svarer.

Det er flere innvandrere enn norskfødte som oppgir at de er helt eller delvis enige i at påstanden ”Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer, det skjer” (13 mot 3 prosent). Forskjellen er signifikant. Det er ingen signifikant sammenheng mellom alder og hvordan man har svart på dette spørsmålet.



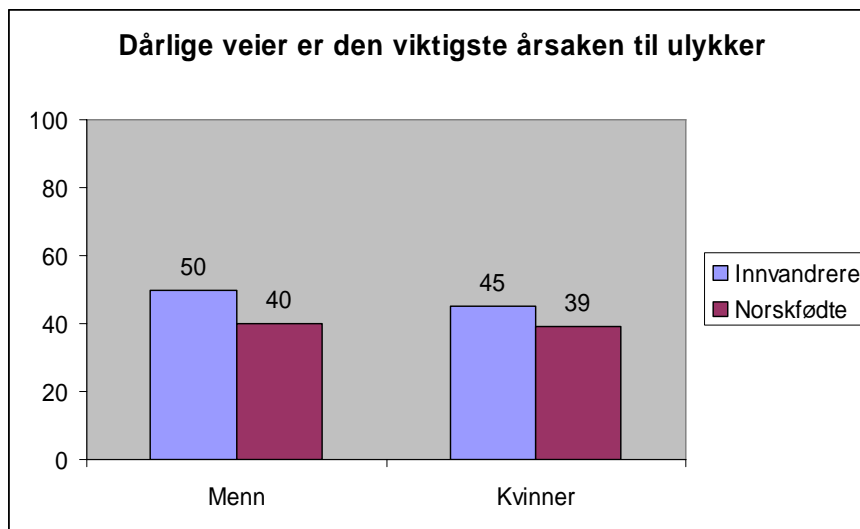
TØI rapport 988/2008

Figur 3.1 Andel som er helt eller delvis enig i påstanden: ”Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer, det skjer”. I prosent. N=1109. T-test: Menn:  $p < 0,01$ . Kvinner:  $p < 0,05$ .



Analysen av svarfordelingen etter kjønn viser imidlertid at det forskjellen først og fremst kan tilskrives menn med innvandrerbakgrunn. Selv om det også er en signifikant forskjell mellom innvandrerkvinner og norskfødte kvinner, er denne marginal, som vist i figur 3.1.

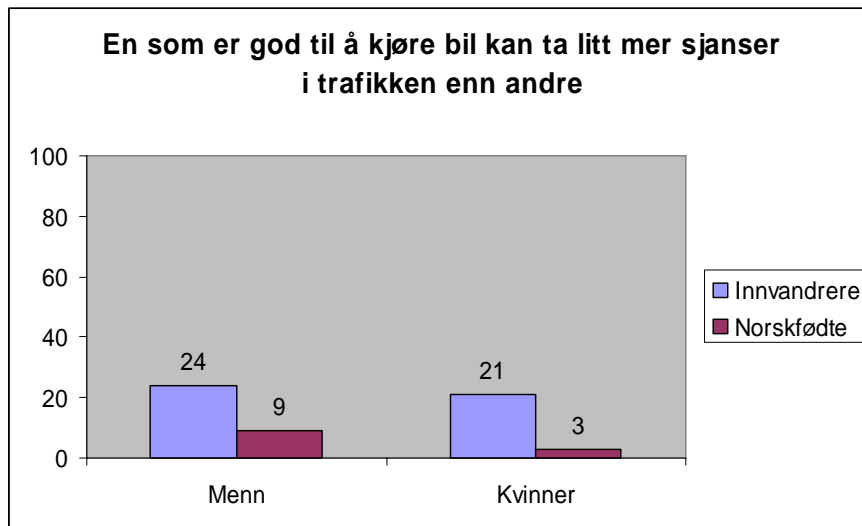
Det er også noen flere innvandrere enn norskfødte som er enige (helt eller delvis) i påstanden "Dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker" (48 mot 40 prosent), og igjen viser det seg at denne forskjellen først og fremst kan tilskrives menn med innvandrerbakgrunn, som vist i figur 3.2. Alder har ingen signifikant betydning for hvordan man svarer, verken blant innvandrere eller blant norskfødte. Det er ingen signifikante forskjeller mellom kvinner med ulike bakgrunn (hhv norsk og innvandrer) i hvor enige de er i at dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker.



TØI rapport 988/2008

Figur 3.2 Andel som er helt eller delvis enig i påstanden: "Dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker". I prosent.  $N=1112$ . T-test: Menn:  $p<0,01$ . Kvinner: ikke signifikant.

Videre er det flere innvandrere er enige (helt eller delvis) i påstanden "En som er god til å kjøre bil kan ta litt flere sjanser i trafikken enn andre" (23 mot 6 prosent). Forskjellen er signifikant. Alder har ingen betydning for hvordan man svarer, verken blant innvandrere eller blant norskfødte. Forskjellen mellom innvandrere og norskfødte i deres stillingstaking til påstanden består når vi kontrollerer for kjønn, se figur 3.3.



TØI rapport 988/2008

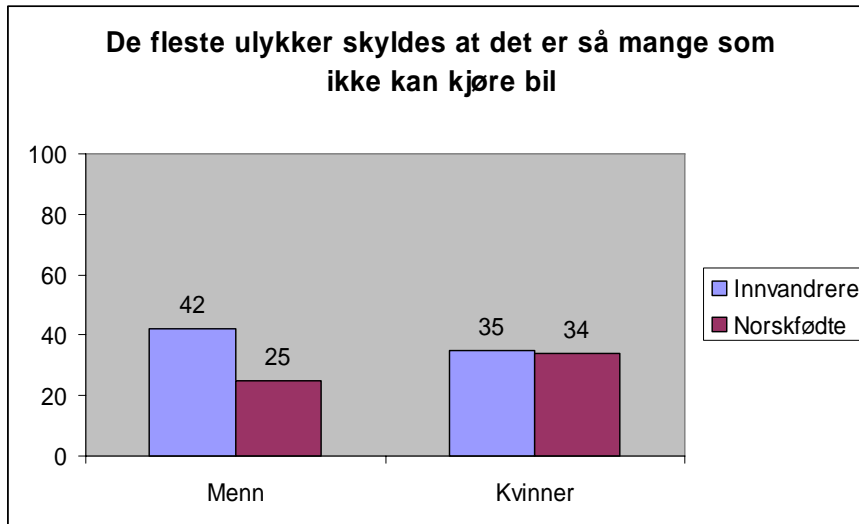
Figur 3.3 Andel som er helt eller delvis enig i påstanden: "En som er god til å kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre". I prosent. N=1105. T-test: Menn:  $p < 0,000$ . Kvinner:  $p < 0,000$ .

Både blant innvandrer menn og blant innvandrer kvinner er det signifikant flere som er enige i påstanden enn blant henholdsvis norskfødte menn og norskfødte kvinner. Forskjellene vi finner mellom innvandrere og norskfødte i hvor enige der er i påstanden, er dermed uavhengig av kjønn. Det er ingen signifikant sammenheng mellom alder og hvor enig man er i påstanden, verken blant innvandrere eller blant norskfødte.

Det er svært få norske kvinner som er helt eller delvis enige i at en som er god til å kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre (3 prosent). Blant norskfødte er det signifikant flere menn enn kvinner som er enige i påstanden.

De fleste er helt eller delvis enige i denne påstanden "Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet trafikkulykker gått ned", men det er noen flere innvandrere som er enige enn blant norskfødte (87 mot 82 prosent er helt eller delvis enig). Forskjellen er signifikant og gjelder uavhengig av kjønn. Både blant innvandrer menn og blant innvandrer kvinner er det signifikant flere som er helt eller delvis enige i påstanden sammenliknet med henholdsvis norskfødte menn og norskfødte kvinner. Alder har en signifikant betydning for hvordan man svarer på påstanden, både blant norskfødte og innvandrere. Jo eldre man er jo mer enige er man i påstanden. Imidlertid består forskjellene mellom innvandrere og norskfødte uavhengig av hvilken aldersgruppe en person tilhører.

Det er flere innvandrere enn norskfødte som er helt eller delvis enige i påstanden "De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil" (40 mot 30 prosent), men analyser viser at forskjellen kan tilskrives forskjeller mellom menn, som vist i figur 3.4.



TØI rapport 988/2008

Figur 3.4 Andel som er helt eller delvis enig i påstanden: "De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil". I prosent. N=1119. T-test: Menn:  $p < 0,000$ . Kvinner: ikke signifikant.

Det er signifikant flere innvandremenn enn norskfødte menn som er helt eller delvis enige i påstanden om at de fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil. Det er ingen signifikant forskjeller mellom innvandrerkvinner og norskfødte kvinner i dette spørsmålet.

Alder har ingen betydning for hvordan norskfødte personer svarer på dette spørsmålet. Blant innvandrere er det en tendens til at de eldre er noe mer enige i påstanden enn det yngre er, skille går først og fremst mellom de som er over og under 55 år. Forskjellene mellom innvandrere og norskfødte består mer eller mindre uavhengig av hvilken alder man ser på. Selv om innvandrerutvalget er yngre enn utvalget med personer født i Norge, kan dermed alder i liten grad forklarer forskjeller mellom innvandrere og norskfødte.

Tabell 3.1 viser andel som er helt eller delvis enige i påstanden etter alder og bakgrunn (dvs. innvandrere og norskfødte).

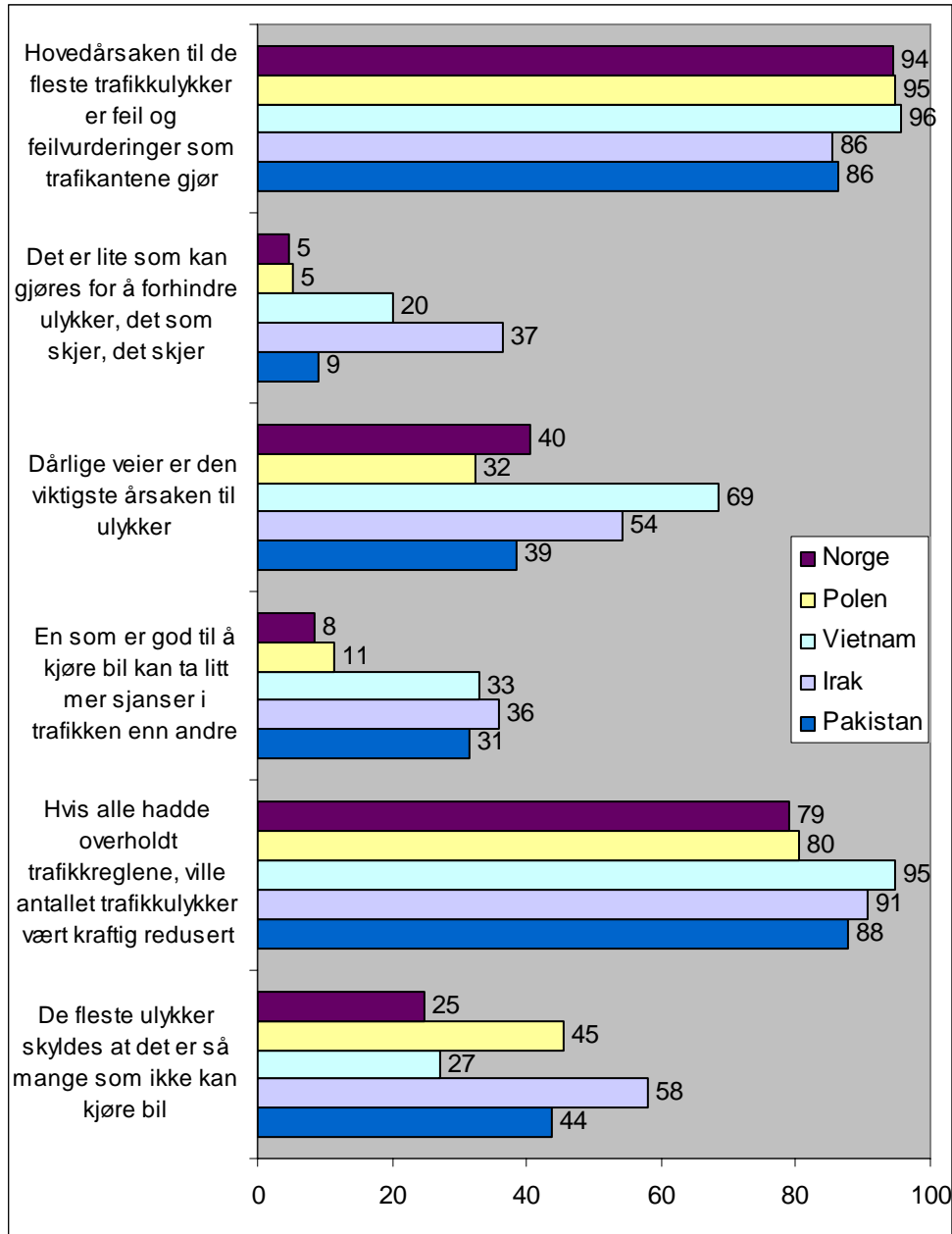
Tabell 3.1 Andel som er helt eller delvis enige i påstanden: "De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil" etter alder, blant henholdsvis innvandrere og norskfødte.

	Innvandrere		Norskfødte		t-test
	%	N	%	N	
18-34 år	42	167	24	17	i.s.
35-44 år	31	182	31	182	i.s.
45-54 år	42	152	29	189	$p < 0,01$
55 år eller eldre	50	129	30	92	$p < 0,05$

TØI rapport 988/2008

### 3.2 Forskjeller mellom ulike landgrupper

Det er også variasjoner mellom ulike landgrupper når det gjelder kunnskap om risikofaktorer og årsaker til trafikkulykker, som vist i figur 3.5. Igjen er det kun forskjeller mellom menn med ulik landbakgrunn som er blitt analysert.



TØI rapport 988/2008

Figur 3.5 Andel menn som har svart helt eller delvis enig på ulike påstander om risikofaktorer og årsaker til ulykker. I prosent. Fordelt på opprinnelsesland.

Det er noen færre menn fra Irak og Vietnam som er enige i påstanden "Hovedårsaken til trafikkulykker, er feil og feilvurderinger som trafikantene gjør". sammenliknet med norskfødte menn. Ingen andre landgrupper skiller seg signifikant ut fra norskfødte i hvor enig de er i denne påstanden.

Det er først og fremst Irakiske menn og Vietnamesiske menn som kan forklare forskjellen vi finner mellom innvandrermenn og norskfødte menn i synet på at det

er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker (*"Det er lite som kan gjøres for å forhindre trafikkulykker, det som skjer, det skjer"*). Selv om det også er en signifikant forskjell mellom pakistanske menn og norskfødte, er denne nærmest ubetydelig. Det er ingen signifikant forskjell mellom polske menn og norskfødte menn i synet på denne påstanden.

Det er spesielt mange vietnamesiske menn som er enige i påstanden *"Dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker"* (69 prosent), men også over halvparten av irakiske menn er enige (54 prosent). Begge landgruppene er signifikant forskjellig fra norskfødte menn (40 prosent). Det er ingen signifikant forskjeller mellom henholdsvis pakistanske og polske menn og menn født i Norge.

Det er signifikant flere som er enige (helt eller delvis) i påstanden *"En som er god til å kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre"* både blant pakistanske, irakiske og vietnamesiske menn sammenliknet med norskfødte menn. Det er imidlertid ingen signifikante forskjeller mellom polske og norskfødte menn i dette spørsmålet.

Pakistanske og irakiske menn er noe mindre enige enn norskfødte menn i påstanden *"Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet ulykker vært kraftig redusert"*. Forskjellene er signifikante. Det er ingen av de andre landgruppene som skiller seg ut fra de norskfødte i synet på denne påstanden.

Irakiske menn er de som skiller seg mest ut fra norskfødte menn i hvor enige de er påstanden *"De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil"* (58 mot 25 prosent). Det er også signifikante forskjeller mellom henholdsvis pakistanske og polske menn og norskfødte menn. Vietnamesiske menn er ikke signifikant forskjellig fra norskfødte menn i synet på denne påstanden.

### 3.3 Kunnskap, språk og antall år i Norge

På flere av kunnskapsspørsmålene har språk, dvs. hvilket språk man har besvart skjemaet på, og botid i Norge betydning for hvordan innvandrere har svart.

Det er signifikant færre blant de som har svart på norsk enn de som har svart på et annet språk som er enige i påstanden *"Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer, det skjer"*. at det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker enn de som har svart på et annet språk (6 mot 20 prosent).

Det er også en klar og signifikant tendens til at innvandrere som har bodd i Norge i flere år, er mindre enige i den samme påstanden enn de som har bodd her kortere tid, som vist i

Tabell 3.1 Grad av enighet i påstanden: ”Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer, det skjer.” etter antall år i Norge\*. I prosent. N=615.

	1-4 år	5-10 år	11-20 år	21-25 år	26-30 år	31 år eller mer
Enig	10	22	14	12	9	5
Verken enig/uenig	6	10	9	8	12	12
Uenig	84	67	77	80	79	83
Totalt	100	100	100	100	100	100

\*Kji-kvadrat test:  $p < 0,04$

TØI rapport 988/2008

At både språk og antall år i Norge har betydning for hvordan man svarer, tyder på at de som er mer integrert i det norske samfunnet er mindre tilbøyelige til å tro på skjebnestyrtede forklaringer når det gjelder ulykker.

Videre er det signifikant færre innvandrere som er helt eller delvis enige i påstanden ”En som er god til å kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre” enn de innvandrerne som har svart på et annet språk (16 mot 29 prosent). Forskjellen er signifikant. Det er imidlertid ingen entydig eller signifikant sammenheng mellom hvor lenge man har bodd i landet og hvor enige man er i påstanden. Dette tyder på at tiltro til egne ferdigheter reduseres jo mer integrert man er i forhold til språket.

Innvandrere som har besvart undersøkelsen på norsk er i mindre grad enige i påstanden ”Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet trafikkulykker vært redusert kraftig” enn blant de som besvart undersøkelsen på et annet språk (92 mot 83 prosent er helt eller delvis enig). Forskjellen er signifikant. Det er ingen sammenheng mellom botid i Norge og hvor enige innvandrere er i påstanden.

Det er signifikant flere som er enige (helt eller delvis) i påstanden ”De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil” blant de som har besvart undersøkelsen på et annet språk enn norsk enn blant de som har besvart den på norsk (44 mot 36 prosent). Hvor lenge man har bodd i Norge, har imidlertid ingen betydning.

Hvilket språk man har besvart skjemaet på og botid i Norge har ingen betydning for hvor enig man er i påstandene ”Hovedårsakene til de fleste trafikkulykker er feil og feilvurderinger som trafikantene gjør” og ”Dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker”.

Resultatene over tyder på at hvor godt integrert man er, først og fremst i forhold til språket, er av betydning for hvorvidt man er tilbøyelig til å tro på skjebnestyrtede forklaringer på ulykker, på tiltro til egne kjøreferdigheter og forståelsen av trafikkreglenes betydning for å hindre trafikkulykker.

### 3.4 Oppsummering

De aller fleste er enige i at hovedårsaken til de fleste ulykker skyldes feil og feilvurderinger som trafikantene gjør. Det er ingen signifikant forskjell mellom innvandrere og norskfødte i synet på dette. De fleste er også langt på vei enige om at hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet vært kraftig redusert. Det er noe færre innvandrere som er enige i dette enn norskfødte. Forskjellen er likevel marginal.

Den største forskjellen mellom innvandrere og norskfødte finner vi når det gjelder påstanden om at en som er god til å kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre. Det er signifikant flere innvandrere som er helt eller delvis enig i dette enn blant norskfødte (23 mot 6 prosent), dette gjelder uavhengig av kjønn og alder. Polske menn skiller seg imidlertid ikke ut fra norske menn i dette spørsmålet. Dette kan tyde på at flere i de øvrige innvandgruppene har noe større tiltro til seg selv som fører enn det norskfødte har.

En del, både blant innvandrere og norskfødte, er helt eller delvis påstanden: "De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil". Under forutsetning at man ikke har iberegnet seg selv og sine kjøreferdigheter i påstanden, kan vi si at enighet i påstanden kan indikere at man tillegger andre trafikanter skylden for ulykker. Det er noen flere menn med innvandrerbakgrunn enn norskfødte menn som er enige i denne påstanden (42 mot 25 prosent), men er ingen forskjeller mellom kvinner med ulike bakgrunn (norsk eller utenlandsk). Vietnamesiske menn er imidlertid like norskfødte menn i synet på denne påstanden.

Det er også mange som mener at ulykker først og fremst skyldes dårlige veier, både blant innvandrere og norskfødte. Det er noen forskjeller mellom innvandrere som er enige i "dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker" enn blant norskfødte, men forskjellen kan kun tilskrives at innvandremenn, ikke innvandrerkvinner. Videre er kun menn fra Irak og fra Vietnam som skiller seg signifikant ut fra norskfødte menn (henholdsvis 54 og 69 prosent mot 40 prosent). Pakistanske og polske menn er dermed mer eller mindre like norske menn i dette spørsmålet.

Påstanden "Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer, det skjer", er ment å fange opp de som tror at ulykker mer skjebnestyrt og i liten grad kan tillegges menneskelige eller tekniske årsaker (inkludert veisystem). Det er svært få som er enige i denne påstanden, men det er noen flere innvandremenn som er helt eller delvis enige enn det er blant norskfødte menn (16 mot 5 prosent). Innvandrerkvinner skiller seg marginalt ut fra norske kvinner i synet på mer skjebnerelaterte forklaringer. Forskjellene mellom innvandremenn og norskfødte menn kan først og fremst tilskrives menn fra Irak og fra Vietnam (henholdsvis 37 og 20 prosent er helt eller delvis enige).

For å oppsummere kan vi si at de fleste, både blant innvandrere og norskfødte, er enige om at de menneskelige feilhandlinger er den viktigste årsaken til ulykker og at overholdelse av regleverket er viktig. Dårlige veier samt andre medtrafikanter inkompetanse blir pekt på som tilleggsforklaringer blant både en del innvandrere og norskfødte. Det er imidlertid en del flere menn med innvandrerbakgrunn (med unntak av vietnamesiske menn) enn norskfødte menn som er enige i at

medtrafikanterers inkompetanse er en sentral årsak til ulykker. Dette, i tillegg til at det er generelt flere innvandrere (med unntak av de polske) som er enige i påstanden om at en som er god til kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre, tyder på at innvandrere, spesielt menn, har noe større tiltro til sine egne kjøreferdigheter enn det norskfødte har.

Det synes å være en tendens til at irakiske og vietnamesiske menn i noe større grad tillegger ulykker andre eksterne forhold (dårlige vegforhold og skjebnen) enn det norskfødte gjør.



## 4 Bilbeltebruk og sikring av barn

### 4.1 Egen beltebruk

#### 4.1.1 Atferd

90 prosent av respondentene oppgir at de alltid bruker bilbelte når de kjører i byer og tettsteder, det er her ingen forskjell mellom norskfødte og utenlandskfødte. Det var ingen statistiske forskjeller mellom menn født i eller utenfor Norge, men blant kvinnene var det en noe høyere beltebruk blant kvinner født utenfor Norge ( $p < 0,05$ ). Det er en tendens til at beltebruken øker med alderen.

Når vi ser på menn med ulik nasjonal tilhørighet, skiller menn med pakistansk bakgrunn seg ut ved at de i mindre grad oppgir (71 prosent oppgir at de alltid bruker bilbelte) at de bruker bilbelte i byer og tettsteder, se tabell 4.1. Menn med bakgrunn fra Irak og Vietnam oppgir i større grad enn menn med norsk bakgrunn at de alltid bruker bilbelte når de kjører bil i byer og tettsteder.

I analysene ser vi også en klar sammenheng mellom om respondenten er yrkessjåfør og manglende beltebruk i byer og tettsteder, denne årsakssammenhengen er mye større enn forskjellen mellom nasjonalitet og beltebruk, men forklarer ikke hele forskjellen. I og med at rundt 40 prosent av yrkessjåførene er pakistanerne, kan dette i stor grad forklare hvorfor akkurat denne gruppen kommer dårligere ut i tabell 4.1 enn andre.

Tabell 4.1: Andel menn som oppgir at de bruker bilbelte i byer og tettsteder. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.

	Bruker du bilbelte i byer og tettsteder?					Totalt
	Alltid 1	2	3	4	Aldri 5	
Norge	86	7	3	3	1	100 (N=219)
Polen	88	8	1	2	1	100 (N=96)
Ukjent- Utenlandsk	87	11	0	1	0	99 (N=100)
Vietnam	96**	2	2	0	0	100 (N=95)
Irak	94*	3	0	0	3	100 (N=98)
Pakistan	71**	7	7	10	5	100 (N=58)

\*\*  $p < 0,01$  sett i forhold til Norge, \*  $p < 0,05$  sett i forhold til Norge

TØI rapport 988/2008

Utenfor tettbygde strøk er det ingen statistisk signifikante forskjeller i beltebruken mellom nordmenn og førstegenerasjons innvandrere generelt. Totalt oppgir 94 prosent at de alltid bruker bilbelte utenfor tettbygde strøk.

Kvinner bruker generelt sett oftere bilbelte enn menn (97 prosent kvinner bruker alltid bilbelte mot 92 prosent av mennene), både i og utenfor tettstedene. Men blant norskfødte og utenlandskfødte kvinner og menn er det ingen statistisk

signifikante forskjeller mellom kjønnene når det gjelder beltebruk utenfor tettbygde strøk. Det er heller ingen forskjeller når en sammenligner norskfødte og utenlandskfødte med hensyn til alder.

De yngste og yrkesførerne er de som utenfor tettbygde strøk i størst grad unnlater å bruke bilbelte ( $p < 0,01$ ). Om en er yrkesfører eller ikke har størst påvirkning på i hvilken grad respondenten har svart at de alltid bruker bilbelte utenfor tettbygde strøk. Blant de respondentene som oppgir at de er taxiførere, kjører bud- eller varebil oppgir 64 prosent at de alltid bruker bilbelte, mot 96 prosent blant de som ikke er yrkesførere ( $p < 0,01$ ).

Tabell 4.2 viser beltebruken utenfor tettbygde strøk. Også her er det pakistanske menn som skiller seg ut med lavest beltebruk, forskjellen kan til dels skyldes den høye andelen yrkesførere i denne gruppen. Men dette forklarer trolig ikke hele forskjellen.

Vi fant ingen klare sammenhenger mellom beltebruken blant innvandrere i og utenfor tettsteder og hvor lenge de hadde kjørt bil i Norge.

*Tabell 4.2: Andel menn som oppgir at de bruker bilbelte utenfor tettbygde strøk. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.*

	Bruker du bilbelte utenfor tettbygde strøk?					Totalt
	Alltid 1	2	3	4	Aldri 1	
Norge	94	3	2	2	0	101 (N=219)
Polen	94	3	1	1	1	100 (N=92)
Ukjent- Utenlandsk	89	9	0	1	1	100 (N=99)
Vietnam	99	0	1	0	0	100 (N=90)
Irak	95	1	2	0	2	100 (N=98)
Pakistan	71**	13	9	5	2	100 (N=56)

\*\*  $p < 0,01$  sett i forhold til Norge

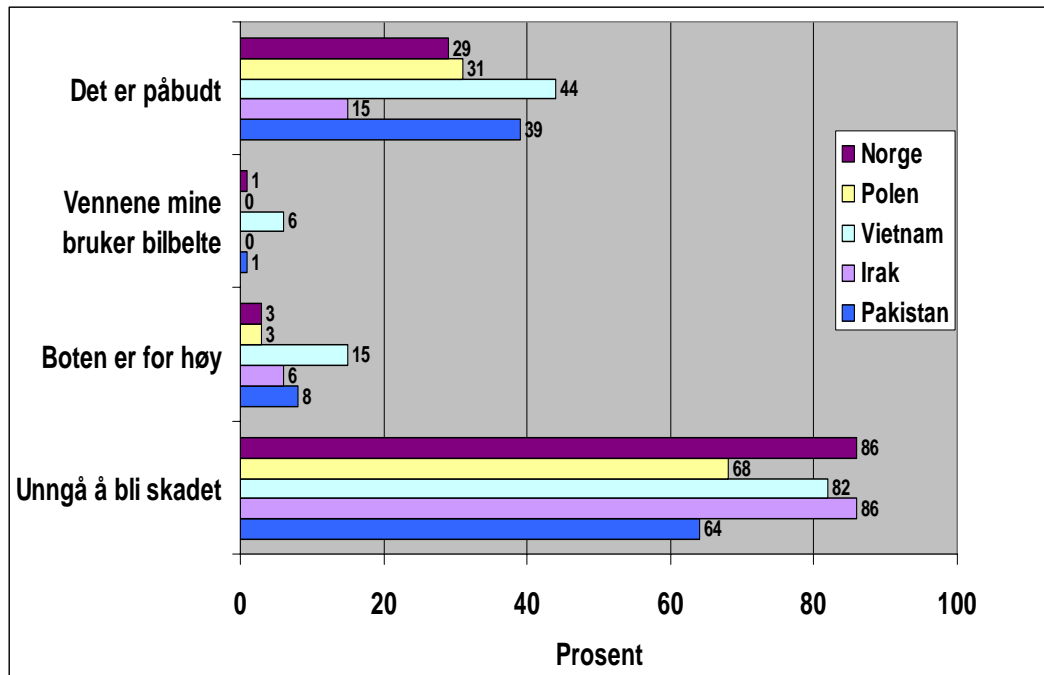
TØI rapport 988/2008

#### 4.1.2 Årsaker

Respondentene ble også spurt om hva som var den viktigste årsaken til at de brukte bilbelte. Rundt 80 prosent oppgir at den viktigste grunnen var å unngå skader ved en eventuell ulykke, se figur 4.1. Det var en noe høyere andel nordmenn (86 prosent) enn innvandrere (77 prosent) som oppgir "unngå å bli skadet" som viktigste årsak til beltebruken ( $p < 0,01$ ). Forskjellen er fortsatt til stede når en kontrollerer for kjønn og alder. Det var ingen forskjell mellom utenlandskfødte og norskfødte kvinner, men blant mennene var det klart flere norskfødte enn utenlandskfødte som oppgav denne årsaken til at de brukte bilbelte (90 prosent norskfødte mot 77 prosent utenlandskfødte). Av de ulike gruppene av innvandrere oppgir 64 prosent av pakistanerne og 68 prosent av polakkene dette som viktigste årsak til beltebruken (signifikant forskjell fra norskfødte,  $p < 0,01$ ).

Det at det er påbudt å bruke bilbelte var den nest viktigste årsaken for de fleste. Det var for denne svarkategorien ingen statistisk signifikante forskjeller mellom nordmenn og innvandrere generelt. Personer med vietnamesisk (44 prosent) eller

pakistansk (39 prosent) bakgrunn er de som oftest oppgir dette som årsak, mens personer med bakgrunn i Irak (15 prosent) oppgir dette ( $p < 0,01$ ).



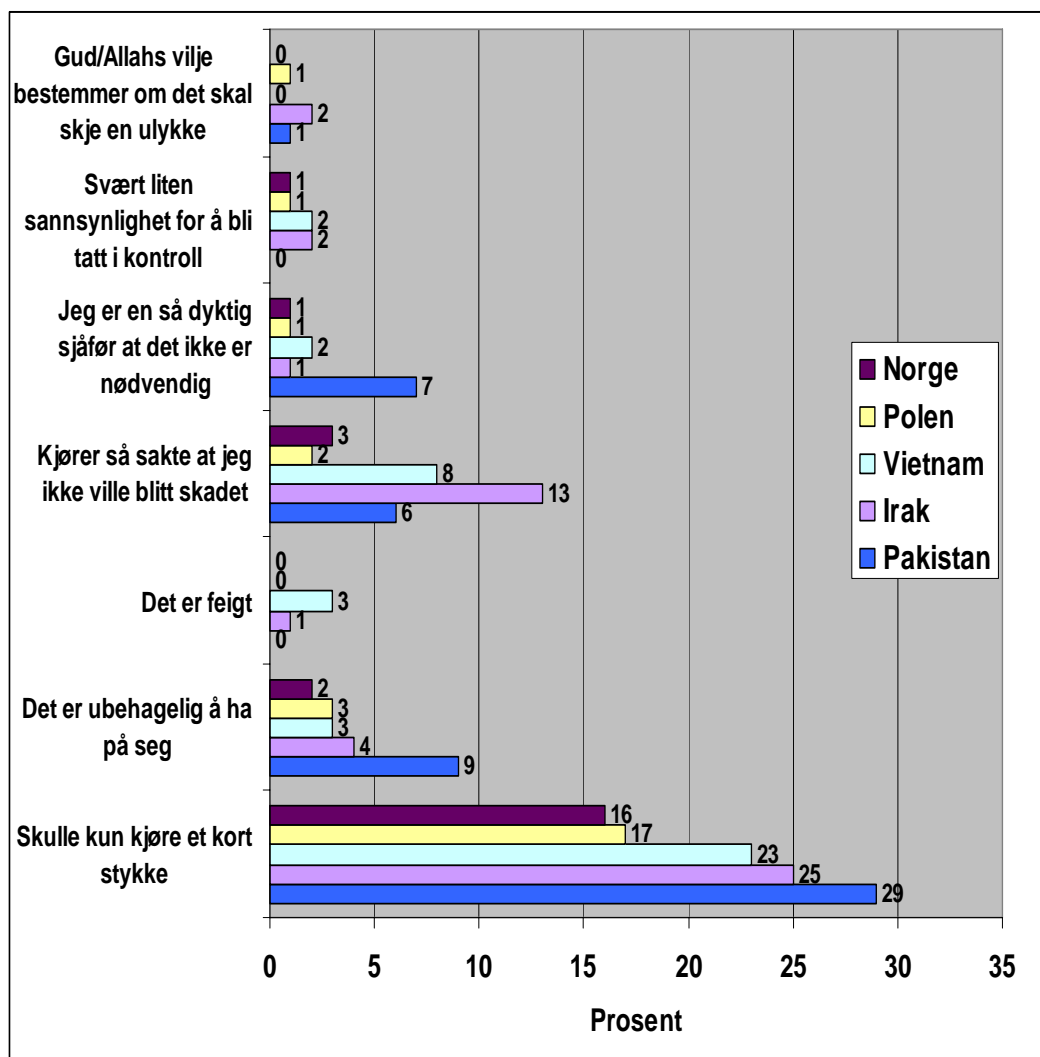
TØI rapport 988/2008

Figur 4.1: Den viktigste årsaken til at en bruker bilbelte. I prosent.  $N=1148$

De fleste i vårt utvalg oppgir at de alltid bruker bilbelte. Da respondentene skulle oppgi de viktigste grunnene til at de enkelte ganger ikke brukte bilbelte var ”skulle kun kjøre et kort stykke” den vanligste årsaken, 20 prosent oppgir dette svaralternativet, se Figur 4.2. Det er en noe høyere andel innvandrere (20 prosent) enn norskfødte (16 prosent) som oppgir dette ( $p < 0,05$ , ensidig). Det er en tendens til at det er noen flere yngre enn eldre som oppgir dette som årsak. Kontrollert for alder og kjønn er det ingen forskjell mellom norskfødte og innvandrere generelt når det gjelder årsaken ”skulle kun kjøre et kort stykke”. Pakistanerne var den gruppen som oftest oppgir at de ”skulle kun kjøre et kort stykke” som årsak til manglende beltebruk, 29 prosent av de med pakistansk bakgrunn mot 16 prosent av personer født i Norge oppgir dette ( $p < 0,01$ ).

13 prosent av de med bakgrunn i Irak svarte at de ”kjørte så sakte at jeg ikke ville blitt skadd” som viktig grunn til at de ikke hadde brukt bilbelte, 3 prosent av nordmennene oppgav det samme. Også her er det flere i aldersgruppen 18-34 (10 prosent) enn eldre (4-5 prosent) som oppgir dette som viktig årsak ( $p < 0,05$ ). Forskjellen mellom nordmenn (3 prosent) og førstegenerasjons innvandrere (7 prosent) er her statistisk signifikant ( $p < 0,01$ ), også etter at det er kontrollert for forskjeller i alder og kjønn.

9 prosent av pakistanterne mot 2 prosent av nordmennene oppgir at ”det er ubehagelig å ha på seg” som en av de viktigste grunnene til at de ikke hadde på seg bilbelte.



TØI rapport 988/2008

Figur 4.2: Årsaker til at en ikke bruker bilbelte. I prosent. N=1066

## 4.2 Sikring av barn

### 4.2.1 Atferd

Totalt sett oppgir 80 prosent av respondentene at de alltid påser at barn under 8 år er plassert i barnestol eller på en ekstra pute, ytterligere 13 prosent sier at de ofte gjør dette. Forskjellen mellom første generasjons innvandrere og nordmenn er marginal, og ikke statistisk signifikant. Dette gjelder både når vi ser første generasjons innvandrere og nordmennene opp mot hverandre, og når vi ser på de aktuelle landene i vårt utvalg hver for seg. Det var heller ingen forskjell mellom kjønnene eller aldersgruppene.

Det er en tendens til at andelen som oppgir at de alltid plasserer små barn i barnestol/pute øker med alderen. Det er ingen ting som tyder på at innvandrere som nylig (1-4 år) har kommet til Norge er dårligere på dette enn de som har vært her lengre.

Tabell 4.3: Andel menn som oppgir at de plasserer små barn i barnestol/pute. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.

	Hvis du har barn som er 8 eller yngre som passasjer i bilen din, hvor ofte er disse plassert i barnestol/pute?					Totalt
	Alltid	Ofte	Av og til	Sjelden	Aldri	
Norge	76	16	3	2	4	101 (N=187)
Polen	83	10	0	1	6	100 (N=84)
Ukjent- Utenlandsk	81	12	2	3	1	99 (N=90)
Vietnam	85	11	1	1	2	100 (N=91)
Irak	83	8	4	2	2	99 (N=95)
Pakistan	73	20	8	0	0	101 (N=51)

TØI rapport 988/2008

Det er førers ansvar å passe på at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte. 89 prosent av norskfødte og 79 prosent av utenlandskfødte oppgir at de alltid påser at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte ( $p < 0,01$ ). Kvinner er generelt flinkere til å passe på dette enn menn (89 prosent av kvinnene mot 79 prosent av mennene). Blant menn ble det ikke funnet forskjell i beltebruken når en ser norskfødte opp mot utenlandskfødte, mens blant kvinnene var det en høyere andel norskfødte en utenlandskfødte som oppgav at de alltid passet på dette (94 prosent norskfødte mot 82 prosent av de utenlandskfødte kvinnene,  $p < 0,001$ ).

Det er særlig i den yngste aldersgruppen at mange oppgir at de ikke påser at yngre passasjerer bruker bilbelte ( $p < 0,001$ ). 73 prosent i aldersgruppen 18-34 år oppgir at de alltid påser dette, mot 88 prosent blant de over 55 år. Det var her ingen aldersforskjeller mellom norskfødte og utenlandskfødte.

Tabell 4.4 viser at andelen som oppgir at de alltid påser at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte varierer mellom de ulike gruppene. Blant polske menn oppgir 90 prosent at de alltid passer på dette, mens menn med bakgrunn i Vietnam og Pakistan sier at de gjør dette i henholdsvis 67 og 69 prosent av tilfellene. Forskjellen mellom menn med norsk bakgrunn og menn med bakgrunn i Pakistan eller Vietnam er statistisk signifikant, det samme gjelder for forskjellen mellom nordmenn og innvandrere generelt ( $p < 0,01$ ).

Blant innvandrerne var det en tendens til de som hadde kjørt bil mindre enn 1 år i Norge var mindre flinke enn andre til å følge denne regelen ( $p < 0,01$ ).

Tabell 4.4: Andel menn som oppgir at de påser at passasjerer under 15 år bruker bilbelte. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.

	Hvor ofte passer du på at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte?					Totalt
	Alltid	Ofte	Av og til	Sjelden	Aldri	
Norge	82	11	4	3	1	101 (N=213)
Polen	90	9	1	0	0	100 (N=96)
Ukjent- Utenlandsk	85	7	4	4	0	100 (N=98)
Vietnam	67**	22	5	2	3	99 (N=92)
Irak	77	11	7	2	3	100 (N=95)
Pakistan	69*	18	7	6	0	100 (N=55)

\*\* p<0,01 sett i forhold til Norge, \* p<0,05 sett i forhold til Norge

TØI rapport 988/2008

#### 4.2.2 Årsaker

Respondentene som enkelte ganger unnlot å plassere små barn i barnestol/pute, ble bedt om å oppgi de vanligste årsakene til dette. Det var mulig å krysse av for mer enn et svaralternativ på dette spørsmålet. 675 av respondentene hadde svart på dette spørsmålet. De aktuelle spørsmålene om sikring av barn kan ha blitt mistolket av noen. Men vi antar i våre analyser at de som har svart på dette spørsmålet er de som har egne barn i den aktuelle aldersgruppen, eller enkelte ganger har barn i denne aldersgruppen som passasjer, og er blant dem som oppgir at de en eller annen gang ikke har sikret barnet i barnestol eller på pute.

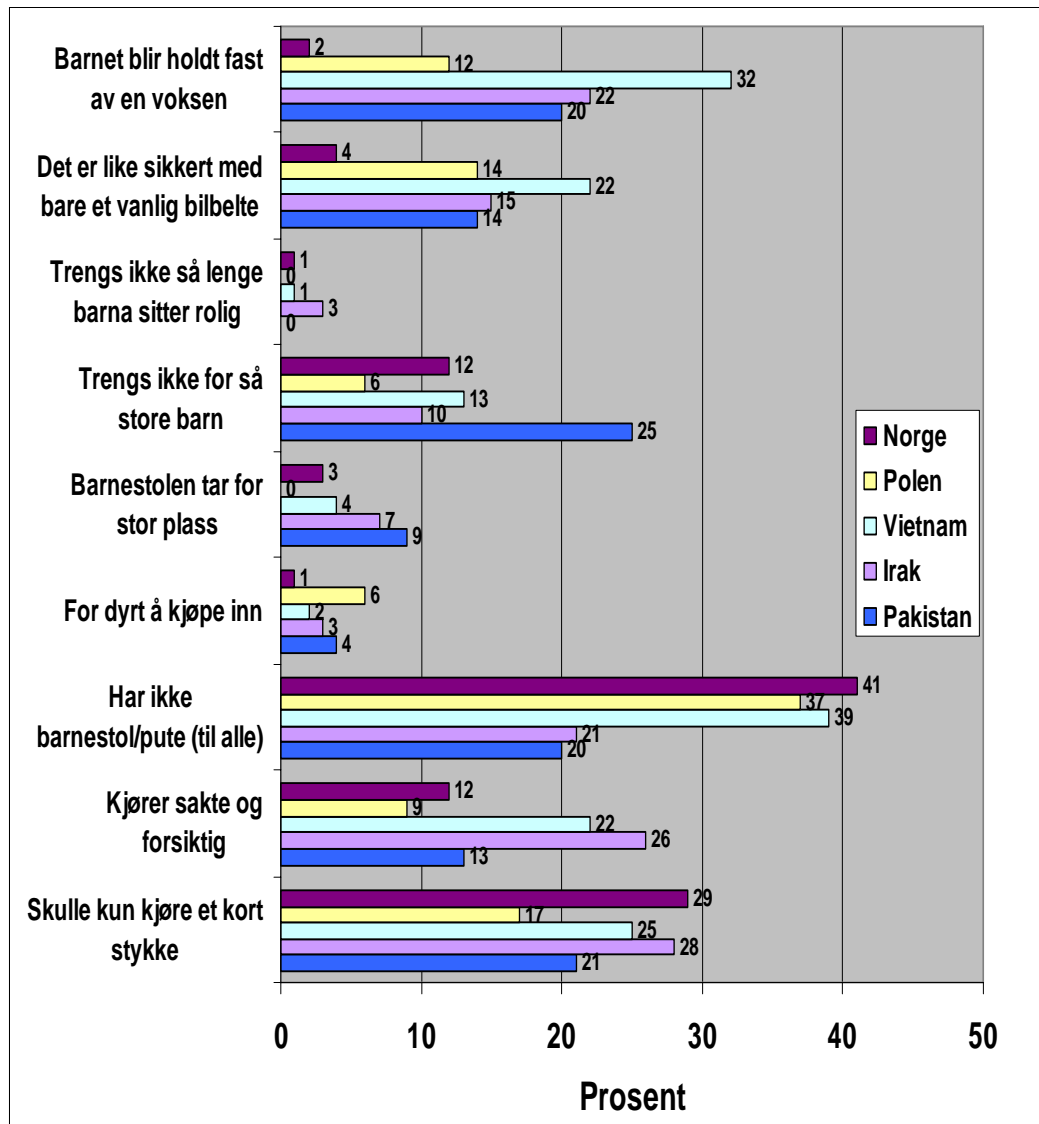
Svarprosenten for hvert av alternativene var mye høyere enn det en ville forvente om en tar hensyn til andelen som oppgir at de "alltid" plasserer barna i barnestol/pute. Det at svarandelen er såpass høy for enkelte nasjonaliteter kan indikere at det er noen flere som enkelte ganger ikke sikrer barnet i barnestol/pute enn hva en kan få inntrykk av i tabell 4.3.

Årsakene til hvorfor en ikke har sikret barn under 8 i barnestol/pute varierer en del med nasjonal tilhørighet, se figur 4.3.

Totalt sett oppgis det at en "ikke har barnestol/pute" til alle barna å være den vanligste grunnen til at barnet ikke er sikret korrekt. Totalt oppgir 35 prosent av respondentene denne grunnen, 25 prosent oppgir at en "kun skulle kjøre et kort stykke" som viktig årsak, 17 prosent oppgir at "barnet ble holdt fast av en voksen", og 16 prosent at de "kjørte sakte og forsiktig" og at det derfor ikke var nødvendig med sikring i egen barnestol.

Det var ingen klare årsakssammenhenger med antall år en har kjørt bil i Norge og forklaringen på hvorfor barnet ikke ble sikret i barnestol/på pute.

Det er flere norskfødte enn innvandrere som oppgir at de "ikke har barnestol/pute til alle", 33 prosent av innvandrere og 41 prosent av norskfødte oppgir denne årsaken til at barna ikke benytter barnsstol/pute (p<0,05). Forskjellen mellom innvandrere og norskfødte er fortsatt gjeldene selv etter at det er kontrollert for alder og kjønn.



TØI rapport 988/2008

Figur 4.3: Vanlige årsaker til at en ikke alltid plasserer barn under 8 år i barnestol/på pute. I prosent. N=675

17 prosent av innvandrere mot 4 prosent av personer født i Norge oppgir at "det er like sikkert med et vanlig bilbelte" ( $p < 0,01$ ). Det er særlig blant de over 34 år at forskjellen mellom norskfødte og utenlandskfødte er klar. Det er en forskjell i andelen innvandrere og norskfødte som oppgir dette også når en har kontrollert for alder og kjønn.

Blant innvandrere oppgir 25 prosent at "barnet ble holdt fast av en voksen", mot kun 2 prosent av nordmennene som svarte det samme ( $p < 0,01$ ). Hele 32 prosent av personer med bakgrunn fra Vietnam oppgir dette som en vanlig årsak til at barnet ikke er sikret i barnestol/pute. Forskjellen mellom utenlandsk- og norskfødte er fortsatt signifikant etter at en har kontrollert for alder og kjønn.

25 prosent av de med pakistansk bakgrunn oppgir at barnestol/pute "trengs ikke for så store barn" mot kun 6 prosent av de med polsk bakgrunn.

Det er en overvekt av personer i aldersgruppen 18-24 som oppgir at de "kjører sakte og forsiktig" (25 prosent oppgir dette mot rundt 15 prosent av de eldre enn 25 år) som vanlige årsaker til ikke å sikre barn under 8 i barnestol/pute.

Svaralternativene ”det er like sikkert med bare et vanlig bilbelte ”og ”trengs ikke for så store barn” var noe vanligere blant de over 25 år. Men disse forskjellene var ikke statistisk signifikante (blant annet på grunn av små utvalg i enkelte grupper).

### 4.3 Oppsummering

Der er marginale forskjeller i selvoppgitt bruk av bilbelte mellom personer født i eller utenfor Norge. Når vi sammenligner ulike grupper med hensyn på nasjonal opprinnelse og de som oppgir at de alltid bruker bilbelte, skiller de med irakisk og vietnamesisk bakgrunn seg ut som bedre enn de med norsk bakgrunn, mens de med pakistansk opprinnelse har lavest beltebruk både i og utenfor tettsteder. De med bakgrunn fra Pakistan er også den gruppen med høyest andel yrkesførere. Det å være yrkessjåfør er her den viktigste forklaringsvariabelen når det gjelder beltebruk, men det forklarer ikke hele forskjellen i beltebruk mellom personer født i Pakistan og i Norge.

Det er vanskelig å vurdere om den manglende beltebruken kun gjelder når de kjører i yrkessammenheng eller om dette også gjelder når de kjører privat. Dette kommer ikke klart nok frem i spørsmålsstillingen. Det er derimot ikke urimelig å anta at en tar med seg en del av vanene en har som for eksempel taxifører når en kjører privat. I og med at den selvoppgitte beltebruken for de som var født i Pakistan var den samme både i og utenfor tettsteder, kan dette indikere at vanene som yrkessjåfør også tas med når en kjører i privat sammenheng.

Vi fant ingen sammenheng mellom beltebruk og tiden en har bodd i Norge eller kjønn. I spredtbygde strøk var det en noe høyere andel i den yngste aldersgruppen som oppgav at de ikke alltid brukte bilbelte, denne sammenhengen var ikke tilsvarende i byer og tettsteder.

Færre utenlandskfødte enn norskfødte sier at den viktigste grunnen til at de bruker bilbelte er ”å unngå å bli skadet”.

Av de som oppgir at de ikke bruker bilbelte var ”skulle kun kjøre et kort stykke”, ”kjørte så sakte at jeg ikke ville blitt skadet” og ”ubehagelig å ha på seg” de vanligste grunnene. Flere pakistanere enn norskfødte oppgir at de ”skulle kun kjøre et kort stykke” som viktig årsak til at de ikke brukte belte.

Når det gjelder sikring av små barn i barnestol/pute er det ingen statistisk signifikante forskjeller i hva norskfødte og førstegenerasjons innvandrere oppgir at de gjør. Vi fant heller ikke her noen klare kjønnsforskjeller. 80 prosent sier at de alltid plasserer barn under 8 år i barnestol, eller på pute, mens ytterligere 13 prosent svarer at de ofte gjør dette. Men det er en tendens også her til at personer med bakgrunn i Pakistan i noe mindre grad påser at barna er sikret i barnestol/pute. Når respondentene som enkelte ganger ikke hadde sikret de minste barna i barnestol/pute ble bedt om å oppgi årsaken til at dette, var det en høyere andel som svarte enn andelen som oppgir at de alltid sikret barna i barnestol skulle tilsi. Dette gjaldt særlig for respondentene med innvandrerbakgrunn. Det er derfor mulig at forskjellen mellom nordmenn og personer med innvandrerbakgrunn er større enn det vi har funnet her.

Det at en ”ikke har barnestol/pute til alle” er den årsaken som en høyest andel av respondentene oppgir som årsak til at de ikke sikrer barnet i barnestol eller med



pute. Det er flere norskfødte enn innvandrere om oppgir denne årsaken. Det var også til dels store forskjeller med hensyn til nasjonal tilhørighet. Langt flere av de med bakgrunn i Vietnam og Polen oppgir dette som årsak, enn de fra Pakistan og Irak.

I motsetning til innvandrere oppgir norskfødte i større grad mer praktiske årsaker (har ikke barnestol) til hvorfor en ikke sikret barnet. Mens det er en høyere andel blant de med innvandrerbakgrunn som svarte at "barnet blir holdt fast av en voksen", "kjørte sakte og forsiktig" og "det er like sikkert med bare et vanlig bilbelte". Dette tyder på at økt kunnskap om hvorfor det er viktig å sikre små barn i barnestol eller på pute med fordel kan spres i blant førstegenerasjons innvandrere. Det er her viktig å også få med seg besteforeldregenerasjonen, da det er en tendens til at disse sammen med de yngste er de som oftest oppgir disse svaralternativene. De yngre vil i økende grad få tilgang på denne informasjonen gjennom helsestasjoner, barnehage og skoler, men ingen av disse stedene vil i større grad fange opp besteforeldregenerasjonen. Mange oppgir at de ikke har barnestol, men kun 2 prosent i vårt utvalg oppgir at kostnadene ved innkjøp av en barnestol er en viktig grunn til at de ikke har dette. Noe som kan indikere at økt kunnskap vil kunne føre til bedre sikring av små barn.

I henhold til "forskriften om bruk av sikringsutstyr i motorkjøretøyer" er det førers ansvar å påse at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte. Førstegenerasjons innvandrere og personer med pakistansk eller vietnamesisk bakgrunn passer i mindre grad på dette enn det norskfødte gjør. Det var også en høyere andel av innvandrere som hadde kjørt bil i mindre enn 1 år i Norge som i mindre grad enn andre passer på dette. Forskjellen kan skyldes manglende kunnskap på feltet, da det har vært mindre fokus på dette temaet enn for eksempel på sikring av de aller minste barna. Noe av forskjellen kan også skyldes at innvandrerne i vårt utvalg generelt er yngre enn nordmennene, og at det her er en klar sammenheng mellom det å være ung og manglende påpasselighet med å påse at passasjerer under 15 år bruker bilbelte. Men aldersforskjellene i utvalget forklarer ikke hele forskjellen mellom norskfødte og førstegenerasjons innvandrere.

## 5 Bilføreratferd

### 5.1 Fart

#### 5.1.1 Overholdelse av fartsgrenser

Innvandrere (61 prosent) oppgir i større grad enn norskfødte (40 prosent) at de alltid overholder fartsgrensene. Det er en forskjell i overholdelse av fartsgrensen mellom norskfødte og utenlandskfødte ( $p < 0,05$ ), dette gjelder både i og utenfor tettsteder og kontrollert for kjønn og alder.

Kvinner overholder i større grad enn menn fartsgrensen, og både blant kvinner og menn er overholdelsen høyere blant de som ikke er født i Norge ( $p < 0,01$ ). De yngre oppgir flere brudd på fartsgrensene enn de eldste aldersgruppene ( $p < 0,001$ ). Det var klare forskjeller mellom norskfødte og utenlandskfødte med hensyn til alder og overholdelse av fartsgrensen når en sammenligner de som oppgir at de "alltid" overholder fartsgrensen. For eksempel oppgir 68 prosent av de over 55 år med innvandrerbakgrunn at de "alltid" overholder fartsgrensen, mot 48 prosent av norskfødte i den samme aldersgruppen. Men når en slår sammen svarkategoriene "alltid" og "nesten alltid" er forskjellene ikke lenger statistisk signifikante.

Når en ser på menn med bakgrunn i forskjellige land skiller norskfødte seg klart ut som den gruppen som i minst grad oppgir at de overholder fartsgrensene, se tabell 5.1. Menn med bakgrunn fra Irak og Vietnam synes å være de som i størst grad overholder gjeldende fartsgrenser. Men når en ser på andelen som oppgir at de "alltid" og "nesten alltid" (kolonne "2" i tabellen) overholder fartsgrensene er forskjellen mellom gruppene marginale.

Det var ingen klare forskjeller mellom overholdelse av fartsgrense og antall år innvandrere har kjørt bil i Norge.

Tabell 5.1: Andel menn som oppgir at de holder fartsgrensene i byer og tettsteder. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.

	Holder du fartsgrensene i byer og tettsteder					Totalt
	Alltid 1	2	3	4	Aldri 5	
Norge	36	53	10	1	1	101 (N=219)
Polen	46	45	8	0	0	99 (N=97)
Ukjent- Utenlandsk	52**	36	11	1	0	100 (N=99)
Vietnam	73**	22	5	0	0	100 (N=95)
Irak	77**	17	4	1	1	100 (N=97)
Pakistan	64**	28	9	0	0	101 (N=58)

\*\*  $p < 0,01$  sett i forhold til Norge

TØI rapport 988/2008

Andelen som oppgir at de bryter fartsgrensene er høyere utenfor tettbygde strøk enn i byer.

31 prosent av utenlandskfødte og 10 prosent av norskfødte oppgir at de alltid overholder fartsgrensen utenfor tettbygde strøk ( $p < 0,001$ ). Kvinner overholder i større grad enn menn fartsgrensen, og både blant kvinner og menn er overholdelsen høyere blant de som ikke er født i Norge ( $p < 0,001$ ). Det var også her en klar forskjell mellom norskfødte og utenlandskfødte med hensyn til alder og overholdelse av fartsgrensen, for eksempel oppgir 36 prosent av innvandrere over 55 at de alltid overholder fartsgrensen mot 17 prosent av de norskfødte på samme alder ( $p < 0,01$ ). I motsetning til i byer og tettsteder er forskjellen fortsatt signifikant (forskjellen i overholdelse av fartsgrensen mellom innvandrere og norskfødte i ulike aldersgrupper) når vi slår sammen svarkategoriene ”alltid” og ”nesten alltid”. Yngre oppgir yngre i mindre grad at de alltid overholder fartsgrensene en hva eldre gjør ( $p < 0,001$ ).

Tabell 5.2 viser også at andelen som oppgir at de alltid overholder fartsgrensen er forholdsvis like blant de med norsk, polsk og ”ukjent utenlandsk” opprinnelse. Gruppen ”ukjent utenlandsk” omfatter de med utenlandsk opprinnelse som har valgt å besvare spørreskjemaet på norsk.

Kun 9 prosent av menn med norsk bakgrunn oppgir at de alltid overholder fartsgrensene i spredtbygde strøk, mot henholdsvis 46 prosent av menn med bakgrunn fra Irak og 42 prosent av de med bakgrunn fra Vietnam, se tabell 5.2.

Det var heller ingen klare sammenhenger fartsnivå og antall år innvandrere hadde kjørt bil i Norge.

Tabell 5.2: Andel menn som oppgir at de holder fartsgrensene utenfor tettbygde strøk. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.

	Holder du fartsgrensene utenfor tettbygde strøk					Totalt
	Alltid 1	2	3	4	Aldri 5	
Norge	9	32	38	16	5	100 (N=216)
Polen	12	41	33	14	1	101 (N=96)
Ukjent- Utenlandsk	15	39	31	13	1	99 (N=99)
Vietnam	42**	24	20	11	2	99 (N=90)
Irak	46**	33	18	2	1	100 (N=97)
Pakistan	38**	36	21	5	0	100 (N=58)

\*\*  $p < 0,01$  sett i forhold til Norge

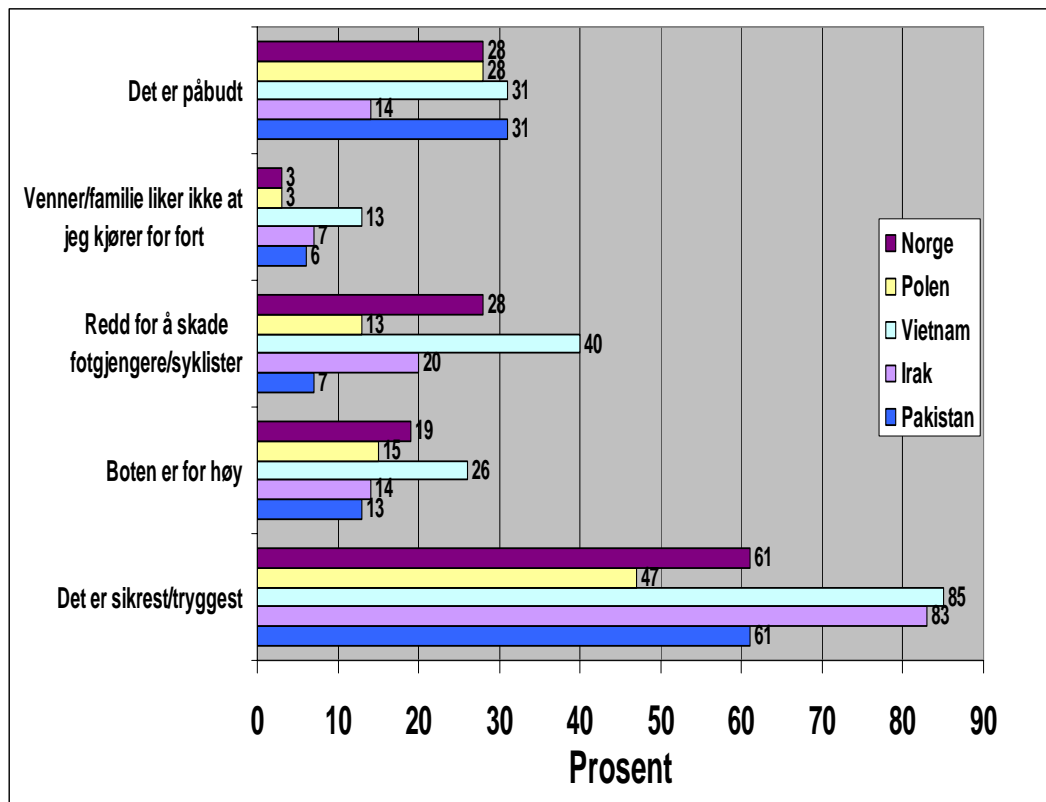
TØI rapport 988/2008

### 5.1.2 Årsaker

Alle respondentene ble bedt om å oppgi den viktigste årsaken til at de valgte å overholde fartsgrensene, svarene er vist i Figur 5.1. Enkelte har her krysset av for flere enn et alternativ. 67 prosent oppgir at det er ”sikrest/tryggest” som den viktigste grunnen til at fartsgrensene overholdes. 26 prosent oppgir ”det er påbudt” som viktig årsak, mens 24 prosent har svart ”redd for å skade fotgjenger/syklister.

Det er ingen store forskjeller mellom svarene til norskfødte eller innvandrere, men det er en høyere andel innvandrere enn norskfødte som har oppgitt at viktigste årsak er at det er ”sikrest/tryggest” (71 mot 61 prosent,  $p < 0,01$ ). Det er også noen flere kvinner enn menn som oppgir dette både blant norskfødte og utenlandskfødte. Det er ingen klare aldersforskjeller. Forskjellen mellom utenlandsk- og norskfødte er statistisk signifikant selv når det er kontrollert for alder og kjønn. Det er noe større forskjeller når en ser på ulike nasjonal bakgrunn blant de utenlandskfødte. For eksempel oppgir 86 prosent av de som er født i Vietnam og 83 prosent av de født i Irak at den viktigste årsaken til at de overholder fartsgrensen er at dette er ”sikrest /tryggest”, mot kun 47 prosent av de med polsk bakgrunn ( $p < 0,01$ ).

Vietnamesere er også de som i størst grad (40 prosent) har oppgitt at ”de er redd for å skade fotgjengere/syklister”, mens færrest har oppgitt dette blant de med pakistansk bakgrunn (7 prosent). Det er en forskjell mellom norskfødte og utenlandskfødte ( $p < 0,05$ ) når det gjelder svaralternativet ”redd for å skade fotgjengere eller syklister” også når en har kontrollert for alder og kjønn.



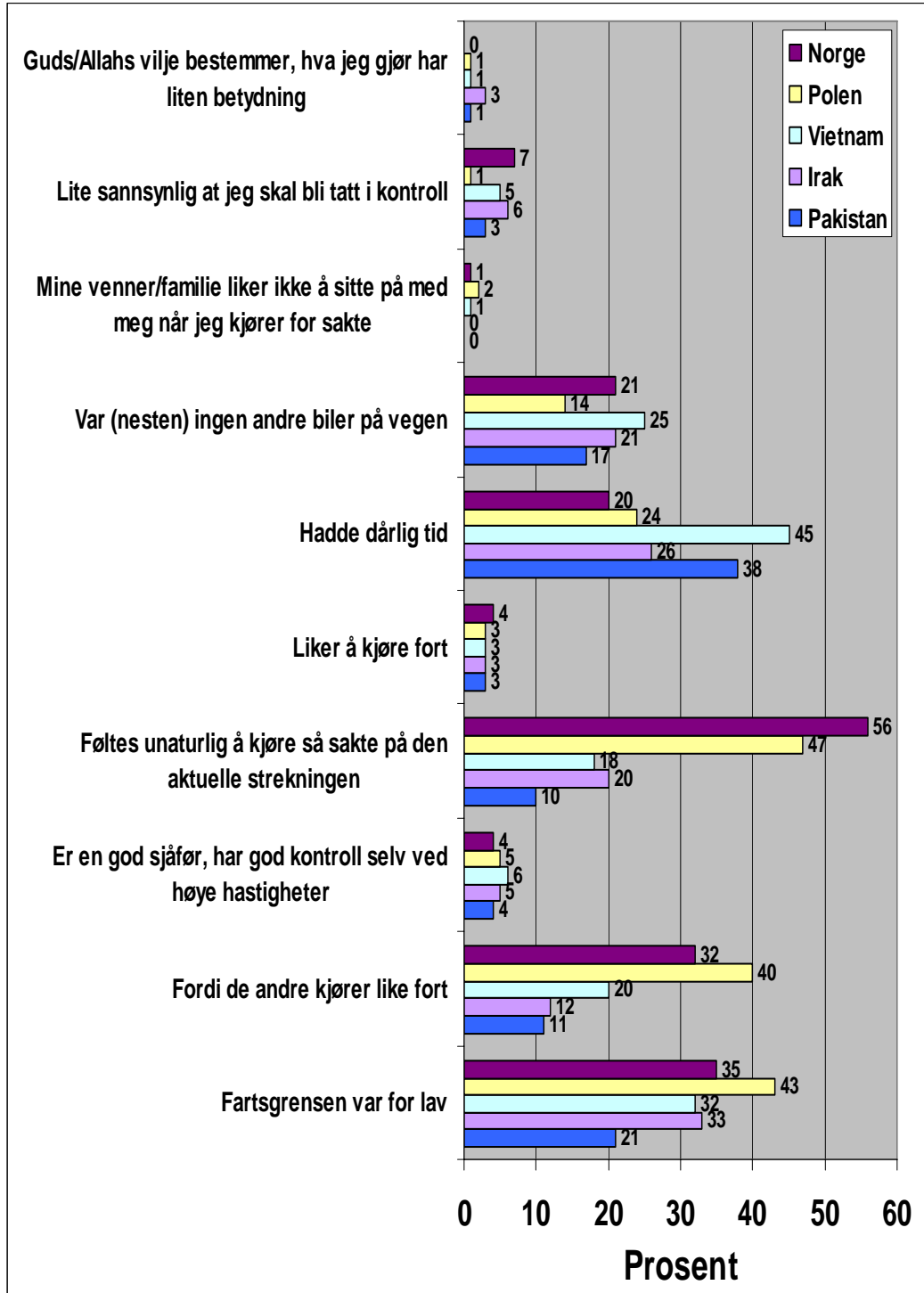
TØI rapport 988/2008

Figur 5.1: Viktige årsaker til at fartsgrensen overholdes. I prosent.  $N=1149$ .

Figur 5.2 gir en oversikt over respondentenes viktigste grunner til ikke å overholde fartsgrensene, i den grad dette gjøres.

41 prosent oppgir at ”det føles unaturlig å kjøre så sakte på den aktuelle strekningen” som den viktigste grunnen til at de enkelte ganger ikke overholder fartsgrensen. Dette er den forklaringen som oppgis oftest på hvorfor fartsgrensene brytes. Det er en overvekt av nordmenn som oppgir dette som viktig grunn til fartsovertredelsen (56 prosent norskfødte mot 30 prosent av førstegenerasjons

innvandrere,  $p < 0,01$ ). Forskjellen er fortsatt til stede når det er kontrollert for alder og kjønn. Det er her særlig norskfødte og de født i Polen (47 prosent) som oppgir dette som grunn til at de enkelte ganger kjører for fort. Kun 10 prosent av pakistanere oppgir dette som grunn. Det er særlig i aldersgruppen 34-54 dette oppgis som en vanlig årsak.



TØI rapport 988/2008

Figur 5.2: Viktige årsaker til at fartsgrensen ikke overholdes. I prosent.  $N=1139$ .

Det at en har ”dårlig tid”, ”de andre kjørte like fort” eller ”fartsgrensen var for lav” er andre vanlige grunner til fartsovertredelsene. Det er flere norskfødte enn innvandrere ( $p < 0,01$ ) som oppgir ”de andre kjørte like fort”, mens det er en overvekt av innvandrere ( $p < 0,01$ ) som oppgir ”dårlig tid” som årsak. I begge tilfellene er forskjellen fortsatt der når en har kontrollert for alder og kjønn. Når det gjelder svarkategorien ”hadde dårlig tid” var det flest med vietnamesisk (45 prosent) eller pakistansk (38 prosent) bakgrunn som hadde svart dette, og færrest blant de som var født i Norge (20 prosent).

Det var liten forskjell i svarene når en tar hensyn til respondentenes alder. Kun når det gjelder ”hadde dårlig tid” var forskjellen mellom unge og eldre statistisk signifikant. 38 prosent i aldersgruppen 18-34 oppgav ”dårlig tid” som viktig årsak til fartsovertredelsene, mens tilsvarende andel blant de over 55 år var på 17 prosent ( $p < 0,01$ ).

## 5.2 Promillekjøring

Svært få oppgir at de har kjørt bil i alkoholpåvirket tilstand i løpet av det siste året, 97 prosent i vårt utvalg sier at de aldri har gjort dette. Det er ingen forskjeller når det gjelder innvandrere og norskfødte på dette feltet.

89 prosent oppgir at de mener at promillekjøring i stor grad kan påvirke muligheten til å bli innblandet i en ulykke. Denne andelen økte med alderen, 56 prosent i aldersgruppen 18-24 år og 95 prosent blant de over 55 år mente dette.

*Tabell 5.3: Andel menn som oppgir at de enkelte ganger har kjørt bil i alkoholpåvirket tilstand. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.*

	Har det hendt at du enkelte ganger i løpet av de siste 12 månedene har kjørt bil i alkoholpåvirket tilstand?				Totalt
	Ja, flere ganger	Ja, en gang	Nei, aldri	Drikker ikke alkohol	
Norge	1	3	90	6	100 (N=220)
Polen	0	2	85	13	100 (N=93)
Vietnam	1	3	69	27	100 (N=94)
Irak	0	1	58	41	100 (N=98)
Pakista	0	0	31	69	100 (N=59)
n					

TØI rapport 988/2008

## 5.3 Bøtenivå

Norskfødte oppgir i mindre grad at de fikk en bot/gebyr i løpet av det siste året ( $p < 0,001$ ) enn det innvandrere gjør, se tabell 5.4.

Kjønn og nasjonal tilhørighet har betydning for (og omtrent like stor virkning) antall bøter en har. Dette vil blant annet ha sammenheng med at menn generelt kjører mer enn kvinner i løpet av et år. I motsetning til for mennene var det ingen signifikante forskjeller mellom norskfødte eller utenlandskfødte kvinner. Det var ingen klare sammenheng mellom alder og antall bøter.

Personer med bakgrunn i Pakistan eller Irak hadde i noen større grad opplevd å ha fått bøter enn de andre respondentene, se tabell 5.4. Generelt er det ingen signifikante forskjeller mellom innvandrere og norskfødte når det gjelder årlige kjørelengde (hhv 17 656 km og 17165 km), og heller ikke mellom menn og mellom kvinner med ulik bakgrunn. Analyser viser imidlertid at pakistanske menn er den eneste landgruppen som har signifikant høyere årlig kjørelengde (30 051 km) enn det norskfødte menn (20 595 km) har, noe som delvis forklare høyere bøter blant pakistanske menn. Det er ingen signifikante forskjeller i årlig kjørelengde mellom norskfødte og irakiske menn. Kjørelengde kan dermed ikke forklare hvorfor irakiske menn har fått flere bøter enn norskfødte menn.

Dette kan tyde på at en stor andel av de som har fått en eller flere bøter er yrkessjåfører. Analysene viser også at andelen bøter er større blant de som oppgir at de er yrkesførere ( $p < 0,05$ ). Av yrkesførerne oppgir 75 prosent at de ikke fikk noen bøter i løpet av det siste året, mot 88 prosent av de som ikke er yrkesførere.

Tabell 5.4: Andel som oppgir at de har fått bot/gebyr eller ikke i løpet av det siste året. Fordelt på nasjonalitet. I prosent.

	Har du i løpet av det siste året fått bot/gebyr for brudd på trafikkreglene (se bort fra parkeringsbøter) som bilfører i Norge?				
	Ja, 3 eller flere ganger	Ja, to ganger	Ja, en gang	Nei	Totalt
Norge	0	2	7	91	100 (N=483)
Polen	0	1	13	86	100 (N=152)
Vietnam	0	4	9	87	100 (N=149)
Irak	2	6	17	76**	101 (N=106)
Pakista	0	3	24	74**	101 (N=72)
n					

\*\*  $p < 0,01$  sett i forhold til Norge

TØI rapport 988/2008

## 5.4 Oppsummering

Det er svært få som oppgir at de alltid holder fartsgrensene. I vårt utvalg oppgir 22 prosent at de alltid overholder fartsgrensene i spredtbygde strøk, mens 52 prosent alltid overholder grensene i byer og tettsteder.

Innvandrere er klart bedre til å overholde fartsgrensene enn nordmenn om resultatene fra denne spørreundersøkelsen stemmer med virkeligheten. Nordmenn og europeiske innvandrere (her: polakker) er dårligst på å overholde fartsgrensene, mens irakere og vietnamesere er best. Den gruppen innvandrere som har valgt å besvare skjemaet ("ukjent utenlandsk opprinnelse") på norsk i stedet for på sitt eget morsmål, er ikke signifikant forskjellige fra norskfødte med hensyn til overholdelse av fartsgrensene. Resultatene kan til dels tolkes som at økt integrering av innvandrere fører til at innvandrerne blir mer lik norskfødte i trafikken (dvs i mindre grad overholder fartsgrensene) når det gjelder fartsvalg.

En høyere andel overholder fartsgrenser i byer og tettsteder enn i mer spredtbygde strøk. Andelen som oppgir at de bryter fartsgrensene er høyest blant menn og de yngste i utvalget.

Slår man derimot sammen de som har svart at de ”alltid” og ”nesten alltid” overholder fartsgrensene i analysene, blir imidlertid forskjellene mellom innvandrere og norskfødte marginale.

Det er særlig respondentene som er født i Vietnam eller Irak som oppgir ”det er sikrest/tryggest” som viktigste grunnen til at de velger å overholde fartsgrensene, færrest oppgir dette blant de med polsk bakgrunn. Forskjellene mellom de ulike nasjonalitetene vil ha sammenheng med at overholdelse av fartsgrensene er høyest blant de med bakgrunn i Irak og Vietnam.

Det at ”det følte unaturlig å kjøre så sakte på den aktuelle strekningen” var den grunnen som flest oppgir som grunn til at fartsgrensene ikke ble overholdt. Det er særlig norsk- og polskfødte som oppgir denne årsaken, noe som blant annet har sammenheng med at det særlig er i disse to gruppene at andelen som oppgir at de ikke alltid overholder fartsgrensene er store. Det er en overvekt av utenlandskfødte som oppgir ”hadde dårlig tid” som viktig årsak til at fartsgrensen ikke ble overholdt.

Det var ingen forskjeller mellom norsk- og utenlandskfødte når det gjelder kjøring i alkoholpåvirket tilstand.

Det var en høyere andel av utenlandskfødte enn norskfødte som svarte at de hadde fått en bot i løpet av de 12 siste månedene. Det var en klar sammenheng med årlig kjørelengde og antall bøter. En kan derfor tenke seg at noe forskjellen kan skylden den høye andelen yrkesførere blant Pakistanere.



## 6 Samhandling med andre trafikanter

### 6.1 Samhandling med andre bilister

For å undersøke hvordan respondentene samhandler med andre bilister på veien, ble de presentert for en hypotetisk situasjon med illustrasjon der man selv kjører på en bred vei og nærmer seg et kryss hvor det kommer en annen bil fra høyre som skal svinge inn på den samme veien man selv kjører på. Respondenten fikk spørsmålet ”Hender det at du er i tvil om du eller B skal kjøre først i slike situasjoner?” (jf. spørsmål 50 i spørreskjemaet, se vedlegg 5).

Tabell 6.1. Oversikt over hvordan henholdsvis innvandrere og norskfødte svarer på spørsmålet ”Hender det at du er i tvil om du eller B skal kjøre først i slike situasjoner?”\*. I prosent. N=1137.

	Innvandrere	Norske	Totalt
Ja, det hender	34	40	36
Nei, jeg lar alltid B kjøre først	62	55	59
Nei, jeg kjører alltid først selv	2	4	3
Vet ikke	2	1	1
Totalt	100	100	100
N=	656	481	1137

\*p=0,031 (kji-kvadrattest)

TØI rapport 988/2008

Tabell 6.1 viser at det er signifikant flere innvandrere enn norskfødte som oppgir at de alltid lar B kjøre først i en slik situasjon (62 mot 55 prosent). Forskjellen er signifikante, men små og gjelder uavhengig av kjønn og alder. Ganske mange, over en tredjedel av respondentene, svarer at det hender de er i tvil.

Om man svarte ”Ja, det hender” på spørsmål 50, ble man bedt om å oppgi hvilke teknikker man bruker for å få informasjon om hva den møtende parten (dvs. bil B i spørsmål 50) kommer til å gjøre i den gitte situasjonen. En rekke alternative teknikker ble gitt og respondentene ble bedt om å oppgi hvilke teknikker og hvor ofte de ble benyttet (på en fempunkt skala fra alltid til aldri).

Tabell 6.2 Andel som har besvart at de alltid eller ofte bruker en gitt teknikk i en situasjon som i spørsmål 50, blant henholdsvis innvandrere og norskfødte. I prosent. N=kun de som har svart "Ja, det hender jeg er i tvil" på spørsmål 50.

		Innvandrere	Norske	Signifikant- test (kji- kvadrattest)
Jeg ser etter om B vinker meg fram eller bruker andre signaler	Alltid/ofte	62	54	i.s.
Total	N=	(206)	(181)	
Jeg ser på ansiktet/øynene til føreren av B	Alltid/ofte	36	33	i.s.
Total	N=	(184)	(170)	
Jeg ser etter om B nøler	Alltid/ofte	46	50	i.s.
Total	N=	(189)	(180)	
Jeg legger merke til om føreren av B er mann eller kvinne	Alltid/ofte	12	4	p<0,009
Total	N=	(181)	(169)	
Jeg legger merke til hvor fort B kommer mot krysset	Alltid/ofte	83	72	p<0,035
Total	N=	(199)	(178)	
Jeg legger merke til alderen på føreren av B	Alltid/ofte	15	12	i.s.
Total	N=	(180)	(171)	
Jeg legger merke til hva slags bil B er	Alltid/ofte	12	7	i.s.
Total	N=	(182)	(170)	

TØI rapport 988/2008

De vanligste teknikkene, både blant innvandrere og norskfødte, for å innhente informasjon i en slik situasjon er å legge merke til hvor fort B kommer mot krysset og å se etter om man blir vinket fram av den møtende bilen (B).

Noen flere innvandrere enn norskfødte oppgir at de legger merke til om føreren av B er mann eller kvinner (12 mot 4 prosent). Videre er det noen flere innvandrere som oppgir at de legger merke til hvor fort B kommer mot krysset sammenliknet med norskfødte (83 mot 72 prosent).

Tallene er for små til å undersøke om det er en sammenheng mellom landbakgrunn og hvilke teknikker som brukes for å innhente informasjon i en slik situasjon.

Respondenter som svarte bekræftende på et spørsmål om det hender at de ikke følger høreregelen (spørsmål 58 i skjemaet) ble bedt om å oppgi hva de tror de viktigste årsakene er til at de gjør det. Hvordan henholdsvis innvandrere og norskfødte har svart på dette framkommer av Tabell 6.3.

Tabell 6.3 Andel som har svart at en gitt årsak som forklaring på hvorfor de tror de av og til ikke følger høyreregelen. I prosent. N=278.

	Innvandrere	Norske	Signifikant test (kji-kvadrat)
Jeg glemmer høyreregelen/er ikke vant til regelen	25	26	i.s.
N=	(135)	(137)	
Jeg mener at det er bilen som kommer fra en mindre vei som må se seg for hvis jeg kjører på en større vei	38	24	p<0,013
N=	(132)	(138)	
Høyreregelen har ingen praktisk betydning og kan ikke hindre ulykker	6	0	p<0,005
N=	(127)	(138)	
Jeg klarer å styre unna hvis en bil skulle komme fra høyre	13	2	p<0,001
N=	(126)	(138)	
Jeg har dårlig tid	25	7	p<0,000
N=	(125)	(136)	
Jeg har blikkontakt med fører som kommer fra sidegate og ser at jeg ikke behøver å senke farten	29	25	i.s.
N=	(123)	(138)	
Det kan bli kø bak meg om jeg senker farten	8	1	p<0,010
N=	(123)	(138)	
Annet	20	33	p<0,019
N=	(127)	(138)	

TØI rapport 988/2008

Innvandrerne oppgir flere årsaker enn det norskfødte gjør. De vanligste årsakene innvandrere oppgir er "Jeg glemmer høyreregelen" (25 prosent), "Jeg mener det er bilen som kommer fra en mindre vei som må se seg for hvis jeg kjører på en større vei" (38 prosent), "Jeg har dårlig tid" (25 prosent) og "Jeg har blikkontakt med fører ..." (29 prosent). Dette er også vanlige årsaker oppgitt av norskfødte, men det er færre norskfødte som oppgir "Jeg mener det er bilen som kommer fra en mindre vei som må se seg for ..." (24 prosent) og "Jeg har dårlig tid" (7 prosent). Det er imidlertid flere norskfødte som synes å ikke ha funnet en passende årsakskategori og oppgitt "annet". Forskjellene mellom innvandrere og norskfødte er signifikante og gjelder uavhengig av kjønn og alder.

Mindre hyppige årsaker er "Jeg klarer å styre unna hvis en bil skulle komme fra høyre", "Det kan bli kø bak meg om jeg senker farten" og "Høyreregelen har ingen praktisk betydning og kan ikke forhindre ulykker". Det er imidlertid noen flere innvandrere som oppgir slike årsaker enn det norskfødte gjør. Igjen er forskjellene signifikante og uavhengig av kjønn og alder.

Både "Jeg mener at det er bilen som kommer fra en mindre vei som må se seg for hvis jeg kjører på en større vei", "Jeg klarer å styre unna hvis en bil skulle komme fra høyre", "Høyreregelen har ingen praktisk betydning og kan ikke forhindre ulykker" og "Jeg har dårlig tid" kan samlet sett forstås som et uttrykk for liten tiltro til eller kunnskap om trafikkregler og som stor tiltro til egne ferdigheter, noe som i større grad er uttrykt blant innvandrere enn blant norskfødte.

På grunn av små utvalg har det her ikke vært mulig å studere forskjeller mellom ulike landgrupper.

## 6.2 Forhold til barn i trafikken

Det er en noe høyere andel med innvandrerbakgrunn (69 prosent) enn norskfødte (63 prosent) som er ”helt enig” eller ”ganske enig” i påstanden om at ”barn som sykler må forstå og følge trafikkreglene” ( $p < 0,05$ ). Det ingen kjønnsforskjeller når det gjelder hvordan de to gruppene svarer på dette spørsmålet. Kun blant de med innvandrerbakgrunn er det signifikante aldersforskjeller ( $p < 0,001$ ). Det er særlig blant de over 55 at mange (80 prosent) oppgir at de er ”helt enige” eller ”ganske enige” i påstanden. Forskjellen mellom norsk- og utenlandskfødte er til stede selv når det er kontrollert for alder og kjønn.

De med bakgrunn i Polen er de som oftest er ”helt enige” eller ”ganske enige” i påstanden om at ”barn må forstå og følge trafikkreglene”, se tabell 6.4.

Tabell 6.4: Andel menn som oppgir at barn som sykler må forstå og følge trafikkreglene. I prosent.

	Barn som sykler må forstå og følge trafikkreglene					Totalt (N=)
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	
Norge	28	32	13	14	12	99 (N=217)
Polen**	70	18	4	5	3	100 (N=95)
Vietnam	50	19	13	4	14	100 (N=92)
Irak	45	18	9	8	20	100 (N=96)
Pakistan	37	30	18	12	4	101 (N=57)

TØI rapport 988/2008

\*\*  $p < 0,01$  sett i forhold til Norge

Det er også en noe høyere andel med innvandrerbakgrunn (59 prosent) enn norskfødte (53 prosent) som er ”helt enig” eller ”ganske enig” i påstanden om at ”foreldre er hovedansvarlige for barns sikkerhet i trafikken” ( $p < 0,05$ ). Det var en signifikant forskjell i besvarelsen til norskfødte (54 prosent helt eller ganske enige) og utenlandskfødte (62 prosent) menn ( $p < 0,05$ ), men for kvinnene var det ingen signifikante forskjeller mellom de to gruppene. Det var ingen aldersforskjeller når det gjelder hvordan de to gruppene besvarte påstanden. Etter at vi hadde kontrollerte for alder og kjønn var ikke forskjellen mellom hvordan norsk- og utenlandskfødte hadde besvart spørsmålet statistisk signifikant.

I tabell 6.5 ser vi at menn som er født i Vietnam (69 prosent) eller i Polen (66 prosent) i noe større grad enn norskfødte (54 prosent) oppgir at de er ”helt enig” eller ”ganske enig” i påstanden ”hovedansvaret for barns sikkerhet når de er ute og går eller sykler, hviler på foreldrene”.

Tabell 6.5: Andel menn som oppgir at hovedansvaret for barns sikkerhet i trafikken er foreldrenes. I prosent.

	Hovedansvaret for barns sikkerhet når de er ute og går eller sykler i trafikken hviler på foreldrene					Totalt (N=)
	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig	
Norge	21	33	17	16	13	100 (N=212)
Polen*	38	28	16	16	2	100 (N=94)
Vietnam**	43	26	10	9	12	100 (N=90)
Irak	27	31	15	15	13	101 (N=95)
Pakistan	23	30	9	21	16	99 (N=56)

TØI rapport 988/2008

\*\* p<0,01 sett i forhold til Norge, \* p<0,05 sett i forhold til Norge (kategoriene helt og ganske enig)

Tabell 6.6 viser hvordan respondentene har svart på spørsmålet om hvordan de ville handlet i en gitt situasjon. Situasjonen de skulle vurdere var som følger ”Tenk deg at du kjører på en landevei, og litt lenger frem ser du noen barn som leker i veikanten. Hva vil du gjøre i denne situasjonen?”. Respondentene skulle krysse av for det alternativet som var vanligst for dem. Totalt hadde 99 prosent krysset av for alternativet ”Jeg ville senke farten og være ekstra oppmerksom til jeg har kjørt forbi barna”. Det var ingen forskjeller i besvarelsen med hensyn til kjønn.

Det er en tendens til at respondenter født i Pakistan i noe mindre grad enn norskfødte oppgir at ”Jeg vil senke farten og være ekstra oppmerksom til jeg har kjørt forbi barna” (p<0,01).

Tabell 6.6: Tenk deg at du kjører på en landevei, og litt lenger frem ser du noen barn som leker i veikanten. Hva vil du gjøre i denne situasjonen? Prosent som har krysset av for de ulike alternativene.

	Norge	Polen	Vietnam	Irak	Pakistan	Totalt
Kjøre videre i samme fart	0	0	0	0	4**	0,4
Vurderer om barna har sett meg. Har de det trenger jeg ikke å senke farten	0	2*	0	0	3**	0,6
Vurderer om det er mange biler bak meg. Er det mange biler, kan jeg ikke redusere farten	0	0	0	0	0	0,1
Jeg vil senke farten og være ekstra oppmerksom til jeg har kjørt forbi barna	99	98	100	100	93**	99,0
Totalt	99 (N=480)	100 (N=145)	100 (N=142)	100 (N=98)	100 (N=69)	100,1 (N=1052)

TØI rapport 988/2008

\*\* p<0,01 sett i forhold til Norge, \* p<0,05 sett i forhold til Norge

Det er en tendens til at de med innvandrerbakgrunn i større grad enn norskfødte legger hovedansvaret for barns sikkerhet i trafikken på barnet selv eller på deres foreldre.

## 6.3 Forhold til fotgjengere

### 6.3.1 Atferd

Respondentene ble presentert for følgende hypotetiske situasjon med påfølgende spørsmål: ”Tenk deg at du fotgjengere nærmer seg et gangfelt og at du akkurat kan rekke å kjøre over hvis du beholder farten. Hva gjør du?”.

Flere alternative handlinger ble skissert som alternativer og respondentene ble bedt om å kryss av for det alternativet som var mest vanlig. Tabell 6.7 gir en oversikt over andel som oppgir ulike handlinger, blant henholdsvis innvandrere og norskfødte.

*Tabell 6.7 Andel som oppgir at de foretar en gitt handling når to fotgjengere nærmer seg samtidig som man selv kan akkurat rekke å kjøre over hvis farten beholdes, blant henholdsvis innvandrere og norskfødte. I prosent. N=873, bare de som har krysset av for ett alternativ. Ubesvarte utelatt.*

	Innvandrere (N=435)	Norske (N=440)	Signifikant test (kji- kvadrat)
Jeg prøver å få øyekontakt	15	14	i.s.
Jeg holder farten og kjører videre	2	3	i.s.
Jeg øker farten	2	2	i.s.
Jeg senker farten	88	83	i.s.
Jeg prøver å unngå øyekontakt	2	0	p<0,044
Annet	4	1	i.s.

TØI rapport 988/2008

De fleste, både innvandrere og norskfødte oppgir at de senker farten i en slik situasjon. Det er noen flere innvandrere som oppgir dette enn norskfødte, men forskjellen er ikke signifikant. Ellers er det ingen eller marginale forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de handler i en slik situasjon. Det er heller ingen signifikante forskjeller mellom ulike landgrupper blant dem som oppgir ”Jeg senker farten”.

### 6.3.2 Holdninger til fotgjengere

Respondentene ble presentert for tre påstander om ansvarsforholdet mellom bilister og fotgjengere som skal krysse et gangfelt:

- ”Det er de som skal vente til jeg har kjørt”
- ”Det er alltid jeg som skal ta hensyn til fotgjengere”
- ”Jeg kan ikke gjøre noe med det som skjer i trafikken, det som skjer, det skjer”

På hver påstand skulle respondentene svare for enig de var på en fempunkt skala (fra helt enig til helt uenig).

Nesten alle oppgir at de er helt eller delvis enig i at ”Det er alltid jeg som skal ta hensyn til fotgjengere” (95 prosent). Det er ingen forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i synet på dette.

De færreste er enige i at eksterne forhold/skjebnen er dominerende for hva som skjer i trafikken, og at man dermed har mindre ansvar selv. Det er noen færre norskfødte som er enige i dette enn innvandrere (3 mot 10 prosent). Forskjellen er signifikant og uavhengig av kjønn og alder<sup>2</sup>. Det er liten variasjon etter landgruppe i synet på skjebnerelaterte årsaker.

Få er helt eller delvis enige i påstanden ”Det er de som skal vente til du har kjørt”. Og forskjellene mellom innvandrere generelt og norskfødte er marginale (7 mot 2 prosent), selv om de er signifikante og uavhengig av kjønn. Noen variasjon er det mellom menn i ulike landgrupper, som vist i Tabell 6.8. Ettersom det er få kvinner i noen av landgruppene, har vi gjort analyser utelukkende på menn.

*Tabell 6.8 Andel menn som er helt eller delvis i påstanden ”Det er de (fotgjengerne) som skal vente til jeg har kjørt”. I prosent. N=434.*

	Pakistan	Irak	Polen	Vietnam	Norge
Helt/delvis enig	2	14	8	8	2
Verken enig/uenig	13	7	8	16	6
Helt/delvis uenig	85	80	83	77	93
Totalt	100	100	100	100	100
N=	46	74	71	64	179

TØI rapport 988/2008

Irakiske menn skiller seg spesielt ut fra norskfødte menn (14 mot 2 prosent er helt eller delvis enig i påstanden). Forskjellen er signifikant ( $p < 0,001$ ). Også polske og vietnamesiske menn skiller seg signifikant ut fra de norske, men forskjellene er marginale.

## 6.4 Forhold til syklist

### 6.4.1 Atferd

For å undersøke hvordan respondentene samhandler med syklist, ble respondentene presentert for en hypotetisk samhandlingssituasjon der bilisten skal svinge til høyre og en syklist kommer opp på høyre side av bilisten (jf. Spørsmål 70 i spørreskjemaet, se vedlegg 5). Respondentene fikk spørsmålet: ”Hender det du er i tvil om du som bilist skal kjøre først eller om syklisten skal kjøre først?”.

Kun 7 prosent oppgir at det hender de er i tvil i slike situasjoner. Det er ingen signifikant forskjell mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de svarer på dette spørsmålet. De heller ingen signifikante forskjeller mellom ulike landgrupper i hvordan de besvarer spørsmålet.

<sup>2</sup> Det er klare forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i alle aldersgrupper, men de er ikke signifikante. Antallet i hver aldersgruppe er lite og ettersom det er snakk om små forskjeller er det vanskelig oppnå signifikante resultat. Tendens er likevel så tydelig at vi her tilskriver forskjellene det å være innvandrere og ikke det at innvandrertilvalget er yngre enn det norske utvalget.

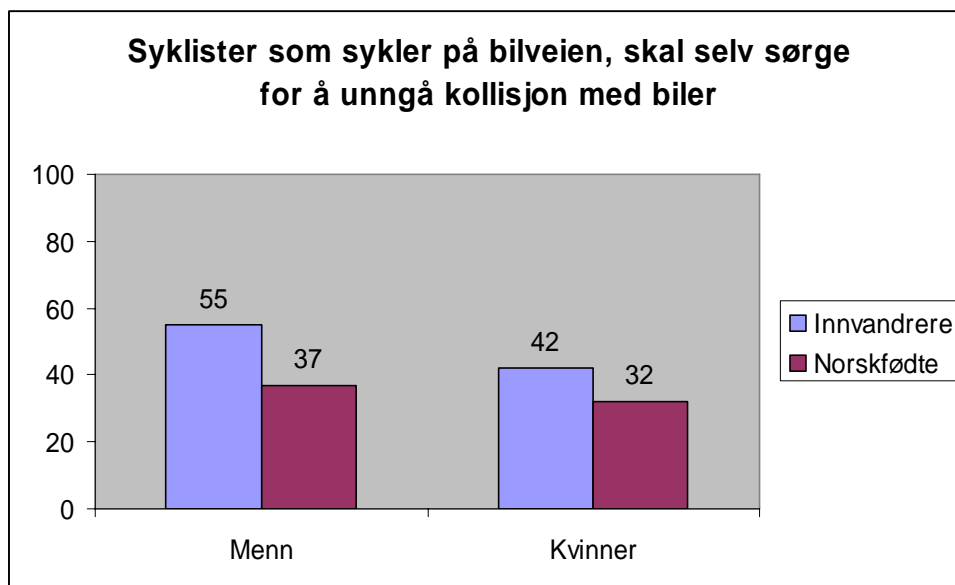
### 6.4.2 Holdninger til syklister

For å fange opp respondentenes holdninger til ansvarsforholdet mellom bilister og syklister på veien, ble de presentert for følgende påstander:

- ”Syklister som sykler på bilveien skal selv sørge for å unngå kollisjon med biler”
- ”Syklisten har ikke lov til å sykle i veien når det er fortau på siden”
- ”Bilførere skal alltid ta hensyn til syklister og fotgjengere”

Respondentene skulle svare på en fempunkts skala fra helt enig til helt uenig.

De fleste er helt eller delvis i at bilførere alltid skal ta hensyn til syklister og fotgjengere (94 prosent). Det er ingen forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i synet på dette. Dette er en generell påstand som inkluderer både fotgjengere og syklister og den sier ikke noe om hvem som har bør ha ansvaret for å unngå en ulykke. Når man spør mer konkret om syklisters ansvar, varierer imidlertid holdningen noe mellom innvandrere og norskfødte. 51 prosent er helt eller delvis enige i at ”Syklister skal selv sørge for å unngå kollisjon med biler” blant innvandrere sammenliknet med 34 prosent blant norskfødte, forskjellen gjelder uavhengig av kjønn og alder.



TØI rapport 988/2008

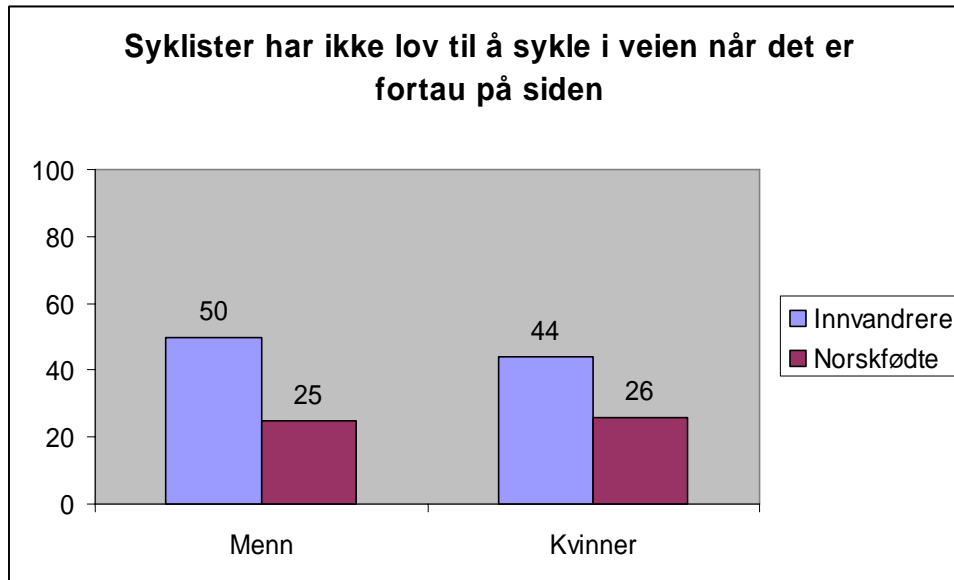
Figur 6.1 Andel som oppgir at de er helt eller delvis enige i påstanden: ”Syklister som sykler på bilveien skal selv sørge for å unngå kollisjon med biler”. I prosent. N=1110. T-test: Menn:  $p < 0,000$ ; Kvinner:  $p < 0,041$ .

Figur 6.1 viser at forskjellen er størst mellom innvandrer menn og norskfødte menn, men at også innvandrer kvinner i større grad er enige i påstanden enn det norskfødte kvinner er. Analyser viser at det er kun menn fra Irak som skiller seg ut fra gjennomsnittet av menn med innvandrerbakgrunn ( $p < 0,01$ ). 70 prosent av irakiske menn er helt eller delvis enige i påstanden. Innvandrere som har besvart skjemaet på norsk er i mindre grad enige i påstanden enn det innvandrere som har besvart skjemaet på et annet er (42 mot 57 prosent er helt eller delvis enige). Sammenhengen mellom språk og enighet i påstanden er signifikant. Der er



imidlertid ingen signifikant sammenheng mellom antall år innvandrere har bodd i Norge og hvordan de svarer på påstanden.

Det er også en viss forskjell mellom innvandrere og norskfødte i synet på hvor syklistene har lov til å sykle. 48 prosent av innvandrerne mot 25 prosent av de norskfødte er helt eller delvis enige i påstanden ”Syklisten har ikke lov til å sykle i bilveien når det er fortau på siden”. Forskjellen er uavhengig av kjønn, som vist i Figur 6.2.

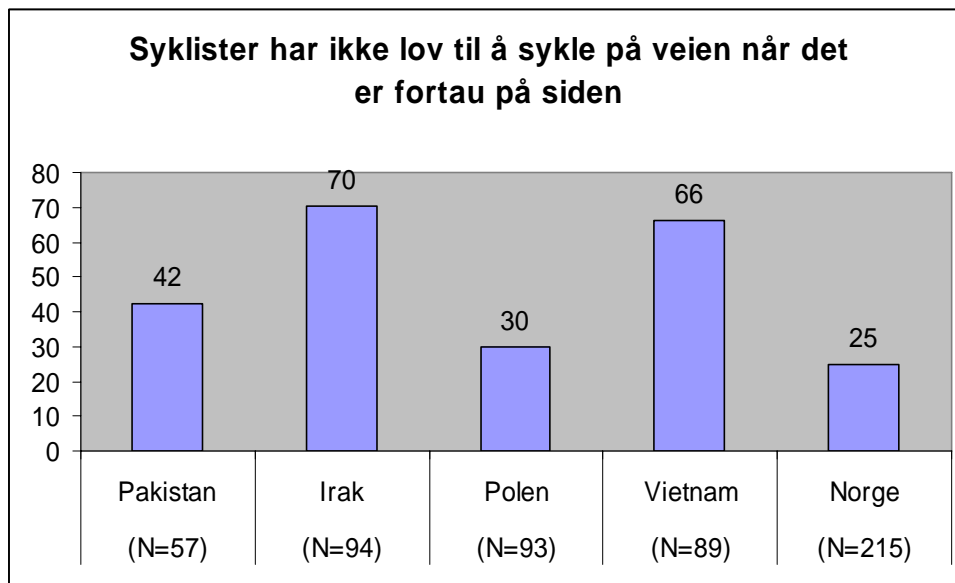


TØI rapport 988/2008

Figur 6.2 Andel som oppgir at de er helt eller delvis enige i påstanden: ”Syklistene har ikke lov til å sykle i veien når det er fortau på siden”. I prosent.  $N=1110$ .  
*T-test: Menn:  $p < 0,000$ ; Kvinner:  $p < 0,000$ .*

Både blant innvandrerne og innvandrerkvinner er andelen som er mer enige i at syklistene ikke har lov til å sykle i veien når det er fortau på siden større enn blant henholdsvis norskfødte menn og kvinner. Forskjellen mellom innvandrere og norskfødte består også når man kontrollerer for alder.

Det er også store variasjoner mellom menn fra ulike landgrupper, som vist i Figur 6.3.



TØI rapport 988/2008

Figur 6.3 Andel menn som er helt eller delvis enig i påstanden: "Syklister har ikke lov til å sykle på veien når det er fortau på siden". I prosent.  $N=548$ . Kji-kvadrat test:  $p<0,000$ .

Alle menn med innvandrerbakgrunn, uavhengig av landbakgrunn, er mer enige i påstanden om at syklister ikke har lov til å sykle på veien når det er fortau på siden enn det norskfødte menn er. Alle forskjellene er signifikante (t-test:  $p<0,000-0,011$ ). Imidlertid er både irakiske menn og vietnamesiske menn langt mer enige i påstanden enn det henholdsvis pakistanske menn og polske menn er. Forskjellen er signifikante (t-test:  $p<0,000-0,006$ ).

Innvandrere som har besvart undersøkelsen på et annet språk enn norsk er langt mer enige i påstanden enn det de som har svart på norsk er (57 mot 37 prosent er helt eller delvis enig). Forskjellen er signifikant. Det er imidlertid ingen sammenheng mellom hvor lenge innvandrere har bodd i landet og hvordan de svarer.

## 6.5 Oppsummering

I dette kapittelet har vi undersøkt hvordan bilister samhandler med andre trafikanter, både med andre bilister og med myke trafikanter (barn, fotgjengere og syklister).

Samhandling med andre bilister er undersøkt både for belyse kommunikasjon mellom dem og i hvilken grad man overholder trafikkregler i en samhandlingssituasjon og begrunnelser for hvorfor man eventuelt ikke gjør det.

Bare i forhold til andre bilister finner vi en forskjell mellom innvandrere og norskfødte i atferd. I en hypotetisk situasjon der man selv kjører på en bredere vei og nærmer seg et kryss der det kommer en annen bil fra høyre som skal svinge inn på den samme veien man selv kjører på, er det noen flere innvandrere enn norskfødte som svarer at de alltid lar den møtende bilen kjøre først.

Teknikkene for å innhente informasjon om hva den andre parten kommer til å gjøre i en slik situasjon, er mer eller mindre de samme blant innvandrere og norskfødte: De fleste legger merke til hvor fort den andre parten kommer mot

krysset og en god del ser etter om den andre parten vinker en fram eller bruker andre signaler. Det er noen flere innvandrere enn norskfødte som bruker den førstnevnte teknikken. Videre er det også noe vanligere blant innvandrere å legge merke til om føreren i den andre bilen er en mann eller kvinne. Forskjellene er imidlertid små.

Innvandrere oppgir flere årsaker til at de ikke følger høyreregelen enn det norskfødte gjør. Det er flere innvandrere enn norskfødte som oppgir følgende som årsaker:

- ”Jeg mener at det er bilen som kommer fra en mindre vei som må se seg for hvis jeg kjører på en større vei”
- ”Jeg klarer å styre unna hvis en bil skulle komme fra høyre”
- ”Jeg har dårlig tid”
- ”Høyreregelen har ingen praktisk betydning og kan ikke forhindre ulykker”

Vurdert under ett kan disse forskjellene tolkes som et uttrykk for at innvandrere i noe større grad har mindre tiltro til/eller kunnskap om trafikkregler og noe større tiltro til egne kjøreferdigheter sammenliknet med norskfødte.

Hvordan man som bilfører forholder seg til myke trafikanter kan si noe om hvordan man vurderer maktforholdene mellom biler og myke trafikanter på veien. Når det gjelder samhandling med barn i trafikken, er det marginale forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i selvrapportert atferd i en gitt samhandlingssituasjon. I holdningsspørsmålene er det imidlertid en tendens til at innvandrere i noe større grad enn norskfødte legger hovedansvaret for barns sikkerhet i trafikken på barnet selv eller på deres foreldre. Forskjellene mellom innvandrere og norskfødte er veldig små.

Heller ikke i en gitt samhandlingssituasjon mellom respondenten som bilfører og fotgjengere er det større forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i selvrapportert atferd. Videre er samtlige, uavhengig av bakgrunn, enige i påstanden om at ”det er alltid jeg som skal ta hensyn til fotgjengere”. Det er en tendens til at innvandrere i noe større grad enn norskfødte mener at fotgjengere må vike for biler og at de selv (som bilførere) ikke kan gjøre noe med hva som skjer i en gangfeltssituasjon. Det siste kan relateres til skjebnestyrt tenkning omkring årsaksforhold. Forskjellene mellom innvandrere og norskfødte er imidlertid små.

I en hypotetisk samhandlingssituasjon mellom en bilfører (respondenten) og en syklist er det heller ingen forskjeller mellom innvandrere og de født i Norge i selvrapportert atferd. Videre, er de fleste, uavhengig av bakgrunn, enige i at bilførere alltid skal ta hensyn til syklister og fotgjengere. På spørsmål om mer konkrete ansvarsforhold mellom bilførere og syklister, er det større forskjeller mellom innvandrere og norskfødte. Flere innvandrere enn norskfødte er helt eller delvis enige i påstanden ”Syklister som sykler på veien, skal selv sørge for å unngå kollisjon med biler”. Menn fra Irak skiller seg ut fra både norskfødte og alle andre innvandreregrupper, ved at det er flere som er helt eller delvis enig i påstanden. Det er også forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i synet på og/eller kunnskapen om hvor syklister bør sykle. Det er langt flere innvandrere

enn norskfødte som er helt eller delvis enige i påstanden ”Syklister har ikke lov til å sykle i veien når det er fortau på siden”. Irakiske og vietnamesiske menn skiller seg ut både fra norskfødte og andre innvandrergupper i å være langt mer enige i påstanden.

Det er klare sammenhenger mellom hvilket språk man har besvart skjemaet på og hvilke holdninger man utviser i forhold til syklister. De som har besvart skjemaet på norsk har mer ”sykkelvenlige” holdninger enn de som har besvart skjemaet på et annet språk. Imidlertid er det ikke noen signifikant sammenheng mellom hvor lenge man har bodd i landet og hvilke holdninger man har ovenfor syklister.

## 7. Om å komme fra et annet land

### 7.1 Innledning

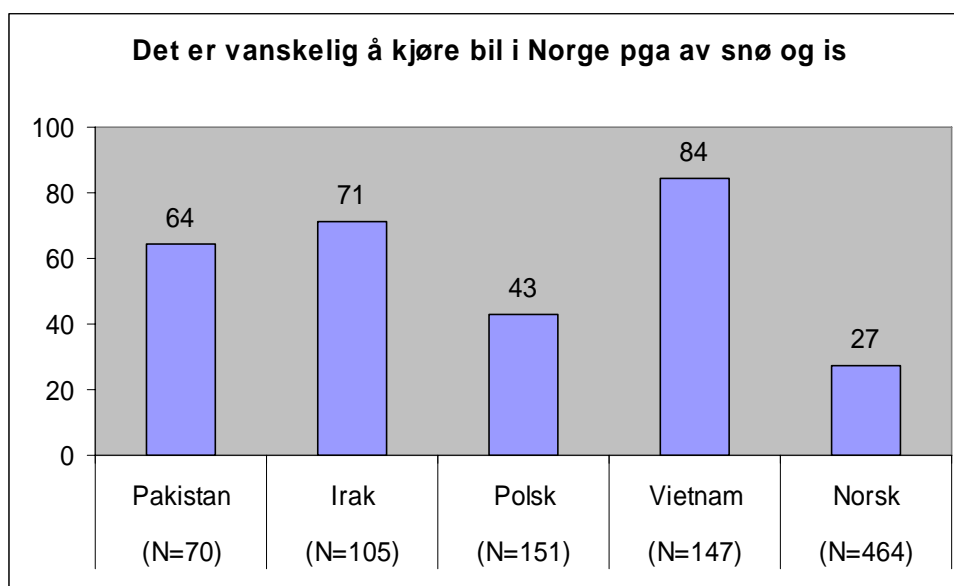
I det følgende ser vi på hvordan det er å komme fra et annet land, både når det gjelder bilkjøring og trafikkforhold og hvordan man opplever norsk føreropplæring, hvis man ikke hadde førerkort fra før av når man kom til landet.

#### 7.1.1 Det er vanskelig å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is

Respondentene ble bedt om å oppgi hvor enige de var i påstanden: ”Det er vanskelig å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is”.

Innvandrere generelt er mer enige (helt eller delvis) i påstanden enn det norskfødte er (62 mot 28 prosent). Det er ingen signifikante kjønns- og aldersforskjeller i hvordan man svarer på dette spørsmålet.

Figur 2.9 gir en oversikt over de som er helt eller delvis enige i påstanden i de ulike landgruppene.



TØI rapport 988/2008

Figur 2.9 Helt eller delvis enig i påstanden ”Det er vanskelig å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is”. I prosent. N=937. Kji-kvadrat test:  $p < 0,000$

Det er vietnameserne som synes å ha størst problemer med å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is. Polakkene har minst problemer med dette sammenliknet med de andre innvandrergroppene. Alle innvandrergroppene er signifikant forskjellig fra de norskfødte.

### 7.1.2 Det er vanskelig å kjøre bil i Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land

Følgende påstand ble framstilt i undersøkelsene ”Det er vanskelig å kjøre bil i Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land”. Respondentene skulle oppgi hvor enig de var i påstanden.

28 prosent av de som har tatt førerkort i et annet land, er helt eller delvis enige i at dette gjør det vanskelig å kjøre bil i Norge. Tabell 2.6 gir en oversikt over hvordan menn og kvinner som har tatt førerkort i et annet land svarer på dette spørsmålet.

Tabell 2.6 Grad av enighet i påstanden ”Det er vanskelig å kjøre bil i Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land”. N= De som tatt førerkort i et annet land.

Kji-kvadrat test:  $p < 0,01$

	Mann	Kvinne	Totalt
Helt eller delvis enig	32	18	28
Verken enig/uenig	23	19	22
Helt eller delvis uenig	45	63	50
N=	239	90	329

TØI rapport 988/2008

Det er en viss kjønnsforskjell, der menn i større grad enn kvinner mener det å ha tatt førerkort i et annet land gjør det vanskelig å kjøre bil i Norge. Alder har også betydning. Jo yngre man er jo mindre er man enig i påstanden (pearsons  $r = -0,134$ ). Utvalget blir for lite til å studere forskjeller mellom enkelte landgrupper.<sup>3</sup>

Imidlertid er det færre av de som har besvart undersøkelsen på norsk som er helt eller delvis i påstanden enn det er blant de som har besvart undersøkelsen på et annet språk (17 mot 35 prosent). Det er ingen systematisk og signifikant sammenheng mellom hvor lenge man har bodd i Norge og hvordan man svarer på denne påstanden.

### 7.1.3 Det er vanskelig å ta førerkort i Norge

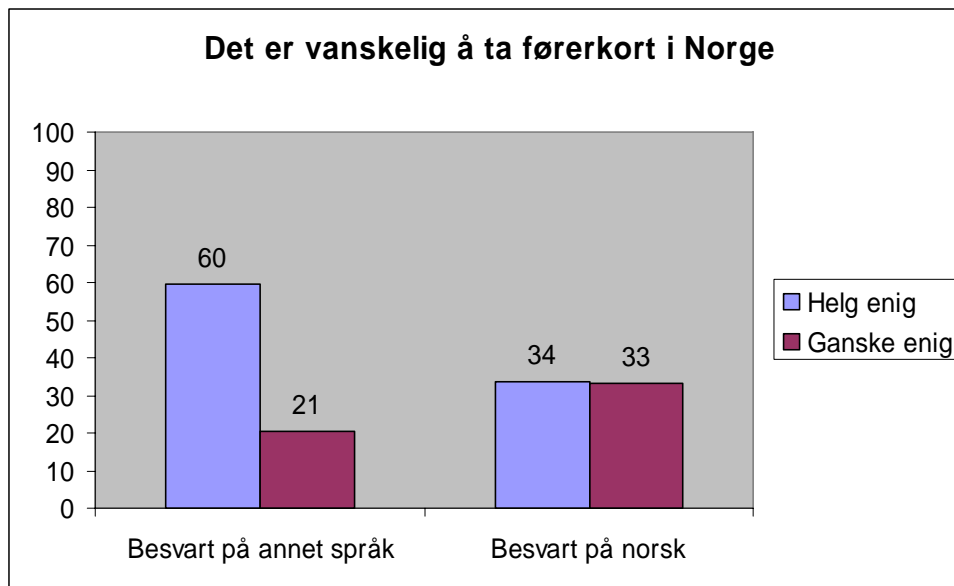
Respondentene ble presentert for påstanden: ”Det er vanskelig å ta førerkort i Norge”.

73 prosent av innvandrere som har tatt førerkort i Norge, er helt eller delvis enig i påstanden. Det er liten sammenhengen mellom hvilket landgruppe en person tilhører og hvor enig denne er i påstanden (pearson  $r = 0,084$ ). Det er ingen signifikant sammenheng mellom henholdsvis alder og kjønn i forhold til hvor enig man er i påstanden.

Imidlertid ser vi at det er en sterkere sammenheng (pearson  $r = 0,158$ ) mellom hvilket språk man har besvart skjemaet på og hvor enig man er i at det er vanskelig å ta førerkort i Norge.

<sup>3</sup> Veldig få kvinner fra Pakistan og Irak hadde førerkort da de kom til Norge. Om vi bare skal se på forskjeller mellom menn, blir utvalget veldig lite her (N=239).

Figur 2.10 viser hvor enige de som har svart på norsk og de som har svart på et annet språk er i påstanden.



TØI rapport 988/2008

Figur 2.10 Helt og delvis enig i påstanden: "Det er vanskelig å ta førerkort i Norge" blant henholdsvis de som har svart på norsk og de som har svart på et annet språk. I prosent. Kun innvandrere som har tatt førerkort i Norge. Besvart på et annet språk: N=151. Besvart på norsk: N=172. Kji-kvadrat test:  $p < 0,05$

Det er langt flere blant de som har svart på et annet språk som sier seg helt enig i at det er vanskelig å ta førerkort i Norge enn blant de som har svart på norsk. Forskjellen er signifikant. Det er ingen signifikant sammenheng mellom hvor lenge man har bodd i Norge og hvordan enig man er i at det er vanskelig å ta førerkort.

## 7.2 Oppsummering

Det å være innvandrere kan by på problemer, både i forhold til å ta førerkort i Norge (om man ikke har det fra før av) og i forhold til kjøre i et nytt land med andre trafikkforhold (både føre og trafikkregler) enn man er vant til. Det er langt flere innvandrere enn norskfødte som er enige i at det er vanskelig å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is (62 mot 28 prosent). Vietnameserne sliter mest med dette, mens polakkene har minst problemer med føreforholdene i Norge, selv om de er mer enige i at dette er et problem enn norskfødte.

Av de innvandrere som har tatt førerkort i et annet land, er det ca en tredjedel som mener at det er vanskelig å kjøre i bil Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land. Kvinner, yngre og de som har besvart undersøkelsen på norsk er mindre enige enn henholdsvis menn, eldre og de som har besvart undersøkelsen på språket til sitt opprinnelsesland.

To tredjedeler av innvandrerne som har tatt førerkort i Norge, er enige i at påstanden om at det er vanskelig å ta førerkort i Norge. De som har svart undersøkelsen på norsk er noe mindre enige i påstanden, noe som kan indikere at vanskeligheter med føreropplæringen kan knyttes til språkproblemer.

## 8 Drøftelse og konklusjoner

### 8.1 Drøftelse

Formålet med del 3 av prosjektet var å avdekke kunnskap, holdninger og atferd samt begrunnelser for atferd som bilfører blant henholdsvis innvandrere og personer født i Norge. Problemstillingen var todelt:

- 3) Er det forskjeller mellom innvandrere og norskfødte med hensyn til atferd i trafikken som bilførere og til trafikksikkerhetsrelatert atferd generelt? Er det forskjeller i hvordan man forholder seg til trafikksikkerhet? Er det forskjeller i holdninger og kunnskap til trafikksikkerhet?
- 4) Hva kan eventuelt forklare forskjeller mellom innvandrere og norskfødtes atferd som bilførere og hvordan de forholder seg til trafikksikkerhet?

I det følgende drøftes og sammenstilles de mest sentrale funnene.

#### *Tro på trafikkregler versus tiltro til egne kjøreferdigheter*

Et stort antall er helt eller delvis enige i påstanden ”Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet ulykker gått ned” og ”Hovedårsaken til de fleste ulykker skyldes feil og feilvurderinger som trafikantene gjør”. Det er ingen signifikante forskjeller mellom innvandrere og personer født i Norge i synet på disse påstandene. Dette tyder på at de fleste erkjenner, uavhengig av bakgrunn, regelverkets betydning som forebyggende tiltak mot ulykker og at menneskelig svikt er den primære årsaken til ulykker.

Likevel, når man sammenstiller enkeltfunns tegner det seg et annet mønster som tyder på at innvandrere og personer født i Norge har noe forskjellig syn på trafikkreglens betydning.

- Innvandrere er i større grad enn norskfødte enige i følgende påstander:
  - Trafikkreglene i Norge er for strenge
  - Fartsgrensene er for lave i Norge
  - Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye
- Tiltro til egne kjøreferdigheter synes å være større blant innvandrere enn blant norskfødte:
  - Flere innvandrere er enige i påstanden om at ”En som er god til å kjøre bil kan ta flere sjanser i trafikken”
  - Flere innvandrere er enige i påstanden ”Jeg klarer å styre unna hvis en bil skulle komme fra høyre” (i en gitt samhandlingssituasjon)



med en annen bil der man blir bedt om å oppgi hvorfor man ikke følger høyreregelen)

- Eksterne forhold (andre medtrafikanter, dårlige veier og skjebne) tillegges større vekt som ulykkesårsaker i enkelte innvandrergupper sammenliknet med norskfødte.
- Flere innvandrere er enige i at høyreregelen kan brytes (i en gitt samhandlingssituasjon med en annen bil) dersom man selv kjører på en større vei enn den møtende bilen som skal kjøre inn på samme vei

Forskjellene mellom utenlandsfødte og norskfødte er større i enkelte av spørsmålene og mindre i andre. Likevel tilsier systematikken som gjengis over at innvandrere i noe mindre grad har tiltro til regelverket enn norskfødte og at de til en viss grad har større tiltro til egne ferdigheter.

Et unntak synes å være overholdelse av fart, der flere innvandrere i større grad oppgir ”det er sikrest/tryggest” som begrunnelse for å overholde fartsgrensen enn det norskfødte personer gjør. Irakere og vietnamesere er de som skiller seg mest ut fra norskfødte.

Selv om skjebnestyrt årsaksforklaringer tillegges noe større vekt blant enkelte innvandrergupper enn blant norskfødte, er dette ikke en utbredt årsaksforklaring blant innvandrere.

#### *Trafikksikkerhetsrelatert atferd blant bilførere – få og små forskjeller*

Trafikksikkerhetsrelatert atferd som bilfører er blitt målt langs følgende dimensjoner:

- Atferd i forhold til sin egen og andre sikkerhet i bilen (beltebruk og sikring av barn)
- Overholdelse av fart i og utenfor tettbygde strøk
- Kjøring med promille og narkotika
- Bøter som indikator på sikkerhetsrelatert atferd i bilen og på veien
- Samhandling med andre bilister og med myke trafikanter (henholdsvis barn, fotgjengere og syklist)

Analysene avdekker få, og generelt små, forskjeller mellom innvandrere generelt og personer født i Norge i trafikksikkerhetsrelatert atferd langs disse dimensjonene.

På enkelte spørsmål utviser innvandrere noe bedre atferd i forhold til trafikksikkerhet enn norskfødte:

- Det er flere innvandrere som oppgir at de alltid overholder fartsgrensen både i og utenfor tettbygde strøk. Det er spesielt i byer og tettsteder innvandrerne skiller seg ut fra personer født i Norge. Mens 61 prosent av innvandrerne oppgir at de alltid overholder fartsgrensen i byer og tettsteder, er den tilsvarende andelen 40 prosent blant norskfødte.

- Polakker er den eneste kjente innvandrerguppen som ikke skiller seg ut fra norskfødte i forhold til fartsoverholdelse, både i og utenfor tettbygde strøk.
- De med ukjent utenlandsk opprinnelse, som alle har besvart skjemaet på norsk, er også like personer født i Norge når det gjelder fartsoverholdelse. Dette kan tolkes til at økt integrering av innvandrere fører til at de blir mer lik norskfødte personer i trafikken (dvs. i mindre grad overholder fartsgrensene).

Slår man derimot sammen de som har svart at de ”alltid” og ”nesten alltid” overholder fartsgrensene i analysene, blir imidlertid forskjellene mellom innvandrere og norskfødte marginale.

Norskfødte på sin side utviser noe bedre trafikksikkerhetsrelatert atferd enn innvandrere på andre spørsmål:

- Personer født i Norge påser i noe større grad enn innvandrere at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte. Forskjellene mellom innvandrere og norskfødte kan først og fremst tilskrives kvinner (det er ingen forskjeller mellom menn født i og utenfor Norge).
- Bøter kan være en indikator på trafikksikkerhetsrelatert atferd. Blant innvandrere er det flere som har fått bøter i løpet av det siste året enn det er blant norskfødte. Bøtenivå har en klar sammenheng med årlig kjørelengde, men det er ingen signifikante forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i årlig kjørelengde (kontrollert for kjønn).
- Antall bøter er spesielt høyt blant pakistanske og irakiske menn. Pakistanske menn er den eneste innvandrerguppen som skiller seg ut fra norske menn i forhold til årlig kjørelengde, noe som delvis kan tilskrives den høye andelen yrkesførere i gruppen. For pakistanske menn kan høyere kjørelengde henge sammen med det høyere antall bøter. Det er ingen signifikante forskjeller i årlig kjørelengde mellom norskfødte og irakiske menn.

På noen av spørsmålene om trafikksikkerhetsrelatert atferd, er det enkelte innvandregrupper som skiller seg spesielt ut i forhold til personer født i Norge (forskjeller målt mellom menn med ulike opprinnelsesland), enten ved at de oppgir mer positiv atferd eller ved at de oppgir mer negativ atferd.

En undersøkelse fra Sverige (Forward et al 2000) viser at utenlandskfødte er mer negative til å kjøre for fort enn det svenskene er, noe som gir grunn til å tro at det også er en reell forskjell i hvilken grad man overholder fartsgrensene også i Norge. Forskjellene i sikring av barn (under 15 år) finner også støtte i den samme svenske undersøkelsen som viser at utenlandskfødte i mindre grad sikrer barn i bil.

#### *Begrunnelser for ikke å følge trafikkreglene*

Det at ”det følte unaturlig å kjøre så sakte på den aktuelle strekningen” er den grunnen flest oppgir (41 prosent av respondentene) som grunn til at fartsgrensene ikke blir overholdt. Det er særlig norsk- og polskfødte som oppgir denne årsaken, noe som kan sees i sammenheng med at det er særlig i disse to gruppene at

andelen som oppgir at de ikke alltid overholder fartsgrenene er store. Dette kan være et uttrykk for en mer "europeisk" kjørestil med større tiltro til egen vurderingsevne når det gjelder fart enn det man har til trafikkregler.

Både når det gjelder hvorfor man ikke overholder fartsgrenser og hvorfor man ikke følger høyreregelen, er det flere innvandrere enn norskfødte som oppgir "dårlig tid" som viktig årsak. Det er vanskelig å forklare hvorfor innvandrere eventuelt har dårligere tid enn norskfødte, men det viktigste her er at dette blir oppfattet som en legitim grunn for å bryte trafikkreglene blant flere innvandrere.

#### *Begrunnelser for ikke å sikre små barn i bil*

Det er ingen forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvor ofte de sikrer små barn (under 8 år) i bil. Når respondentene som enkelte ganger ikke hadde sikret de minste barna i barnestol/pute ble bedt om å oppgi årsaken til at dette, var det en høyere andel som svarte enn andelen som oppgir at de alltid sikret barna i barnestol skulle tilsi. Dette gjaldt særlig for respondentene med innvandrerbakgrunn. Det er derfor mulig at forskjellen mellom norskfødte og personer med innvandrerbakgrunn er større enn det vi har funnet her.

Det at en "ikke har barnestol/pute til alle" er den årsaken som en høyest andel av respondentene oppgir som årsak til at de ikke sikrer barnet i barnestol eller med pute. Det er flere norskfødte enn innvandrere som oppgir denne årsaken.

Det er en høyere andel blant de med innvandrerbakgrunn som svarte at "barnet blir holdt fast av en voksen", "kjørte sakte og forsiktig" og "det er like sikkert med bare et vanlig bilbelte", noe som tyder på manglende kunnskap om betydningen av barnesikring. Kun 2 prosent i vårt utvalg oppgir at kostnadene ved innkjøp av en barnestol er en viktig grunn til at de ikke har dette.

Ettersom få oppgir økonomi som årsak til at de ikke sikrer små barn tilstrekkelig, er det grunn til å tro at mangelen på tilgang til barnestol/pute skyldes praktiske årsaker, noe som gjelder norskfødte i noe større grad enn innvandrere. For innvandrere synes en tilleggsforklaring å være mangel på kunnskap om hvorfor det er viktig å sikre små barn i barnestol eller med pute.

#### *Begrunnelser for bruk av bilbelte og overholdelse av fartsgren*

Respondentene ble bedt om å oppgi den viktigste årsaken til at de henholdsvis bruker bilbelte og overholder fartsgrenser. Norskfødte menn begrunner i større grad enn utenlandskfødte menn bruk av bilbelte med "unngå å bli skadet", mens det er ingen forskjell mellom kvinner født i Norge og kvinner født i utlandet. Den nest viktigste årsaken er at "Det er påbudt". Det er ingen forskjeller mellom innvandrere generelt og norskfødte, men begrunnelsen har størst oppslutning blant Irakere og Vietnamesere.

Det er noen flere innvandrere som oppgir "det er tryggest/sikrest" som årsak enn norskfødte, og kvinner oppgir dette som årsak i større grad enn menn, uavhengig av bakgrunn. Begrunnelsen har størst oppslutning blant vietnamesere og irakere. De nest viktigste årsaken til å overholde fartsgrensen er "Det er påbudt". Det er ingen forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i oppslutningen om denne begrunnelsen. Den tredje viktigste årsaken til å overholde fartsgrensen er "Redd

for å skade andre”. Vietnamesere skiller seg mest positivt ut i forhold til norskfødte i oppslutningen om denne årsaken, mens pakistanere skiller seg mest negativt ut i forhold til norskfødte.

Det er altså trafikksikkerhet generelt som er den primære begrunnelsen for både beltebruk og overholdelse av fart, uavhengig av bakgrunn. Trafikksikkerhet som begrunnelse har noe større oppslutning blant innvandrere enn blant norskfødte når det gjelder overholdelse av fart. Dette kan sees i sammenheng med at innvandrere, spesielt irakere og vietnamesere, som også skiller seg noe positivt ut i forhold til faktisk atferd og overholdelse av fartsgrenser. Videre er det lovlidighet som er den nest viktigste årsaken til både beltebruk og overholdelse av fart, både blant personer født i Norge og personer med innvandrerbakgrunn. For vietnamesere er frykt for å skade andre enn viktig årsak til at de overholder fartsgrenser.

Analysene finner ingen støtte i hypoteser som går på sosial kontroll eller økonomi som begrunnelser til overholdelse av trafikkregler (her beltebruk og overholdelse av fart).

#### *Samhandling med andre trafikanter – forskjeller i synet på maktforhold*

Respondentene er blitt spurt om atferd i en rekke hypotetiske samhandlingssituasjoner med henholdsvis andre bilister, barn, fotgjengere og syklist. Det er kun i forhold til andre bilister det er en forskjell mellom innvandrere og norskfødte i hvordan svarer. I en gitt samhandlingssituasjon der man selv kjører på en bredere vei og man nærmer seg et kryss der det kommer en annen bil fra høyre som skal svinge inn på veien man selv kjører på, svarer flere innvandrere enn norskfødte at de alltid lar den andre bilen kjøre først.

Hvordan man som bilfører forholder seg til myke trafikanter kan si noe om hvordan man vurderer maktforholdene mellom biler og myke trafikanter på veien. Som nevnt er det ingen forskjeller i atferd mellom innvandrere og norskfødte i gitte samhandlingssituasjoner mellom henholdsvis barn, fotgjengere og syklist. Det er kun små forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i deres holdninger til henholdsvis barn og fotgjengere når det gjelder plikter og ansvarsforhold. Det er en liten tendens til at innvandrere i noe større grad legger hovedansvaret for barns sikkerhet i trafikken på barnet selv eller på deres foreldre. Det er også en svak tendens til at innvandrere i noe større grad enn norskfødte mener at fotgjengere må vike for bilister. Når det gjelder ansvarsforhold mellom bilister og syklist er det flere ting som tyder på at innvandrere i større grad enn personer født i Norge mener at bilistene har større råderett over veien enn det syklistene har, selv om de fleste er enige i at bilister alltid skal ta hensyn til syklist:

- Det er flere innvandrere som er enige i påstanden ”Syklist som sykler på veien, skal selv sørge for å unngå kollisjon med biler”. Menn fra Irak skiller seg ut både fra norskfødte menn og alle andre innvandrergrupper, ved at flere er helt eller delvis enige i påstanden.
- Det er også flere innvandrere som er enige i påstanden ”Syklist har ikke lov til å sykle i veien når det er fortau på siden”. Irakiske og vietnamesiske menn er de som er mest enige og skiller seg ut både fra norskfødte, polske og pakistanske menn i dette spørsmålet.

Disse funnene tyder på at erfaringer fra andre land der myke trafikanter ofte har mindre rettigheter på veien har betydning for hvordan man forholder seg til myke trafikanter, først og fremst syklister, i Norge. Manglende kunnskap om syklisters rettigheter kan også være en forklaring for de med bakgrunn i land der det er få syklister.

#### *Utfordringer med å komme fra et annet land – som bilfører og med føreropplæring*

Det å være innvandrere kan by på problemer, både i forhold til å ta førerkort i Norge (om man ikke har det fra før av) og i forhold til kjøre i et nytt land med andre trafikkforhold, både når det gjelder annet føre (for noen) og andre trafikkregler, enn man er vant til. Funn fra undersøkelsen viser også at en del innvandrere opplever slike problemer:

- Det er langt flere innvandrere enn norskfødte som er enige i at det er vanskelig å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is. Vietnameserne sliter mest med dette, mens polakkene har minst problemer med føreforholdene i Norge, selv om de er mer enige i at dette er et problem enn norskfødte.
- To tredjedeler av innvandrerne som har tatt førerkort i Norge, er enige i påstanden om at det er vanskelig å ta førerkort i Norge. De som har besvart skjemaet på norsk er noe mindre enige i påstanden, noe som kan indikere at vanskeligheter med føreropplæringen kan knyttes til språkproblemer.
- Av de innvandrere som har tatt førerkort i et annet land, er det ca en tredjedel som mener at det er vanskelig å kjøre i bil Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land. Kvinner, yngre og de som har besvart skjemaet på norsk er mindre enige enn henholdsvis menn, eldre og de som har besvart undersøkelsen på språket til sitt opprinnelsesland.

To tredjedeler av innvandrerne som har tatt førerkort i Norge, er enige i påstanden om at det er vanskelig å ta førerkort i Norge. De som har besvart skjemaet på norsk er noe mindre enige i påstanden, noe som kan indikere at vanskeligheter med føreropplæringen kan knyttes til språkproblemer.

Av de innvandrere som har tatt førerkort i et annet land, er det ca en tredjedel som mener at det er vanskelig å kjøre i bil Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land. De som har besvart skjemaet på norsk er mindre enige enn de som har besvart det på språket til sitt opprinnelsesland, noe som tyder på at det er lettere å kjøre bil i Norge om man kan språket.

#### *Integrering i samfunnet – tilpasning til norske holdninger, kunnskap og atferd*

Hvilket språk innvandrere har besvart undersøkelsen på (norsk eller et annet språk) og hvor mange år man har bodd i Norge, har betydning for hvordan man oppfatter påstandene ”Trafikkreglene i Norge er for strenge” og ”Fartsgrensene i Norge er for lave”. Videre er det flere blant de som har besvart undersøkelsen på norsk enn de som har besvart på et annet språk som er uenige i påstanden ”En som er god til å kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre”. Samlet sett tyder

dette på at de som har lært seg norsk og/eller har bodd lenge i Norge i større grad har forstått betydning av hvorfor regelverket i Norge er som det er.

Kunnskap med årsakssammenhenger synes også å endre seg med grad av integrering i det norske samfunnet. Jo lenger man har bodd i Norge, jo mindre enige er innvandrere i påstanden ”Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer det skjer”. De som har besvart skjemaet på norsk er også langt mindre enige i denne påstanden enn de som har svart på et annet språk. Skjebnestyrtede årsaksforklaringer kan dermed sies å avta med grad av integrering. Videre er det flere blant de som har svart på norsk som oppgir at de er uenige i påstanden ”De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil”. Dette tyder på at grad av integrering har betydning for i hvilken grad man tilskriver ulykker eksterne faktorer, noe som igjen kan sees som en motsats til forståelsen av menneskelige svikt i ulykker.

Grad av integrering har også betydning for hvordan man oppfatter maktforholdene mellom bilister og myke trafikanter, først og fremst syklister. De som har besvart undersøkelsen på norsk er mer uenige både i påstanden ”Syklister som sykler på veien, skal selv sørge for å unngå kollisjon med biler” og i påstanden ”Syklister har ikke lov til å sykle i veien når det er fortau på siden” sammenliknet med de som har besvart undersøkelsen på et annet språk.

Atferd synes også å påvirkes av grad av integrering. Blant annet er det færre innvandrere som har kjørt bil i Norge i mindre enn ett år som oppgir at de på passer på at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte.

Integrering kan også medføre mer negativ atferd. Generelt er norskfødte mindre gode til å holde fartsgrenser enn det innvandrere er. Innvandrere som har besvart skjemaet på norsk (her: de med ukjent utenlandsk bakgrunn) er imidlertid like norskfødte i dette spørsmålet, dvs. at de har tilpasset seg den norske kjøretilen, i hvert fall når det gjelder overholdelse av fartsgrenser.

## 8.2 Metodisk diskusjon

Som nevnt er det små forskjeller mellom innvandrere og personer født i Norge på de ulike atferdspørsmålene. Å spørre om atferd kan være problematisk. Det er grunn til å tro at mange vil oppgi det de tror er riktig atferd eller at de faktisk tror de har den atferden de oppgir. Man skulle imidlertid tro overrapportering av ”god” atferd gjelder både for personer med innvandrerbakgrunn og norskfødte og at man likevel kunne registrere noen forskjeller i atferd (gitt resultater som tilsier at førstegenerasjons ikke-vestlige innvandrere har høyere ulykkesrisiko enn personer født i Norge, jf. del 1 i rapporten). En mulig forklaring kan være at atferd på de ulike dimensjonene ikke er godt nok fanget opp ved de spørsmål vi har stilt og/eller at det ikke er stilt tilstrekkelig spørsmål for å fange opp eventuelle forskjeller.

En annen forklaring kan være at innvandrerutvalget ikke er representativt for populasjonen av innvandrere med førerkort i Norge. I alle de ulike innvandrergruppene (dvs. ulike opprinnelsesland) er andelen med høyere utdanning (13 år eller mer) høy, mellom 43 og 76 prosent i de ulike innvandrergruppene. Beregninger vi har foretatt basert på tall fra SSB

(<http://www.ssb.no/emner/04/01/utinnv/tab-2003-02-26-03.html>) viser at andelen med utdanning ut over videregående nivå er 23 prosent blant førstegenerasjonsinnvandrere med ikke-vestlig bakgrunn (inkludert Polen). Kontrollanalyser viser imidlertid at det ikke finnes noen sammenheng mellom utdanning og de ulike atferdsvariablene som er inkludert i denne studien i positiv retning. En mulig forklaring på den høye andelen med utdanning over 13 år kan være at det å ha førerkort har sammenheng med utdanningsnivå blant innvandrere. Dette kan imidlertid ikke forklare hele forskjellen, det er også grunn til å tro at det er en sammenheng mellom utdanningsnivå og deltakelse i undersøkelsen.

En tredje forklaring kan være at det er systematiske skjevheter mellom innvandrere og norskfødte i hvordan man svarer på et spørreskjema. Enkelte av innvandrergруппene som er med i undersøkelsene kan være mindre vant med undersøkelser enn det norskfødte personer, noe som kan gi seg utslag i hvordan man besvarer et skjema. Ikke alle innvandrerne som er med i studien kommer fra like demokratiske land som Norge. Tiltro til myndighetene og hvordan dermed informasjonen som oppgi kan benyttes, kan også være en faktor som spiller inn.

### 8.3 Konklusjoner

Vi finner få forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de opptrer som bilførere i forhold til trafikkikkerhet. Det gir grunn til å betvile hvor godt spørreundersøkelsen har klart å fange opp reell atferd, spesielt tatt i betraktning resultatene fra Del 1 i dette prosjektet som viser at ikke-vestlige innvandrere har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte.

Flere funn i studien tyder derimot på at det er forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de forholder seg til trafikkikkerhet som kan ha betydning for ulykkesrisiko, enten i positiv eller negativ retning:

- Eksterne forhold (andre medtrafikanter, dårlige veier og skjebne) tillegges noe større vekt som ulykkesårsaker i enkelte innvandrergруппer sammenliknet med norskfødte.
- Systematikken i hvordan respondentene har besvart ulike holdningsspørsmål og spørsmål om begrunnelser for atferd, tilsier at innvandrere generelt har noe mindre tiltro til regelverkets betydning enn norskfødte og at de til en viss grad har større tiltro til egne ferdigheter enn norskfødte.
- Unntaket gjelder spørsmålene om overholdelse av fartsgrenser. Flere innvandrere enn norskfødte oppgir at de alltid overholder fartsgrenser, både i og utenfor tettbygde strøk. Dette gjelder i særskilt grad irakere og vietnamesere. Det er også noen flere innvandrere enn norskfødte som begrunner overholdelse av fartsgrenser med at det "er tryggest/sikrest". Igjen er det er det flest irakere og vietnamesere som skiller seg ut ved at det er flest i disse landgruppene som oppgir dette.
- Norskfødte og polske synes å ha et likt forhold til fart. Begge landgruppene skårer dårligst på spørsmålene om overholdelse av fartsgrenser, og andelen som oppgir "det følte unaturlig å kjøre så sakte

på den aktuelle strekningen” som begrunnelser for at de av og til bryter fartsgrensen er høyest i disse gruppene. Disse funnene tyder på at polakker og norskfødte har mer tiltro til egen vurderingsevne når det gjelder fart enn til trafikkregler.

- Polske menn er svært like norske menn i synet på hvor lett det er å bli oppdaget for brudd på trafikkreglene og bøtenivået i Norge. Dette kan bety at Polen er mer lik Norge både med henhold til kontroll og størrelse på fartsbøter (relativt), og at overgangen til Norge dermed vil oppleves som mindre overveldende enn om man kommer fra et ikke-vestlig land utenfor Europa, der trafikkontroller (og dermed bøter) trolig er mindre.
- Synet på bøtenivået i Norge og hvor lett det er å bli oppdaget for brudd på trafikkreglene har imidlertid sammenheng med hvilken erfaring med bøter i Norge.
- Bøter kan være en indikator på atferd i trafikken. Menn fra Pakistan og Irak skiller seg ut ved at de i større grad enn menn fra andre land (inkludert Norge) har fått bøter i løpet av det siste året. Høyere bøter har trolig sammenheng med høyere eksponering i denne gruppen enn blant norskfødte menn. Menn fra Irak skiller seg ikke ut fra norskfødte menn når det gjelder eksponering.
- Beltebruken er lavest blant Pakistanske menn, noe som delvis kan tilskrives den høyere andelen yrkessjåfører i denne gruppen. Irakiske og vietnamesiske menn skiller seg derimot ut fra norskfødte menn ved at de i noe større grad oppgir at de alltid bruker bilbelte både i og utenfor tettsteder.
- Norskfødte kvinner påser i noe større grad enn kvinner med innvandrerbakgrunn at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte.
- Ettersom få oppgir økonomi som årsak til at de ikke sikrer små barn tilstrekkelig, er det grunn til å tro at mangelen på tilgang til barnestol/pute skyldes praktiske årsaker, noe som gjelder norskfødte i noe større grad enn innvandrere. For innvandrere synes en tilleggsforklaring å være mangel på kunnskap om hvorfor det er viktig å sikre små barn i barnestol eller med pute.
- ”Dårlig tid” er oftere brukt som begrunnelse for å ikke overholde trafikkreglene blant innvandrere enn blant norskfødte.
- Når det gjelder ansvarsforhold mellom bilister og syklister er det flere forhold som tyder på at innvandrere i større grad enn personer født i Norge mener at bilistene har større råderett over veien enn det syklisterne har, selv om de fleste er enige i at bilister alltid skal ta hensyn til syklister: Disse funnene tyder på at erfaringer fra andre land der myke trafikanter ofte har mindre rettigheter på veien har betydning for hvordan man forholder seg til myke trafikanter, først og fremst syklister, i Norge. Manglende kunnskap om syklisters rettigheter kan også være en forklaring for de med bakgrunn i land der det er få syklister.
- Jo mer integrert en person er, først og fremst målt ut i fra hvor godt en person behersker norsk, har imidlertid betydning for en rekke spørsmål om



kunnskap, holdninger og atferd. Dette kan også slå ut i mer negativ atferd, der man ser at de som har besvart skjemaet på norsk i mindre grad overholder fartsgrensene enn de som har besvart skjemaet på et annet språk. Integrering slår imidlertid positivt ut på holdninger til trafikkregler og i forhold til årsaksforklaringer.

- Nye trafikk- og kjøreforhold og føreropplæring er utfordringer for en del innvandrere. Disse utfordringene synes å være størst blant de som ikke behersker norsk så godt. Vær og føre er også noe enkelte innvandrere opplever som utfordringer.

Selv om vi ikke finner forskjeller i atferd som kan forklare den høyere ulykkesrisikoen blant ikke-vestlige innvandrere, tilsier andre resultater fra spørreundersøkelsen at utfordringer i forhold til innvandreres forhold til trafiksikkerhet er å finne langs tre dimensjoner:

- (1) At landbakgrunn er av betydning for holdninger og kunnskaper, men at disse kan endres gjennom integrering.
- (2) At det å være fra et annet land med andre kjøre- og trafikkforhold, kan være gjøre det vanskelig for innvandrere å kjøre bil i Norge.
- (3) At føreropplæringen oppleves som problematisk av mange, og at språk er en av utfordringene knyttet til dette.



# Oppsummering, diskusjon og konklusjon

Av Terje Assum og Susanne Nordbakke

## Innhold

<b>1 Oppsummering, diskusjon og konklusjon .....</b>	<b>133</b>
1.1 Prosjekt i tre deler .....	133
1.2 Ulykkesrisiko .....	133
1.3 Fokusgruppeintervjuer .....	133
1.4 Spørreundersøkelse .....	134
1.5 Diskusjon .....	135
1.6 Hva kan gjøres? Mulige tiltak.....	137
1.7 Videre forskning .....	138
1.8 Konklusjon.....	138



# 1 Oppsummering, diskusjon og konklusjon

## 1.1 Prosjekt i tre deler

Prosjektet har vært gjennomført i tre separate deler, analyse av registerdata for å vise ulykkesrisiko, fokusgruppeintervjuer for å få fram problemer og mulige forklaring på forskjeller i ulykkesrisiko og spørreundersøkelse for å vise mulige forklaringer i form av kvantifisering av holdninger og atferd. Selv om de tre delene av prosjektet er gjennomført separat, bygger de på hverandre.

## 1.2 Ulykkesrisiko

Studien av ulykkesrisiko, beskrevet i Del 1, er basert på trafikkulykkesregisteret, førerkortregisteret og folkeregisteret. Denne studien viser klart at innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort, især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika, men generelt gjelder det innvandrere fra "ikke-vestlige" land. For menn født i Midt-Østen og Afrika er ulykkesrisikoen mer enn dobbelt så høy som for menn født i Norge. Også kvinner født i Midt-Østen har mer enn dobbelt så høy ulykkesrisiko som norskfødte kvinner. Vestlige innvandrere med norsk førerkort er i snitt yngre enn ikke-vestlige innvandrere med norsk førerkort, men i nesten alle aldersgrupper har førere fra Afrika og Midt-Østen høyest risiko. Selv om det er visse metodiske begrensninger i denne studien, er forskjellene mellom bilførere født i ikke-vestlige land og i Norge så klare at det ikke er tvil om resultatene. Tilsvarende forskjeller er også funnet i Sverige.

Risikoen for en singelulykke er også større blant ikke-vestlige innvandrere enn for norskfødte. For kvinner med ikke-vestlige bakgrunn er risikoen for en singelulykke dobbelt så stor som for norskfødte kvinner, mens risikoen for menn med ikke-vestlig bakgrunn er 170 prosent høyere enn for norskfødte menn. Norskfødte kvinner har lavere risiko for en singelulykke enn norskfødte menn.

## 1.3 Fokusgruppeintervjuer

Undersøkelsen av ulykkesrisiko kan bare i liten grad si noe om *hvorfor* det er slike forskjeller. Derfor er det også gjennomført fokusgruppeintervjuer og en spørreundersøkelse for å finne ut mer om årsakene til forskjellene i risiko. Fokusgruppeintervjuene, som er beskrevet i Del 2, viste at språk og språkforståelse kan være et problem ved førerprøven og muligens også ved føreropplæringen. Mange innvandrere kan være stresset av problemer som engstelse for familie i hjemlandet, krigserfaringer og lignende, som gjør det vanskelig å konsentrere seg om sikker kjøring. Noen innvandrere kommer fra

kulturer hvor det er en vanlig oppfatning at ting som skal skje, allerede er bestemt og derfor ikke kan påvirkes. Forhold til bruk av rusmidler ved bilkjøring kan også være annerledes i andre land enn i Norge. I noen land kan dette være mindre strengt og i andre land strengere enn i Norge. Ansvarsforhold mellom ulike trafikantgrupper som bilfører og fotgjenger kan også være forskjellig i innvandreres hjemland og i Norge. I noen land er det fotgjengernes ansvar å passe seg for bilene, mens bilførerne har mindre ansvar for fotgjengernes sikkerhet. Omstilling fra trafikk i hjemlandet til trafikk i Norge kan gjøre det vanskeligere for dem som hadde førerkort i hjemlandet enn for dem som ikke hadde det. Kanskje er det lettere å ta førerkort i Norge hvis man ikke har hatt førerkort i hjemlandet? Holdninger til hva som er en god og en dårlig sjåfør kan være svært forskjellig – både med hensyn til avstand til andre kjøretøy og trafikanter og til bruk av sikkerhetsutstyr. Motiv for å følge regler kan i større grad enn i Norge være å unngå bøter heller enn å unngå ulykker, men fokusgruppeintervjuene viste likevel at informantene har fått en ”betydelig mengde” bøter. I andre land kan det være større forskjell på formelle og uformelle regler for atferd i trafikken. Norsk klima var ikke noe problem for informantene. En viktig faktor for atferd i trafikken kan være hvor lang tid man har hatt norsk førerkort.

Fokusgruppeintervjuer kan få fram viktige forklaringer, men har et svært begrenset antall informanter. Derfor er det ikke mulig å generalisere på grunnlag av slike intervjuer, men denne metoden gir grunnlag for hypoteser som kan testes ut ved kvantitative metoder som spørreundersøkelser.

## 1.4 Spørreundersøkelse

I spørreundersøkelsen, som er beskrevet i Del 3, avdekkes det få forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de selv oppgir at de opptrer i forhold til trafikksikkerhet som kan forklare høyere ulykkesrisiko blant innvandrere.

Likevel er det flere forhold som tyder på at det er forskjeller i hvordan innvandrere og norskfødte forholder seg til trafikksikkerhetsspørsmål som bilførere, både når det gjelder kunnskap og holdninger.

Innvandrere skiller seg ut med mindre tiltro til regelverket for trafikksikkerhet og noe større tiltro til egne ferdigheter, både når man ser på holdninger til trafikkregler og på begrunnelser på hvorfor man bryter trafikkreglene. Videre er det enkelte innvandrergupper som i større grad enn norskfødte vektlegger eksterne årsaksforklaringer (andre medtrafikanter, dårlige veier og skjebnen) av ulykker.

Blant personer født i Norge synes praktiske årsaker å være det mest utslagsgivende i de tilfeller de ikke sikrer små barn i bil. Det samme gjelder innvandrere, men en tilleggsforklaring synes å være mangel på kunnskap om hvorfor dette er viktig.

Det synes også å være mangel på kunnskap blant innvandrere om syklisters rettigheter på veien, og om ansvarsforholdet mellom bilister og syklisters.

Utenlandsfødte som har besvart undersøkelsen på norsk ser ut til å ha forstått norske trafikkregler og norsk trafikk bedre enn de som har besvart på opprinnelseslandets språk. Dette kan forstås som at de som har besvart på norsk,

behersker norsk bedre enn de som har svart på hjemlandets språk. De som behersker norsk bedre oppnår lettere en forståelse av norske regler og norske forhold enn de som behersker norsk i mindre grad. Dette stemmer også med funnet i fokusintervjuene at språk og språkforståelse kan være et problem ved førerprøven og føreropplæring.

Videre er nye trafikk- og kjøreforhold og forhold og føreropplæring utfordringer for en del innvandrere, disse er størst blant de som ikke behersker norsk så godt. Vær og føre er også noe enkelte innvandrere opplever som utfordringer.

Polske menn ligner mer på norske menn i holdninger og atferd enn andre innvandrere gjør. Dette stemmer med SARTRE-undersøkelsens funn av små forskjeller mellom polske og svenske bilførere.

Bøtenivå kan være en indikator på atferd. Menn fra Pakistan og Irak skiller seg ut ved at de i større grad enn menn fra andre land (inkludert Norge) har fått bøter i løpet av det siste året. Høyere bøter har trolig sammenheng med høyere eksponering blant personer født i Pakistan enn blant norskfødte. Det er imidlertid liten forskjell i eksponering mellom menn fra Irak og norskfødte menn. Det høyere bøtenivået blant menn fra Irak, kan derfor ikke forklares med høyere eksponering.

Det er ingen signifikant forskjell i årlig kjørelengde mellom utlendinger totalt sett og nordmenn. Utlendinger kjører i snitt 17656 km i året og nordmenn 17165 km. Disse tallene er bekreftet i annen studie med et større utvalg (Bjørnskau et al 2008). Imidlertid er det forskjell mellom de utenlandsfødte etter hvilket land de er født i.

Selv om vi ikke finner vesentlige forskjeller i atferd som kan forklare den høyere ulykkesrisikoen blant ikke-vestlige innvandrere, tilsier andre resultater både fokusgruppeintervjuestudien og fra spørreundersøkelsen at utfordringer knyttet til innvandreres forhold til trafikksikkerhet er å finne langs tre dimensjoner: (1) At innvandrere tar med seg kunnskap og holdninger fra sitt opprinnelsesland, men at disse endres gjennom integrering, (2) at det å være fra land med andre kjøre- og trafikkforhold, kan gjøre det vanskelig for innvandrere å kjøre bil i Norge, og (3) at føreropplæringen oppleves som problematisk av mange, og at språk er en av utfordringene knyttet til dette.

## 1.5 Diskusjon

Hele prosjektet viser at utenlandsfødte førerkortinnehavere har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte, opp til vel dobbelt så høy for førere fra Midt-Østen og Afrika. Fokusgruppeintervjuene peker på mulige problemer med bilkjøring i Norge for innvandrere, men viser i liten grad forhold som kan forklare forskjeller i risiko i de ulike landene innvandrerne kommer fra. Spørreundersøkelsen viser forskjeller både mellom innvandrere generelt og nordmenn, og mellom innvandrere fra ulike land. Denne undersøkelsen finner forskjeller mellom nordmenn og innvandrere i holdninger, men i liten grad i selvrappert atferd. Hvordan kan dette henge sammen?

I hovedtrekk viser spørreundersøkelsen at det er forskjeller mellom norskfødte og utenlandsfødte innehavere av norske førerkort i holdninger og i frekvens av

trafikkbøter som jo er resultat av atferd, mens det er små eller ingen forskjeller i oppgitt atferd ellers. Siden undersøkelsen av ulykkesrisiko viser klare forskjeller mellom innvandrere og nordmenn, skulle man vente at det ville være forskjeller i oppgitt trafikkatferd mellom innvandrere og nordmenn. Forskjeller i holdninger kan ikke forklare forskjeller i ulykkesrisiko hvis ikke holdningene gir utslag i atferd. Imidlertid må spørsmål om atferd nødvendigvis bli svært konkrete og avgrensede, mens holdningsspørsmål kan være mer generelle. Siden atferdsspørsmål er konkrete, kan de lett også blir mer ledende i den forstand at det blir temmelig klart hva som er det riktige svaret ut fra trafikreglene. Dermed kan slike spørsmål i mindre grad enn holdningsspørsmål være egnet til å avdekke eventuelle forskjeller.

Det faktum at en større andel innvandrere enn nordmenn oppgir å ha fått trafikkbot, tyder på at det må være visse forskjeller i atferd i forhold til trafikreglene mellom nordmenn og innvandrere. I snitt kjører utenlandsfødte og norskfødte omtrent like langt, og forskjellen i bøtefrekvens kan derfor ikke skyldes forskjell i kjørelengde. Det er imidlertid stor forskjell mellom de utenlandsfødte i kjørelengde. Førerkortinnehavere født i Pakistan kjører i snitt over 50 prosent mer enn førerkortinnehavere født i Vietnam. En større andel av de som er født i Pakistan oppgir også å ha fått bot enn de andre nasjonalitetene.

Spørreundersøkelsen er avgrenset til innvandrere fra fire nasjoner, og resultatene er derfor ikke direkte sammenlignbare med beregningene av ulykkesrisiko som omfatter folk fra alle land i verden, inndelt i åtte soner utenom Norge. I tillegg til de fire nasjonene som er representert i spørreundersøkelsen, skulle også somaliere ha vært med, som den største innvandringsgruppe fra Afrika. Det var imidlertid ikke mulig å få svar fra somaliere. Dermed er afrikanere, som sammen med folk fra Midt-Østen, har den høyeste ulykkesrisikoen, ikke med i spørreundersøkelsen. I tillegg kommer også en skjevhet med hensyn til utdanning. De som har svart på spørreundersøkelsen har i gjennomsnitt høyere utdanning enn innvandrere generelt i Norge.

En mulig forklaring på manglende sammenheng mellom oppgitt atferd og faktisk ulykkesrisiko kan være at utenlandskfødte i større grad enn norskfødte gir de svarene som de oppfatter som forventet riktige, kanskje fordi de ikke er så kjent med spørreundersøkelser og kanskje tror at de kan få reaksjoner fra myndigheter hvis de oppgir at de har begått regelbrudd i trafikken. Dette blir imidlertid bare spekulasjon. Det er et generelt fenomen i samfunnsvitenskapen at det ikke alltid er et samsvar mellom selvrapportert atferd og atferd målt med objektive metoder.

Både fokusgruppeintervjuene og spørreundersøkelsen viser at språk er viktig, både ved førerprøven og for svar på spørreundersøkelsen. Dette prosjektet omfatter bare personer som har norsk førerkort. Innvandrere fra de land denne undersøkelsen omfatter, unntatt Polen, må ta ny prøve for å få norsk førerkort, selv om de har hatt førerkort i det landet de kom fra. Dette betyr at innvandrere med norsk førerkort i snitt antakelig er bedre integrert og har bedre kunnskap i norsk enn innvandrere uten norsk førerkort. Hva er så situasjonen for innvandrere som kjører i Norge med utenlandsk førerkort, eller innvandrere som ikke har førerkort og som ferdes i veitrafikken til fots eller på sykkel? Hvordan er deres ulykkesrisiko? Denne undersøkelsen kan ikke svare på det, men utenlandske fotgjengeres ulykkesrisiko kan være et viktig tema for en framtidig undersøkelse.



Betydning av språk peker også på muligheter til å påvirke ulykkesrisiko. Bedre språkopplæring for innvandrere kan bidra til bedre forståelse av norske trafikkregler og trafikkforhold og dermed til lavere ulykkesrisiko.

Svenske undersøkelser nevnt i avsnitt 1.3.1 viser at utenlandsfødte i mindre grad enn svenskfødte bruker bilbelte og barnesikring. Spørreundersøkelsen i dette prosjektet viste ingen forskjell mellom norskfødte og utenlandsfødte i bruk av bilbelte i byer og tettsteder, men pakistanerne bruker bilbelte sjeldnere enn polakker, irakere og vietnamesere. Heller ikke for sikring av barn i bil er det noen vesentlig forskjell mellom norskfødte og utenlandsfødte, men en høyere andel av innvandrerne svarer at "barnet blir holdt fast av en voksen". Dette regnes ikke som sikring av barn i bil i Norge. De svenske og denne norske undersøkelsen gir altså noe forskjellig resultat med hensyn til forskjeller i bruk av bilbelte og barnesikring. Det er vanskelig å si hva dette kan skyldes.

## 1.6 Hva kan gjøres? Mulige tiltak

Fysiske og juridiske tiltak - dvs. utforming av veier og kjøretøy samt regler, overvåking og sanksjoner for regelbrudd, er vanligvis de mest effektive tiltakene for å bedre trafiksikkerheten. Det er imidlertid vanskelig å målrette slike tiltak mot innvandrere. Veisystemet er felles for alle. Regler, overvåking og sanksjoner er like for alle etter prinsippet om likhet for loven. Informasjonstiltak kan imidlertid målrettes mot spesielle grupper, men gir ikke alltid målbar effekt. I den grad de utenlandsfødtes høyere risiko skyldes mangel på kunnskap og informasjon, kan imidlertid informasjonstiltak ha god effekt.

Fokusgruppeintervjuene viser at innvandrere kan ha problemer med førerprøven og føreropplæringen, og at dette skyldes problemer med å tilegne seg kunnskap på et fremmed språk. Prosjektet viser også at det kan være vanskeligere å ta førerkort i Norge for personer som har hatt førerkort i hjemlandet enn for folk som ikke har hatt førerkort tidligere. Dette kan muligens bedres ved informasjon om trafikkforhold i Norge. Informasjonen kan også knyttes til fysiske og juridiske tiltak i Norge, f.eks. hvorfor det er lavere fartsgrenser i Norge enn i de fleste andre land, og at bøtene for overtredelse av trafikkreglene er høye.

Prosjektet viser også at det er forskjeller i kunnskap og holdninger mellom norskfødte og utenlandsfødte. Disse forskjellene kan ha betydning for ulykkesrisikoen. Målrettet informasjon kan til en viss grad bidra til kunnskaps- og holdningsendring.

I Sverige er det utarbeidet noe informasjonsmateriell om trafikk for innvandrere. Noe tilsvarende kan gjøres i Norge.

Prosjektet viser også at forståelse av språket er viktig. Bedre opplæring i norsk for innvandrere er ikke samferdselsmyndighetenes ansvar, men samferdselsmyndighetene kan støtte opp om språkopplæring som gjennomføres av andre myndigheter.

Fysiske og juridiske tiltak som har god effekt på trafiksikkerhet generelt, vil også være gunstig for innvandreres sikkerhet i trafikken. Noen slike tiltak kan kreve kunnskap, f.eks. hvordan man skal kjøre i rundkjøringer eller hvor stor straff man kan få ved overtredelser av trafikkregler i Norge.

## 1.7 Videre forskning

Det har hittil vært gjort lite forskning i Norge om innvandrere og trafikksikkerhet. Gjennom dette prosjektet vet vi nå en del mer om *situasjonen* når det gjelder ikke-vestlige innvandrere som bilførere og hvor utsatt de er for ulykker. Situasjonen tilsier at tiltak er nødvendig. For å målrette tiltakene, er det viktig å ha kunnskap om *forklaringer* på hvorfor ulykkesrisikoen er høyere blant ikke-vestlige innvandrere. På bakgrunn av fokusgruppeintervjustudien og spørreundersøkelsen, i noen representative grupper har dette prosjektet pekt på tre hovedutfordringer i forhold til ikke-vestlige innvandreres forhold til trafikksikkerhet, som nevnt i avsnitt 1.4. Det er imidlertid behov for å vite mer om hvordan deres forhold til trafikksikkerhet slår ut i faktisk, konkret atferd i trafikken. Vi vet at de har høyere ulykkesrisiko, men vi vet lite om hvilken atferd som forårsaker dette. Det er også behov for å etablere kunnskap om flere grupper av ikke-vestlige innvandrere enn de vi har kunnet studere i fokusgruppeintervjuene og i spørreundersøkelsen i dette prosjektet.

I dag er det ingen kunnskap om hvor utsatt ikke-vestlige innvandrere er som myke trafikanter, både blant barn og voksne. I et *folkehelseperspektiv* vil dette være sentral kunnskap.

## 1.8 Konklusjon

Dette prosjektet er det første store prosjektet om innvandrere og trafikksikkerhet i Norge. Prosjektet bygger til dels på tilsvarende svenske prosjekter som har vist at innvandrere har høyere risiko enn svensker. I dette prosjektet er det vist at utenlandsfødte med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Fokusgruppeintervjuene peker på noen problemer innvandrere kan ha med bilkjøring i Norge, men uten at dette kan generaliseres. Spørreundersøkelsen tar opp disse problemene og andre temaer. Det er ikke funnet noen enkle forklaringer på de forskjellene i ulykkesrisiko som første del av prosjektet har avdekket, selv om en del forskjeller i kunnskap og holdninger mellom norskfødte og utenlandsfødte kan være en del av årsaken til forskjellene i ulykkesrisiko. Spørreundersøkelsen har begrensninger i form av overrepresentasjon av folk med høy utdanning blant dem som svarte og i antall nasjoner som er representert. Innvandrere fra Afrika er ikke med, fordi det ikke var mulig å få svar fra personer fra Somalia. Dette er spesielt uheldig, fordi undersøkelsen av ulykkesrisiko viser at førerkortinnehavere født i Afrika eller Midt-Østen har spesielt høy ulykkesrisiko. Det er derfor behov for mer forskning om de gruppene som har høyeste risiko.

Det er vanskelig å målrette trafikksikkerhetstiltak mot innvandrere, men fysiske og juridiske tiltak som har god effekt, vil også ha god effekt for innvandrere. Det kan imidlertid være behov for mer informasjon om trafikkforhold i Norge generelt og spesielt om hvordan og hvorfor fysiske og juridiske tiltak anvendes i Norge.

# Litteratur

- Alvesson, M. & Sköldbberg, K.(1994), *Tolkning och reflektion. Vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. Lund : Studentlitteratur.
- Anund, A. 1998. *Skyddsutrustning för barn i bil i ett användarperspektiv – En studie i tre delar*. VTI notat 50-1998. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Sverige.
- Anund, A, Sörensen, G. og Yahya, M-R. 1999. *Barns sikkerhet i bil. En enkätundersökning i västra Sverige*. VTI Notat 20-1999. Linköping, Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Anund, A., Forsman, Å., Gustafsson, S. og Sörensen, G. 2003. *Barn i bil – Socio-ekonomiska faktorer*. VTI rapport 496. Linköping, Statens väg- og transportforskningsinstitut.
- Assum, T. 2000. *Implementation of road accident countermeasures – problems and possibilities. Examples from Africa and Scandinavia, in Nordic Road and Traffic Research*. Paper presentert på den 5<sup>th</sup> World Conference on Injury Prevention and Control, New Delhi, Mars 2000.
- Assum, T. (Co-author) 1999. “*Road safety emergency action plan*” *Final report*. Ministerio dos transportes e comunicações, Instituto Nacional de Viação. Maputo, Mozambique, and TØI, Oslo, Norge, November 1999
- Assum, T. 1998. “*Road Safety in Africa – Appraisal of Road Safety Initiatives in Five Countries*”. TØI-rapport 365/1997. (Også publisert som et SSATP Working Paper No. 33, Sub-Saharan Africa Transport Policy Program. The World Bank and Economic Commission for Africa. Africa Region. The World Bank. Washington DC. Februar 1998).
- Barker, S.P. Braver, E.R. Chen, L. Pantula, J. Massie, D. 1998. Motor vehicle occupant death among Hispanic and Black teenagers. *Archives of Pediatric and Adolescent Medicine*, vol 152, pp 1209-1212.
- Bjørnskau T., Assum T., Klæboe R. og Torquato R. (2008): *Høyrisikogrupper eksponering i trafikk*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport i trykk.
- Briggs, N. C. Schlundt, D. G. Levin, R. S. Goldzweig, I. A. Stinson, N. Warren. R. C. 2006. Seat belt law enforcement and racial disparities in seat belt use. *American Journal of Preventive Medicine*, vol 31, issue 2, pp135-141.
- Briggs, N. C. Schlundt, D. G. Levin, R. S. Goldzweig, I. A. Stinson, N. Warren. R. C. 2006. Seat belt use among Hispanic ethnic subgroups of national origin. *Injury Prevention*. Vol 12, issue 6, pp 421-426.
- Campos-Outcalt, D. Bay, C. Dellapena, A. And Cota, M. K. 2003. Motor vehicle crash fatalities by race/ethnicity in Arizona 1990-96. *Injury Prevention*, vol 9, pp 251-256.

- Dahlstedt, S. *SARTRE 3-tabellerna*. VTI rapport 541. Linköping 2006.
- Daugstad, G. (2006) (red) *Innvandring og innvandrere 2006, Statistiske analyser 83*. Statistisk sentralbyrå. Oslo– Kongsvinger. Desember 2006.
- Eriksson, M. (1998) *Invandrades trafiksikkerhet, en studie av utlandsfödda svenskars trafikolycksrisiker 1987-96*. Internrapport, Vägverket, Borlänge.
- Falcone, R. A. et al 2006. Development, implementation and evaluation of a unique African-American faith-based approach to increase automobile restraint use. *Journal of the National Medical Association*. Vol 98, issue 8, pp 1335-1341.
- Forward, S., Gustafsson, S., Loukopoulos, P., Nyberg, J. & Sørensen, G. (konsept). *Utlandsföddas risker i trafiken*. Linköping. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Forward, S., Kós-Dienes, D., och Obrenovic, S. 2000. *Invandrare i trafiken – En attitydundersökning i Värmland och Skaraborgs län*. VTI rapport 454. Sverige, Statens Väg- och transportforskningsinstitut.
- Gaskell, G. (2000), "Individual and Group Interviewing", In Bauer, M.W. & Gaskell, G. (eds.): *Qualitative Researching. With Text, Image and Sound: a practical handbook*, London: Sage.
- Grønbeck, O., Folstad Norberg, P. & Rogstad, A. (2005), *I trafikken – Introduksjon til norsk trafikk for voksne innvandrere*, Cappelen, Oslo.
- Gustafsson, S., Anund, A., Sørensen, G. Og Vogel, K. 2003. *Samband mellan socio-ekonomisk bakgrund och användning av skyddsordningar för barns säkerhet i bil*. VTI notat 17-2003.
- Gustafsson, S. og T. Falkmer 2006. *The traffic safety situation among foreign born in Sweden. Based on eight road user population zones*. VTI rapport 547A/2006. Sverige, Statens Väg- och transportforskningsinstitut.
- Harper, J. S. Marine, W.M. Garret, C. J. Lezotte, D. And Lowenstein, S. R. 2000. Motor vehicle crash fatalities: A comparison of Hispanic and Non-Hispanic motorists in Colorado. *Annals of Emergency Medicine*, vol 36, issue 6, pp 589-596.
- Horsdal, M. (1999), *Livets fortællinger – en bog om livshistorier og identitet*. Borgen forlag, Copenhagen Valby.
- Lewin, C., Gustafsson, S. og J. Nyberg 2006. *Utenlandsföddas mobilitet och resvanor i svensk trafikmiljö*. VTI rapport 546/2006. Sverige, Statens Väg- och transportforskningsinstitut.
- Nordtømme (2006), *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken – Nasjonal årsrapport for ulykkesanalysegruppenes arbeid i 2005*. Rapport Statens vegvesen, Veg- og trafikkavdelingen nr.7/2006.
- Melinder, K. 2006. Socio-cultural characteristics of high versus low risk societies regarding road traffic safety. *Safety Science* vol 45, issue 3, pp 397-414.
- Rekdal, E.H. (2008), *Betaling av informanter: - Problematisk ved feltarbeid*, *Forskerforum* 3 (2008)

- Rekdal, E.H. (2008), Betaling av informanter: - kan gi tvilsomme forskningsresultater, *Forskerforum 2* (2008)
- Rekdal, E.H. (2008), Betaling av informanter: - Bør diskuteres i Forskningsrådet, *Forskerforum 2* (2008)
- Rismark, M., Folstad Nordberg, P., Stenøien, J. M. og S. Sitter 2002. *Kulturkollisjoner bak rattet*. Trondheim, VOX.
- Rismark, M. & Sølvsberg A.M. (2007): "Effective dialogues in driver education", in *Accident analysis & Prevention*, no.39 (2007), Elsevier.
- Romano, E. Tippetts, S. Blackman, K. and Voas, R. 2006. Acculturation, income, education, safety belt use, and fatal motor vehicle crashes in California. *Prevention Science*. Vol 6, issue 2, pp 139-148.
- Romano, E. Voas, R. V. And Tippetts, S. 2006. Stop sign violations: The role of race and ethnicity on fatal crashes, *Journal of Safety Research*, vol 37, issue 1, pp 1-7.
- Sinclair, S. A. Smith, G. A. and Xiang, H. Y. 2006. A comparison of non-fatal unintentional injuries in the United States among US-born and foreign-born persons. *Journal of Community Health*. Vol 31, issue 4, pp 303-325.
- Sveaass, N. & Johansen, E. (2008), Drømmen bortenfor: Traumatiserte flyktingers møte med psykologisk behandling, *Tidsskrift for Norsk Psykologforening 3*, 1282-1291.
- Sølvsberg, A.M. & Rismark, M. (2005), *Kommunikasjon på flerfelts veg – innvandreres møte med norsk trafikkultur*, NTNU ViLL, Trondheim.
- Sörensen, G. och Yahya, M.-R. (Arbetsdokument, 2008). Utlandsfödda personbilsförarens risker i trafiken i jämförelse med norskfödda 1 Linköping. Statens väg- och transportforskningsinstitut.
- Van Dyck, S. (2006), *Immigrants in traffic – Survey Report from the Swedish Road Administration carried out by Mobiel 21 vzw*, Vägverket, Sweden. [http://www.mobiel-21.be/index\\_eng.aspx?SGREF=1130&CREF=2173](http://www.mobiel-21.be/index_eng.aspx?SGREF=1130&CREF=2173)  
Vägverkets nettsted: [http://www.vv.se/templates/page3\\_124.aspx](http://www.vv.se/templates/page3_124.aspx)
- Vägverket Regionerna Skåne, Sydöst och Väst 2005. *Bilbältesanvändning och förekomst av alkohol och droger i dödsolyckor – Fördjupad analys av dödsolyckor i södra Sverige åren 1997-2003*. Publikation 2005:69. Vägverket. Sverige.
- Yahya, M-R. 2001. *Invandrare och trafiksäkerhet (förstudie). En analys av tillgängliga data i Sverige*. VTI meddelande 907. Linköping, Statens väg- og transportforskningsinstitut.
- Wenäll 2001. *Barn i bil. En studie av dödsolyckor under åren 1992-1997*. VTI-notat 46-2001. Linköping, Statens väg- og transportforskningsinstitut.
- WHO (2004) *World report on road traffic injury prevention: summary*. Geneva, WHO.

---

<sup>1</sup> Teksten er en forkortet versjon av et arbeidsdokument ..... utgitt av VTI, Sverige.

**Web-lenker:**

<http://www.ssb.no/innvbef/>

Statistisk sentralbyrås nettsted 1.nov. 2008:

<http://www.ssb.no/innvandring/>

Statistisk sentralbyrås nettsted, 1. nov. 2008:

<http://www.ssb.no/emner/02/01/10/innvbef/tab-2008-04-29-10>

Statistisk sentralbyrås nettsted, 1. nov 2008.

<http://www.ssb.no/inntind/>

Statistisk sentralbyrås nettsted, 1.nov. 2008

<http://www.ssb.no/emner/02/01/10/innvbef/tab-2008-04-29-14.html>

Statistisk sentralbyrås nettsted, 1.nov. 2008.

<http://www.ssb.no/emner/04/01/utinnv/tab-2003-02-26-03.html>

Statistisk sentralbyrås nettsted, 1.nov. 2008.

[http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?c=Page&cid=1162823410532&pagename=f  
orerkort%2FPage%2FSSVsubSideInnholdMal](http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?c=Page&cid=1162823410532&pagename=f<br/>orerkort%2FPage%2FSSVsubSideInnholdMal)

Statens Vegvesens nettsted 2008, 1.november 2008:

# Vedlegg

## Innhold

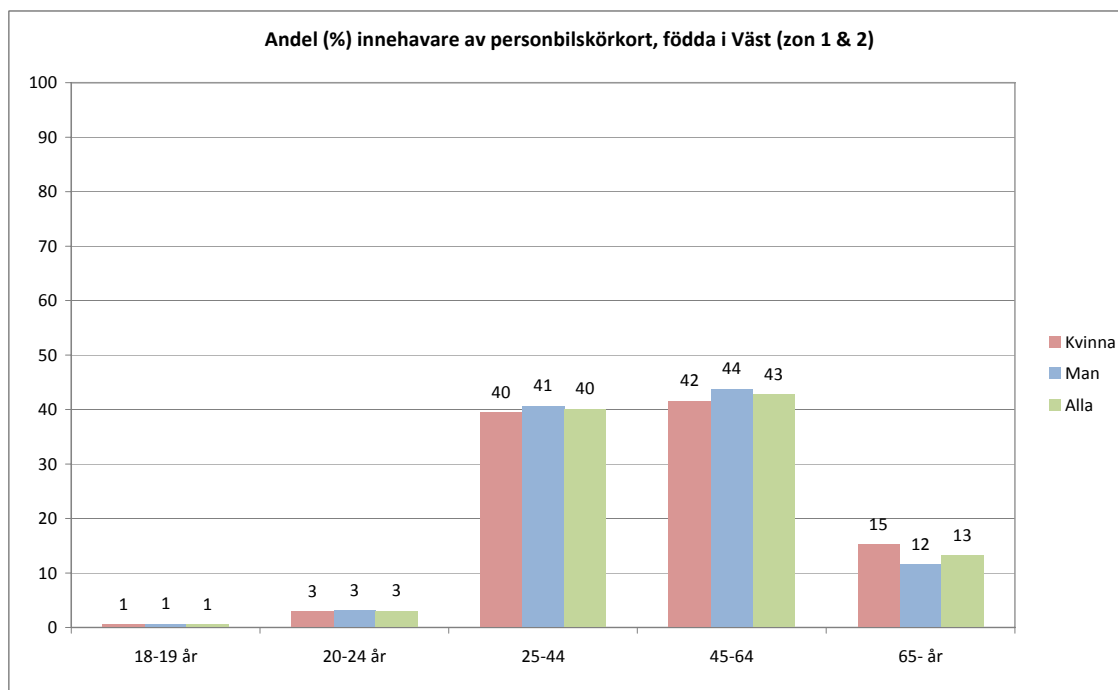
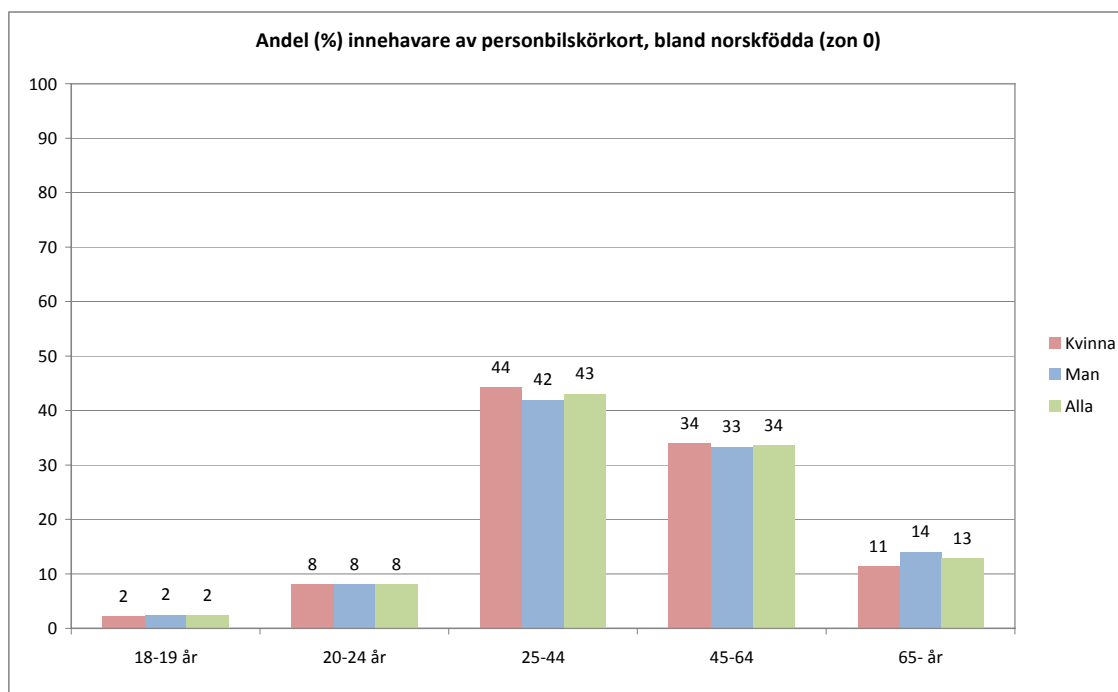
<b>Vedlegg 1 (Del 1) .....</b>	<b>145</b>
<b>Vedlegg 2 (Del 1) .....</b>	<b>147</b>
<b>Vedlegg 3 (Del 1) .....</b>	<b>149</b>
<b>Vedlegg 4 (Del 2) .....</b>	<b>151</b>
<b>Vedlegg 5 (Del 3) .....</b>	<b>153</b>
<b>Vedlegg 6 (Del 3) .....</b>	<b>155</b>
<b>Vedlegg 7 (Del 3) .....</b>	<b>163</b>

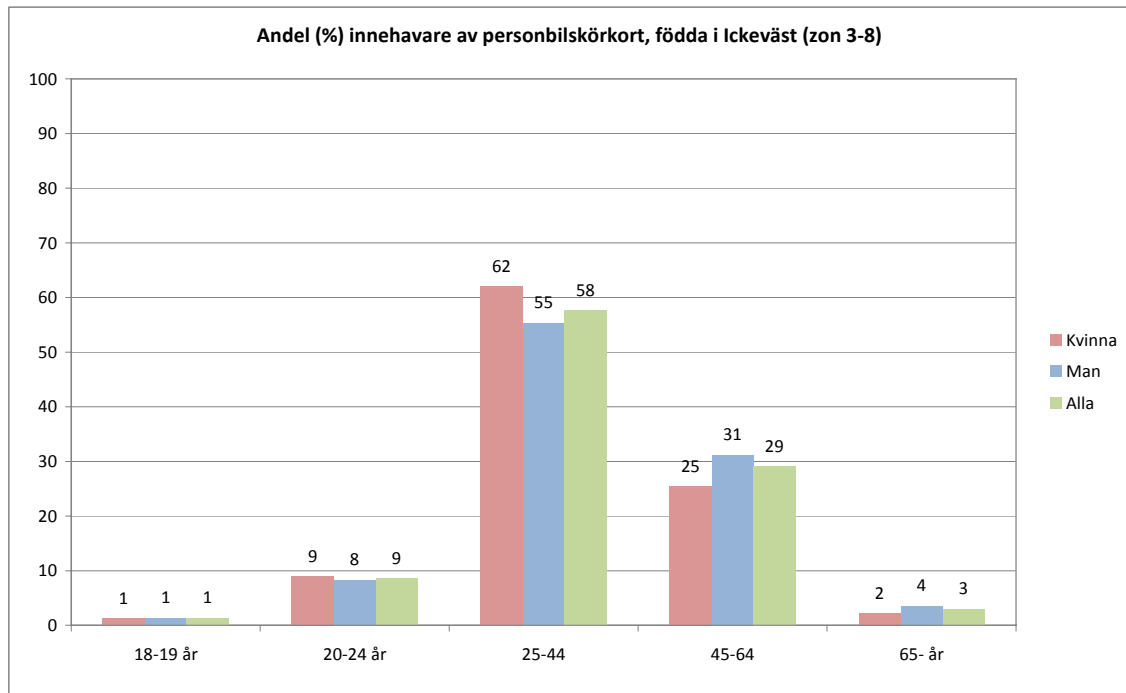




## Vedlegg 1 (Del 1)

*Bilaga 1. Andel innehavere av norsk personbilskørkort bland norskfødde, vøstfødde respektive ickevøstfødde, per køn og øldersgrupp. Gjennomsnittlig vørde før femårsperioden 2002–2006.*





## Vedlegg 2 (Del 1)

Bilaga 2. Antal personbilsførere inblandede i polisrapporterede vägtrafikolyckor under 2002–2006. Årsmedelvärde. Värden redovisas endast på aggregerad nivå, eftersom vissa grupper är för små för att redovisa.

Kvinna						
Zon	18-19 år	20-24 år	25-44 år	45-64 år	65- år	Totalt
0	254	366	1 278	740	196	2 834

1	-	-	-	-	-	99
2	-	-	-	-	-	5
1&2	-	6	54	33	-	104
3	-	-	-	-	-	24
4	-	-	-	-	-	12
5	-	-	-	-	-	52
6	-	-	-	-	-	17
7	-	-	-	-	-	7
8	-	-	-	-	-	13
3-8	-	18	78	22	-	125
0-8	262	391	1 410	795	205	3 063
okänd	12	26	99	52	27	216
<b>Totalt</b>	<b>274</b>	<b>417</b>	<b>1 509</b>	<b>846</b>	<b>233</b>	<b>3 279</b>

Man	18-19 år	20-24 år	25-44	45-64	65- år	Totalt
Zon						
0	666	836	2 054	1 354	620	5 531
1	-	-	-	-	-	157
2	-	-	-	-	-	36
1&2	7	21	100	53	12	192
3	-	-	-	-	-	91
4	-	-	-	-	-	11
5	-	-	-	-	-	175
6	-	-	-	-	-	143
7	-	-	-	-	-	60
8	-	-	-	-	-	28
3-8	30	75	319	78	5	507
0-8	703	932	2 473	1 486	637	6 231
okänd	37	88	272	167	299	863
<b>Totalt</b>	<b>740</b>	<b>1 020</b>	<b>2 745</b>	<b>1 653</b>	<b>937</b>	<b>7 094</b>



## Vedlegg 3 (Del 1)

*Bilaga 3. Risk att bli inblandad i ulycka mått som antal personbilsførere inblandade i vägtrafikolykker per 1000 personbilsførerkort og år for länder med fler än 1000 personbilsførerkort oppdelat for kvinner og m n.*

Antal Pb_f�rere i olykker per 1000 kk og �r (�ver 1000 kk i totalen)				
Zone	Land	Kvinna	Man	Totalt
1	Sverige	3,2	5,5	4,3
1	USA	1,6	2,3	2,0
1	Danmark	2,6	4,3	3,5
1	Storbritannia	2,0	2,8	2,5
1	Tyskland	4,2	3,6	3,9
5	Pakistan	4,4	12,6	11,1
5	Vietnam	3,1	5,4	4,6
6	Iran	4,9	9,9	8,6
6	Irak	8,1	12,8	12,3
3	Bosnia-Hercegovina	3,9	8,4	7,1
3	Serbia	3,0	9,1	7,3
2	Tyrkia	3,9	7,9	7,1
5	Sri Lanka	4,1	7,9	7,0
3	Polen	3,3	5,3	4,1
1	Nederland	2,1	2,4	2,3
5	S�r-Korea	3,8	6,5	4,7
5	India	3,1	7,1	5,6
1	Finland	2,4	4,3	3,2
4	Russland	3,6	7,5	5,0
5	Filippinene	4,8	5,6	5,1
8	Chile	6,8	6,7	6,7
7	Somalia	4,2	14,7	13,5
1	Frankrike	1,8	2,3	2,1
1	Canada	1,1	2,9	2,0
6	Marokko	5,6	5,7	5,7
5	Thailand	3,7	7,2	4,2
1	Island	5,0	7,1	6,1
5	Kina	3,4	2,9	3,1
7	Etiopia	2,1	4,0	3,5
8	Colombia	6,6	9,4	8,2
1	Sveits	1,0	5,3	3,2
5	Afghanistan	4,5	9,6	9,1
2	Spania	2,6	4,7	4,0
2	Italia	0,6	3,1	2,4

Antal skadade Pb_förare per 1000 kk och år (över 1000 kk i toalen)				
Zone	Land	Kvinna	Man	Totalt
1	Sverige	1,8	2,2	2,0
1	USA	1,0	1,2	1,1
1	Danmark	1,2	1,8	1,5
1	Storbritannia	1,1	1,1	1,1
1	Tyskland	2,5	1,5	2,0
5	Pakistan	2,3	5,9	5,2
5	Vietnam	1,8	2,0	1,9
6	Iran	3,5	4,3	4,1
6	Irak	6,0	6,8	6,8
3	Bosnia-Hercegovina	2,9	3,7	3,5
3	Serbia	2,3	4,9	4,1
2	Tyrkia	1,5	3,7	3,3
5	Sri Lanka	2,8	3,9	3,6
3	Polen	1,9	1,9	1,9
1	Nederland	1,4	1,1	1,2
5	Sør-Korea	2,1	2,9	2,4
5	India	1,7	3,3	2,7
1	Finland	1,1	1,7	1,3
4	Russland	2,2	3,6	2,7
5	Filippinene	2,7	3,5	3,0
8	Chile	4,6	3,1	3,5
7	Somalia	2,1	8,3	7,6
1	Frankrike	0,7	0,8	0,8
1	Canada	0,8	1,0	0,9
6	Marokko	4,8	2,2	2,5
5	Thailand	2,7	3,9	2,9
1	Island	3,7	3,6	3,6
5	Kina	1,4	1,5	1,4
7	Etiopia	1,0	1,5	1,4
8	Colombia	2,9	4,1	3,6
1	Sveits	0,7	1,9	1,3
5	Afghanistan	3,0	4,9	4,7
2	Spania	1,6	2,2	2,0
2	Italia		1,0	0,7

Vedlegg 4 (Del 2): Temaguide

**Norsk: Anonymitet!**

**Somali: Qarsoodi!**

1. Å kjøre bil i Somalia og Norge
2. Førerkort
3. Bilbelte
4. Vikeplikt
5. Fotgjengere
6. Fart (kjøre fort)
7. Politi
8. Vinterdekk
9. Syklister
10. Trafikkskilt
11. Alkohol og rus





## Vedlegg 5 (Del 3)

### Egen undersøkelse blant somaliere

En tidligere undersøkelse ved Transportøkonomisk institutt viste at svarprosenten blant somaliere med førerkort er svært lav. Vi vet lite om hva som er årsakene til den lave svarprosenten. Det er grunn til å tro at graden av analfabetisme er høyere i denne gruppen er i de andre landgruppene som er blitt undersøkt, men trolig er forklaringen på lav svarprosent mer sammensatt.

Det ble derfor bestemt å prøve få tak i somaliere mer direkte. Ettersom de fleste somaliere bor i Oslo, fant vi det hensiktsmessig å gjennomføre en egen undersøkelse blant somaliere i Oslo. At undersøkelsen ikke blir landsrepresentativ er dermed av mindre betydning.

Planen var å møte opp på ulike somaliske møtesteder for å informere om undersøkelsen og å be om at spørreskjemaet ble utfyllt. Vi startet med å kontakte fire ulike somaliske organisasjoner i Oslo. Oversikt over disse fikk vi fra Oslo kommune. Vi skrev e-post med informasjon om undersøkelsen og at vi ønsket et samarbeid. I disse e-postene la vi også ved spørreskjemaet på somalisk og norsk. Vi ringte også *Batteriet*<sup>1</sup> som har en utstrakt kontakt med innvandrersamfunnet. Av disse fikk vi oppdaterte telefonnumre og kontaktpersoner til ulike somaliske organisasjoner. I løpet av prosessen ble følgende organisasjoner forsøkt kontaktet:

- Somalisk studentforening
- Somalisk nettverk
- Somalisk Kvinneforening
- Child Welfare of Somali Society
- Somalisk velferdsforening
- Tawfliiq Islamsk senter

Noen fikk vi aldri kontakt med, noen fikk vi kontakt med uten at det ledet til samarbeid: Hovedårsaker til at kontakt eller samarbeid ikke ble opprettet:

- e-post ble ikke besvart
- telefonnummer ikke funnet (ikke oppgitt)
- telefonnummer som ikke fungerte/telefon slått av
- foreningen/organisasjonen hadde ikke egne lokaler

Noen mente at de ikke kunne hjelpe oss og avsto vårt forslag. Somalisk Velferdsforening derimot, ved leder Hussein Aden Adib, var positivt innstilt til et samarbeid. Denne foreningen har møtelokaler i Oslo sentrum og på søndager er

---

<sup>1</sup> *Batteriet* ligger under Kirkens Bymisjon og er et et landsdekkende ressurscenter for organisasjoner og personer som arbeider mot fattigdom og sosial ekskludering i Norge, for mer informasjon se [www.kirkensbymisjon.no](http://www.kirkensbymisjon.no)

dette et populært møtested blant somaliske menn. Vi møtte opp en søndag ettermiddag hvor det var ca. 50-60 oppmøtte personer. Det ble informert om undersøkelsen på norsk og dette ble oversatt direkte av lederen av foreningen. Skjemaene på både norsk og somalisk ble dermed lagt ut. De som ønsket å delta i trekningen av et gavekort på reise til 10 000, kunne legge ved et eget ark med kontaktinformasjon. Av de fremmøtte var det enkelte som ikke hadde førerkort, vi ble fortalt at dette skyldtes at det var for dyrt å ta førerkort i Norge. Det ble avtalt at lederen for foreningen skulle samle sammen de ferdige utfylte skjemaer. I de påfølgende ukene forsøkte lederen for foreningen med jevne mellomrom å få flere til å besvare undersøkelsen. Tre uker etter vårt oppmøte i Somalisk velferdsforening er det til sammen 4 antall skjemaer som er fylt ut. Alle er fylt ut på somalisk. Mulige forklaringer på hvorfor det er så få som vil svare på undersøkelsen, vil ikke bli nærmere beskrevet her da det er uttalelser fra enkeltpersoner. Det er imidlertid et stort problem at man verken via post eller ved mer direkte fremgangsmåter som vår får større svarprosent blant somaliere. Det er opplagt et behov for mer kunnskap om hvorfor somaliere ikke svarer på spørreskjemaer og om det finnes andre metoder som er bedre for å få dem i tale.

## Vedlegg 6 (Del 3)

TØI

## Spørreskjema om bilkjøring

## Bakgrunnsspørsmål

## 1. Er du mann eller kvinne?

Mann..... Kvinne..... 

## 2. Hvilket år er du født?

--	--	--	--	--

## 3. Hvilket fylke bor du i? (Sett kryss)

Østfold..... Buskerud..... Rogaland..... Nord-Trøndelag... Akershus..... Telemark..... Hordaland..... Nordland..... Oslo..... Vestfold..... Sogn og Fjordane .... Troms..... Hedmark..... Aust-Agder..... Møre og Romsdal .... Finmark..... Oppland..... Vest-Agder..... Sør-Trøndelag..... 

## 4. Hvordan vil du beskrive stedet der du bor?

By med over 100 000 innbyggere..... By med 50 – 100 000 innbyggere..... By med 25 – 50 000 innbyggere..... By med 10 – 25 000 innbyggere..... By/tettsted med under 10 000 innbyggere..... Omegnskommune til Oslo, Bergen,  
Trondheim eller Stavanger..... Spredtbygd område..... 

## 5. I hvilket år flyttet du til Norge?

--	--	--	--	--

## 6. Hvor mange års utdanning har du??

7 år eller mindre..... 8-12 år..... 13 år eller mer..... 

## Bil og bilbruk

## 7. Hadde du førerkort for vanlig personbil da du kom til Norge?

Nei..... Ja..... 

## 8. Hva slags tilgang har du til bil? (Det er mulig å merke av for flere kategorier)

Eier bil selv..... Disponerer annen bil som jeg kan bruke når jeg vil..... Husstanden disponerer bil som jeg kan låne av og til..... Kan av og til låne bil av venner/kjente..... Har tilgang til bil i jobben..... Har vanligvis ikke tilgang til bil.....

T

**9. Hvor mange år har du kjørt bil i Norge?**

- Mindre enn ett år.....
- Mellom ett og to år .....
- Mellom to og fire år .....
- Mellom fire og ti år .....
- Mer enn ti år.....

**10. Hvor mange år har du kjørt bil totalt (Norge + andre land)?**

- Mindre enn ett år.....
- Mellom ett og to år .....
- Mellom to og fire år .....
- Mellom fire og ti år .....
- Mer enn ti år.....

**11. Omtrent hvor ofte kjører du bil (personbil/varebil) selv?**

- Daglig .....
- 5-6 dager i uka .....
- 3-4 dager i uka .....
- 1-2 dager i uka .....
- Sjeldnere .....

**12. Omtrent hvor langt kjørte du bil (personbil/varebil) selv i går?**
 km
**13. Omtrent hvor langt kjører du i Norge i løpet av et år?**
 km
**14. Er du yrkessjåfør?**

- Ja, kjører taxi/budbil/varebil...
- Ja, kjører buss/lastebil.....
- Nei.....

**15. Hvis ja, omtrent hvor mange kilometer utgjør dette per uke?**
 km
**Syn på bilkjøring og trafikk i Norge**

	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig
16. Trafikkreglene i Norge er for strenge.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Det er stor sjanse for å bli oppdaget hvis jeg bryter trafikkreglene i Norge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Det er vanskelig å ta førerkort i Norge.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Fartsgrensene i Norge er for lave.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Bøtene for å bryte trafikkreglene er for høye i Norge .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Det er vanskelig å kjøre bil i Norge på grunn av snø og is .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. Det er vanskelig å kjøre bil i Norge når man har lært å kjøre bil i et annet land med andre regler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**23. Er det noe annet du vil si om bilkjøring og trafikk i Norge?**

- Nei .....
- Ja.....

**24. Hvis ja, hva ønsker du å si?**


---

T

T

T

,

## Trafikk og bilkjøring

**25. Holder du fartsgrensene når du kjører bil?** (På en skala fra 1-5 hvor 1 er alltid og 5 aldri)

	Alltid					Aldri
	1	2	3	4	5	
I byer og tettsteder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utenfor tettsteder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**26. Hva er den viktigste årsaken til at du overholder fartsgrensene?**

- Det er sikrest/tryggest .....
- Boten er for høy .....
- Redd for å skade fotgjengere/syklister .....
- Vennene mine/familien min liker ikke at jeg kjører for fort.....
- Det er påbudt .....
- Annet .....

**27. I de tilfellene der du kjører fortere enn fartsgrensen, hva er de viktigste årsakene til dette?**  
(Kryss av for den/de viktigste årsakene. Maksimalt tre kryss.)

- Fartsgrensen var for lav .....
- Fordi de andre kjører like fort.....
- Jeg er en god sjåføer og har god kontroll over bilen selv ved høye hastigheter .....
- Følte unaturlig å kjøre så sakte på den aktuelle strekningen .....
- Liker å kjøre fort.....
- Hadde dårlig tid.....
- Var (nesten) ingen andre biler på vegen.....
- Mine venner/familie liker ikke å sitte på med meg når jeg kjører for sakte .....
- Svært liten sannsynlighet for at jeg skal bli tatt i kontroll.....
- Guds/Allahs vilje bestemmer om det skal skje en ulykke eller ikke. Hva jeg gjør i trafikken har derfor ingen betydning .....
- Kjører aldri fortere enn fartsgrensen .....
- Annet .....

**28. Bruker du bilbelte når du kjører bil.** (På en skala fra 1-5 hvor 1 er alltid og 5 aldri)

	Alltid					Aldri
	1	2	3	4	5	
I byer og tettsteder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utenfor tettsteder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T

T

T

I

**29. Hva er den viktigste årsaken til at du bruker bilbelte?**

- Jeg vil unngå å bli skadet i en eventuell ulykke ...
- Boten er for høy .....
- Vennene mine bruker bilbelte .....
- Det er påbudt .....
- Annet .....

**30. I de tilfellene der du ikke bruker bilbelte hva er de viktigste årsakene til dette?**  
(Kryss av for den/de viktigste årsakene. Maksimalt tre kryss.)

- Skulle kun kjøre et kort stykke .....
- Det er ubehagelig å ha på seg belte .....
- Det er feigt å kjøre med belte.....
- Vennene mine/familien min bruker ikke belte .....
- Kjører så sakte at jeg ikke ville blitt skadd i en eventuell ulykke .....
- Jeg er en så dyktig sjåfør at jeg klarer å unngå en ulykke .....
- Det er svært liten sannsynlighet for at jeg skal bli tatt i kontroll.....
- Guds/Allahs vilje bestemmer om det skal skje en ulykke eller ikke.  
Hva jeg gjør i trafikken har derfor ingen betydning .....
- Jeg bruker alltid bilbelte .....
- Annet .....

**31. Hvis du har barn på 8 år eller yngre som passasjerer i bilen, hvor ofte er disse plassert i barnestol/pute?**

- Aldri .....
- Sjelden.....
- Av og til .....
- Ofte.....
- Alltid.....

**32. Hvis du av og til ikke plasserer barna i tilpasset barneutstyr, hva er de vanligste årsakene til dette?** (Kryss av for den/de viktigste årsakene. Maksimalt tre kryss.)

- Skal kun en kort tur .....
- Kjører sakte og forsiktig .....
- Har ikke barnestol/pute (til alle) .....
- For dyrt å kjøpe inn .....
- Barnestolen(e) tar for stor plass.....
- Trengs ikke for så store barn .....
- Trengs ikke så lenge barna sitter rolig .....
- Det er like sikkert med bare et vanlig bilbelte.....
- Barnet blir holdt fast av en voksen person .....
- Annet .....

T

I

T

,

**33. Har det hendt at du enkelte ganger i løpet av de siste 12 månedene har kjørt bil i alkoholpåvirket tilstand?**

- Ja, en gang .....
- Ja, flere ganger .....
- Nei, aldri .....
- Drikker aldri alkohol .....

**34. Hvis ja, i hvilken grad tror du promillekjøring kan påvirke din mulighet for å bli innblandet i en ulykke?**

- Ingen betydning .....
- I liten grad .....
- I stor grad .....

**35. Har det hendt at du har kjørt bil etter at du har brukt noen av følgende stoffer? Flere kryss mulig.**

- Ja, reseptbelagte smertestillende/beroligende piller (pinex forte, valium eller liknende) .....
- Ja, mariuhana/hasj .....
- Ja, khat .....
- Ja, kokain .....
- Ja, morfin/heroin .....
- Ja, amfetamin .....
- Nei .....

**36. Hvis ja, i hvilken grad tror du det stoffet/de stoffene du har brukt kan påvirke muligheten for å bli innblandet i en ulykke?**

- Ingen betydning .....
- I liten grad .....
- I stor grad .....

**Hvor ofte gjør du følgende:**

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Alltid
37. Bruker blinklys når du skal svinge til høyre? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Kjører bevisst for fort for å følge samme fart som de andre bilene? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39. Kjører bevisst for fort på store veger når det er lite trafikk?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Passer på at avstanden til kjøretøyet foran er stor nok (3 sekunders regelen) på landevei? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41. Passer på at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42. Kjører bil selv om du egentlig er for trøtt og uopplagt til å kjøre? ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T

┌

T

I

### 43. Har du i løpet av det siste året fått bot/gebyr for brudd på trafikkreglene (se bort fra parkeringsgebyr) som bilfører i Norge?

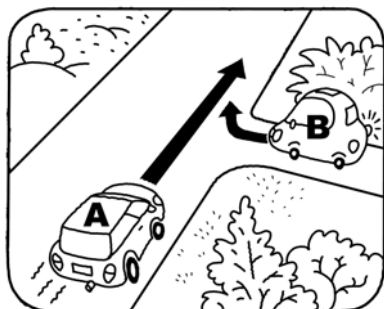
- Nei .....
- Ja, en gang .....
- Ja, to ganger .....
- Ja, 3 eller flere ganger ....

### Nedenfor følger noen påstander om trafikk og bilkjøring. Vi vil gjerne at du svarer på hvor enig du er i de ulike påstandene

	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig
44. Hovedårsaken til de fleste trafikkulykker er feil og feilvurderinger som trafikantene gjør.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
45. Det er lite som kan gjøres for å forhindre ulykker, det som skjer, det skjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46. Dårlige veier er den viktigste årsaken til ulykker .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
47. En som er god til å kjøre bil kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet trafikkulykker vært redusert kraftig .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
49. De fleste ulykker skyldes at det er så mange som ikke kan kjøre bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Forhold til andre trafikanter

Tenk deg at du kommer kjørende i ca. 50 km/t på en ganske bred vei. Du er A på tegningen og du nærmer deg et kryss der det kommer en annen bil (B på tegningen) fra høyre. B skal svinge inn på den samme veien som du kjører (se tegningen). Krysset har ingen spesiell vikepliktsregulering noe som innebærer at høyreregelen gjelder. B kommer fra høyre, men du kommer på en større og bredere vei.



### 50. Hender det at du er i tvil om du eller B skal kjøre først i slike situasjoner?

- Ja, det hender .....
- Nei, jeg lar alltid B kjøre først .....
- Nei, jeg kjører alltid først selv .....
- Vet ikke .....

### Hvis det hender du er i tvil, vil vi gjerne vite om du benytter noen av følgende teknikker for å få informasjon om hva B kommer til å gjøre i slike situasjoner. Sett ett kryss for hver linje:

	Alltid	Ofte	Av og til	Sjelden	Aldri
51. Jeg ser etter om B vinker meg fram eller bruker andre signaler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
52. Jeg ser på ansiktet/øynene til føreren av B.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
53. Jeg ser etter om B nøler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54. Jeg legger merke til om føreren av B er mann eller kvinne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
55. Jeg legger merke til hvor fort B kommer mot krysset .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
56. Jeg legger merke til alderen på føreren av B .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
57. Jeg legger merke til hva slags bil B er.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

T

I



T

**58. Når du kjører på en vei uten forkjørsrett (dvs. at du har vikeplikt for biler fra høyre), hender det av og til at du ikke følger høyreregelen?**

Nei

Ja

**59. Hvis ja, hva tror du er den eller de viktigste årsakene. Flere kryss mulig.**

Jeg glemmer høyreregelen/er ikke vant til høyreregelen.....

Jeg mener at det er bilen som kommer fra en mindre vei som må se seg for hvis jeg kjører på den største veien .....

Høyreregelen har ingen praktisk betydning og kan ikke hindre ulykker....

Jeg klarer å styre unna hvis en bil skulle komme fra høyre .....

Jeg har dårlig tid.....

Jeg har blikkontakt med fører som kommer fra sidegate og ser at jeg ikke behøver å senke farten.....

Det kan bli kø bak meg om jeg senker farten .....

Annet (her kan du oppgi andre årsaker dersom ingen av alternativene over passer):.....

**Hvor enig er du i følgende påstander:**

	Helt enig	Ganske enig	Verken enig eller uenig	Ganske uenig	Helt uenig
60. Barn som sykler må forstå og følge trafikkreglene .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
61. Hovedansvaret for barns sikkerhet når de går eller sykler i trafikken hviler på foreldrene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
62. Syklister som sykler på bilveien, skal selv sørge for å unngå kollisjon med biler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
63. Syklisten har ikke lov til å sykle i veien når det er fortau på siden .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
64. Bilførere skal alltid ta hensyn til syklister og fotgjengere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**65. Tenk deg at du kjører på en landevei, og litt lenger frem ser du noen barn som leker i veikanten. Hva vil du gjøre i denne situasjonen? Kryss av for det alternativet du mener er det mest vanlige for deg.**

Kjøre videre i samme fart .....

Vurdere om barna har sett meg eller ikke. Har de sett meg, behøver jeg ikke senke farten.....

Vurdere om det er mange biler bak meg. Er det mange biler bak meg kan jeg ikke redusere farten .....

Jeg vil senke farten og være ekstra oppmerksom til jeg har kjørt forbi barna.....

T

T

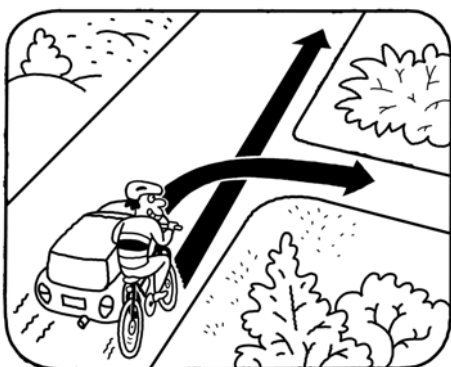
**66. Tenk deg at to fotgjengere nærmer seg et gangfelt og at du akkurat kan rekke å kjøre over hvis du beholder samme fart. Hva gjør du? Kryss av for det alternativet du mener er mest vanlig for deg å gjøre i en slik situasjon:**

- Jeg prøver å få øyekontakt med personene for å vurdere om jeg skal stoppe eller kjøre videre .....
- Jeg holder farten og kjører videre.....
- Jeg øker farten for å være sikker på at jeg får kjørt over gangfeltet før personene begynner å gå over veien .....
- Jeg senker farten og slipper dem over veien .....
- Jeg prøver å unngå øyekontakt slik at jeg kan kjøre over gangfeltet uhindret.....
- Annet (her kan du skrive inn det som er mest vanlig for deg å gjøre dersom ingen av alternativene over passer):.....
- 
- 

**Hvor enig er du i følgende påstander om fotgjengere som skal krysse et gangfelt når du er bilist:**

- |  | Helt enig                | Ganske enig              | Verken enig eller uenig  | Ganske uenig             | Helt uenig               |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 67. Det er de som skal vente til jeg har kjørt.....                                      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 68. Det er alltid jeg som skal ta hensyn til fotgjenger .....                            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 69. Jeg kan ikke gjøre noe med det som skjer i trafikken, det som skjer, det skjer ..... | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**70. Tenk deg at du kommer kjørende i 30 km i timen på en ganske bred vei. Du er bilen på tegningen og du nærmer deg et kryss der du skal kjøre inn til høyre. På høyre side av deg er det en syklist som skal kjøre rett fram. Hender det du er i tvil om du som bilist skal kjøre først eller om syklisten skal kjøre først.**



- Ja, det hender jeg er i tvil.....
- Nei, jeg lar alltid syklisten kjøre først.....
- Nei, jeg kjører alltid først selv.....
- Vet ikke .....

**Da har vi ikke flere spørsmål**

**Takk for at du var med på undersøkelsen**

T

### Vedlegg 7 (Del 3) Atferdsspørsmål som ikke er tatt med i analysene.

Vedleggstabell 1 Oversikt over svarfordelingen blant henholdsvis innvandrere og norskfødte på ulike atferdsspørsmål (spørsmål 37-40 og spørsmål 42). I prosent.

I hvilken grad gjør du følgende?	Innvandrere	Norske	Totalt
<b>Bruker blinklys når du skal svinge til høyre?<sup>i.s.</sup></b>			
Aldri	1	0	1
Sjelden	0	1	0
Av og til	2	2	2
Ofte	20	21	20
Alltid	76	76	76
Totalt	100	100	100
N=	655	486	1141
<b>Kjører bevisst for fort for å følge samme fart som de andre bilene?<sup>***</sup></b>			
Aldri	30	14	23
Sjelden	27	21	25
Av og til	27	42	33
Ofte	12	19	15
Alltid	4	3	4
Totalt	100	100	100
N=	644	478	1122
<b>Kjører bevisst for fort på store veger når det er lite trafikk?<sup>***</sup></b>			
Aldri	28	13	22
Sjelden	30	24	28
Av og til	27	37	31
Ofte	13	21	16
Alltid	2	4	3
Totalt	100	100	100
N=	642	477	1119
<b>Passer å at avstanden til kjøretøyet foran er stor nok (3 sekunders regelen) på landevei?<sup>***</sup></b>			
Aldri	1	1	1
Sjelden	2	0	1
Av og til	6	7	6
Ofte	34	47	40
Alltid	57	45	52
Totalt	100	100	100
N=	647	485	1132
<b>Kjører bil selv om du egentlig er for trøtt og uopplagt?<sup>***</sup></b>			
Aldri	35	18	28
Sjelden	40	57	47
Av og til	20	23	21
Ofte	5	2	3
Alltid	1	0	1
Totalt	100	100	100
N=	648	481	1129

Kji-kvadrattest: i.s.= ikke signifikant, \*\*\*=p<0,000

**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo