



## **Statens vegvesens visjon:**

**"På veg for eit betre samfunn"**

### **Vi vil**

- ***ta ansvar og vise tillit***
- ***vere opne og kundevenlege***
- ***vere romslege og skape arbeidsglede***

# TS-RAPPORT

## Tittel

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafiksikkerhet - 2008

## Forfattere

Ross Phillips og Aslak Fyhri -  
Transportøkonomisk institutt

## Avdeling/kontor

Veg- og trafikkavdelingen  
Trafiksikkerhetsseksjonen

## Prosjektnr

## Rapportnr

03/2009

## Prosjektleder

Richard Muskaug

Etatssatsingsområde/oppdragsgiver

Trafiksikkerhet

## Emneord

Trafiksikkerhet, Kunnskap, Atferd, Holdning

## Sammendrag

Rapporten viser resultatene av en omfattende spørreundersøkelse om trafikantenes kunnskaper om trafiksikkerhet, deres atferd i trafikken og deres holdning til et utvalg temaer vedrørende trafiksikkerhet. Det er femte gang undersøkelsen blir gjennomført, og den vil ventelig bli gjentatt med jevne mellomrom i årene som kommer.

Språk Norsk

Antall sider 96

Dato 2009-04-14

ISSN 1503-5743

# TS-REPORT

## Title

Roaduser knowledge about and attitude towards road safety - 2008

## Autors

Ross Phillips og Aslak Fyhri -  
Transportøkonomisk institutt

## Department/division

Roads and Traffic Department  
Traffic Safety Section

## Project number

## Report number

03/2009

## Project manager

Richard Muskaug

Project program/employer

Road Safety

## Key words

Road Safety, Knowledge, Behaviour, Attitude

## Summary

The report presents the results of a telephone survey on peoples knowledge about road safety, their behaviour in traffic and their attitude towards a number of topics related to road safety. It is the fifth time the survey is carried out, and it will probably be repeated with regular intervals in the years to come.

Language of report Norwegian

Number of pages 96

Date 2009-04-14

## Forord

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

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

Den første undersøkelsen ble gjennomført av Opinion A/S sommeren 1998, og ble rapportert i en egen rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet" (TTS/14/1998). Den andre undersøkelsen ble gjennomført av Opinion A/S i 2000, og resultatene ble rapportert i en TTS rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet 2000" (TTS-9-2001). Den tredje undersøkelsen ble gjennomført av Analysehuset A/S i 2002, og resultatene ble rapportert i rapport 05/2003 fra Veg- og trafikkavdelingen, TS-seksjonen. Den fjerde undersøkelsen ble gjennomført av Analysehuset A/S i 2004 og ble rapportert i rapport 3/2005 på Veg- og trafikkavdelinge.

Denne femte undersøkelsen ble gjennomført av Transportøkonomisk institutt i 2008 ved hjelp av Opinion A/S og Easy Connect A/S.

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

Oslo, april 2009

Veg- og trafikkavdelingen

Trafikksikkerhetsseksjonen



Finn Harald Amundsen

seksjonsleder

Arbeidsdokument av 30.03.08  
3353 SPOTS  
Ross Phillips  
Aslak Fyhri

SM/2010/2008

# **Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet – 2008**

*Arbeidsdokumentet er kvalitetssikret av avdelingsleder Marika Kolbenstvedt.*

*Transportøkonomisk institutt, 10.mars 2009*

*Marika Kolbenstvedt  
avdelingsleder*

## Forord

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

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

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

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

Den første undersøkelsen ble gjennomført sommeren 1998, og ble rapportert i en egen rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet" (TTS/14/1998). Den andre undersøkelsen ble gjennomført av Opinion A/S i 2000, og resultatene ble rapportert i et eget TØI arbeidsdokument (Fyhri), samt i egen TTS rapport "Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet 2000" (TTS/9/2001). De tredje og fjerde undersøkelsene ble gjennomført av Analysehuset AS i 2002 og 2004, og ble også rapportert i TØI arbeidsdokumenter (Fyhri).

Dette arbeidsdokumentet er laget i samsvar med Opplegg 2 gitt i TØI arbeidsdokument av Phillips & Fyhri (2008), som svarte på Statens vegvesens tilbudsinnbydelse med saksnummer 2008068070. Det beskriver resultatene fra en undersøkelse gjennomført av TØI ved hjelp av leverandørene Opinion A/S og Easy Connect A/S i 2008. Det sammenligner også de seneste resultatene med tidligere undersøkelser. Til slutt sammenligner det telefon- og webbaserte undersøkelsesmetoder, i et forsøk på å gjøre bruk av kun nettbaserte metoder mulig i fremtiden.

Spørsmålene er formulert av Vegdirektoratet. Hos Vegdirektoratet har Richard Muskaug vært ansvarlig for undersøkelsen. Undersøkelsen er finansiert av Vegdirektoratet. Forsker Ross Phillips og assisterende avdelingsleder Aslak Fyhri ved TØI har vært ansvarlige for dette arbeidsdokumentet, som i stor grad er en oppdatering av TØI arbeidsdokument 1665/2005 (Fyhri).

## Innhold

<b>Oppsummering</b> .....	<b>6</b>
Resultater fra telefonundersøkelsen .....	6
Kunnskap.....	6
Atferd .....	7
Holdninger.....	7
Sammenligning av datainnsamlingsmetoder.....	7
<b>1 Innledning</b> .....	<b>9</b>
1.1 Gjennomføring av undersøkelsen.....	9
1.2 Mot webbaserte undersøkelsesmetoder.....	10
1.3 Feilmarginer .....	10
1.4 Utvalget i hovedundersøkelsen er vektet etter alder .....	11
1.5 Bakgrunnsvariable.....	12
<b>2 Kunnskap om trafikksikkerhet</b> .....	<b>16</b>
2.1 Drepte i trafikken .....	16
2.2 Hva er boten for å kjøre for fort? .....	18
2.3 Hvor fort må du kjøre for å miste førerkortet?.....	19
2.4 Hva er straffen for å kjøre med høy promille? .....	20
2.5 Hvilken bot får man for kjøring med lavpromille? .....	21
2.6 Hvilke overtredelser får man prikker i førerkortet for?.....	22
2.7 Antall prikker for å kjøre for fort på en veg med 80 km/t.....	24
<b>3 Atferd i trafikken</b> .....	<b>26</b>
3.1 Promillekjøring.....	26
3.2 Fotgjengeres bruk av refleks .....	27
3.3 Sykling om sommeren.....	29
3.4 Bruk av sykkellys .....	31
3.5 Bruk av sykkelhjelme.....	33
3.6 Fartsvalg på veg med fartsgrense 50 km/t.....	35
3.7 Fartsvalg på veg med fartsgrense 80 km/t.....	37
3.8 Bilbelte bruk som fører .....	39
3.9 Bilbelte bruk som passasjer i baksetet.....	40
3.10 Sovning bak rattet.....	41
<b>4 Holdninger til trafikksikkerhet</b> .....	<b>43</b>
4.1 Påbud om sykkelhjelme .....	43
4.2 Påbud om refleks .....	45
4.3 Fængselsstraff for promillekjøring.....	46
4.4 Økt promillegrense.....	47
4.5 Senking av fartsgrense i boligområder.....	48
4.6 Senking av fartsgrense i byer og tettsteder.....	49
4.7 Fartsgrensen på 4-felts motorveger .....	50
4.8 Opplæring i bilkjøring på skole.....	51
4.9 Myndighetenes ansvar å forbedre sikkerhet på vegene.....	52
4.10 Fartsgrensene bør senkes for å gi høyere trafikksikkerhet.....	53
4.11 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn 130 km/t.....	54
4.12 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn fartsgrensen.....	55
4.13 Sikkerhet på vegene .....	56
4.14 Rutinerte bilister kan kjøre litt for fort .....	57
4.15 Bilistenes hensyn til fotgjengere .....	58

## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

4.16	Trafikantenes ansvar for sikkerheten på vegene .....	59
4.17	Bot for fartsovertredelser .....	61
4.18	Begrensning av biltrafikken .....	62
4.19	Hensynsfullhet hos tunge kjøretøy .....	63
4.20	Bruk av fotobokser .....	64
4.21	Bilisters vikeplikt for syklistene .....	65
4.22	Bøter bør beregnes ut fra inntekt .....	66
4.23	Alkolås i busser .....	67
<b>5</b>	<b>Hvilke bakgrunnsfaktorer er viktigste? .....</b>	<b>68</b>
5.1	Hva påvirker kunnskap om trafikksikkerhet? .....	69
5.2	Hva påvirker atferd i trafikken? .....	71
5.3	Hva påvirker holdninger til trafikksikkerhet? .....	71
5.4	Oppsummering .....	72
<b>6.</b>	<b>Datainnsamlingsmetode.....</b>	<b>73</b>
6.1	Bakgrunnsvariabler av respondenter ifølge datainnsamlingsmetode....	73
6.2	Påvirker datainnsamlingsmetode svarene på nøkkelspørsmål? .....	75
<b>7</b>	<b>Oppsummering .....</b>	<b>79</b>
7.1	Kunnskap.....	79
7.2	Atferd .....	80
7.3	Holdninger.....	81
7.4	Datainnsamlingsmetode .....	82
<b>Appendiks A.....</b>		<b>84</b>
<b>Appendiks B.....</b>		<b>90</b>
	Telefon (n=1500) versus nettpanel (n=500) og nett-via-brev (n=269) .....	90
	Telefon (n=1200) versus tilfeldig undergruppe (n=300).....	92



## Oppsummering

Rapporten presenterer data fra en tilstandsundersøkelse av et utvalg av den norske befolkningen, som angir kunnskap, atferd og holdninger overfor trafikksikkerhet. Den er et ledd i en rekke slike undersøkelser foretatt i Staten vegvesens regi i 1998, 2000, 2002 og 2004.

Rapporten har to formål eller problemstillinger

- i. Å beskrive kunnskap, atferd og holdninger i 2008 og sammenligne dem med tidligere år.
- ii. Å sammenligne telefon- og nettundersøkelsesmetoder for å kunne trekke konklusjoner om en overgang fra telefon til nett i framtida.

Undersøkelsen omfatter derfor både en telefonundersøkelse, en nettundersøkelse med invitasjonsbrev og en nettundersøkelse blant paneldeltakere. Den første problemstillingen søkes besvart med data fra telefonundersøkelsen, mens data fra alle undersøkelsene er brukt for å belyse den andre problemstillingen.

### Resultater fra telefonundersøkelsen

Prosedyren for telefonundersøkelsen er som følger:

- Telefonundersøkelse med 1500 respondenter.
- Respondentene stilt 40 spørsmål om kunnskap, atferd og holdninger, og disse er stort sett det samme som i tidligere år.
- Utvalget er vektet etter alder slik at det representerer den norske befolkningen med hensyn til alder, kjønn og geografi.

86 prosent av utvalget har førerkort for bil, 79 prosent disponerer bil og 47 prosent kjører over 12.000 km i året.

### Kunnskap

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

Mens det har skjedd en liten men signifikant nedgang i kunnskapsnivået i forhold til antall drepte i trafikken siden 2004, er situasjonen innviklet av endringer i antall drept i trafikken over tid. Når det gjelder hvilken straff man får for å kjøre med promille på 1,6, er det en økt bevissthet om at en får både bot og ubetinget fengsel. Kunnskapsnivået om boten for lav promille har økt noe siden 2004, men er fortsatt svært lav. Andelen som oppgir rett svar på overtredelser som gir prikker i førerkortet har også økt siden 2004, men det er ikke noen signifikant endring i kunnskap om antall prikker i førerkortet for å kjøre for fort i 80-sone.

## Atferd

Mens kunnskapsnivået generelt sett fortsatt er lavt blant utvalget i 2008, ser vi at de fleste endringene over tid er positive når det gjelder kunnskap om straff for lovbrudd i trafikken. Derfor er det interessant å se om det er en forbedring i den type atferd som fører til straff. Det har ikke skjedd en signifikant endring i promillekjøring siden 2004, ifølge de svar folk selv oppgir. Det har heller ikke skjedd positive endringer når det gjelder fart.

I 2008 stilte vi også noen nye spørsmål om atferd blant bilister. Vi ser av disse at det er færre som bruker bilbelte i baksetet enn i forsetet. Videre ser vi at 30 prosent av de spurte har vært redd for å sovne bak rattet i løpet av det siste året, og at så mange som 29 prosent sier de har stoppet opp for å sove når de har vært trøtte.

Det er interessant å sammenligne trafikksikkerhetsatferd blant myke trafikanter med den blant bilister. Regelmessig sykkelhjelmbruk har økt betydelig fra 2004 til 2008 (fra 35 til 44 prosent), og refleksbruk blant fotgjengere har også økt i denne perioden. Mens vi ikke kan se at bilistenes atferd har blitt forbedret i de siste årene, kan vi altså se klare positive endringer i selvrappporterte atferd blant myke trafikanter.

## Holdninger

Når man ser på endringene i holdninger til påbud om refleks og hjelmbruk, kan det virke som forbedringene i trafikantatferd ikke er begrunnet av holdningsendringer. Andelen som er enig i at sykkelhjelm bør være påbudt har ikke endret seg, og andelen som er enig i at refleks bør være påbudt har faktisk sunket litt siden 2004. Men her er det viktig å huske at holdningsspørsmålene spør om meninger om påbud og ikke om hvordan man bør oppføre seg i trafikken.

Andelen respondenter som støtter den eksisterende promillegrensen har vokst signifikant over tid. I 2008 er det kun 27 prosent som mener at den bør økes tilbake til det opprinnelige nivået på 0,5 promille (andelen var 53 prosent i 2002).

I 2008 er det imidlertid en lavere andel som ønsker reduserte fartsgrenser i boligområder enn tidligere. På grunn av dette kan man si at holdningene til fart har beveget seg motsatt veg enn holdningene til promille.

Folk er mer og mer velvillig til forslaget om fartssperrer som gjør at biler blir mer ubehagelige å kjøre når man kjører over fartsgrensen, selv om nivået fremdeles ikke er høyt (38 prosent enige). Holdninger til at biler blir helt hindret fra å kunne kjøre over fartsgrensen har ikke endret seg.

Mens flere folk nå mener at sikkerheten på vegene er for dårlig, er det ikke noen endringer med hensyn til folks villighet til selv å ta ansvar for å tilpasse farten til forholdene. De alle fleste mener fortsatt at det er Staten vegvesens ansvar å sørge for sikkerhet på vegene.

Mer enn halvparten nå mener at bilister bør ha vikeplikt for syklistene når en sykkelveg krysser en bilveg, en mening som står i motsetning til trafikkreglene.

## Sammenligning av datainnsamlingsmetoder

Det er klare forskjeller på de ulike datainnsamlingsmetodene. Sammenlignet med de som svarer per telefon, er de som besvarer på nett via invitasjonsbrev oftere menn, over 30 år, med lavere husholdningsinntekt. De som svarer på nettpanel er oftere høyt utdannede. Merkelig nok er kun 2 prosent av de som besvarte invitasjonsbrevet under 30 år gammel. Om vi kontrollerer for forskjeller i bakgrunnsfaktorer ved bruk av logistisk regresjonsanalyse, kan vi

se at selve metoden også kan påvirke måten folk svarer på. De som sitter på nettpanel er signifikant forskjellig fra telefonrespondenter på 7 av 9 spørsmål. De oppgir flere rette svar på kunnskapsspørsmål enn de som svarer i telefon. De sier oftere enn de som svarer i telefon at de ikke kjører for fort og oppgir også oftere at de er mot ulike typer straffer. Imidlertid er det lite som tyder på at de som svarer på nett via invitasjonsbrev svarer signifikant forskjellig fra de som svarer i telefon.

Forskjellene i svarene på kunnskapsspørsmål kunne potensielt vært forårsaket av den ekstra tid man får til å besvare ved bruk av nett. Siden vi fant forskjeller for svarene fra de som deltok i webpanel, og ikke fra de som deltok på web med invitasjonsbrev, kan vi imidlertid konkludere med at det ikke er bruken av internett, men *rekrutteringsmetoden* som skaper forskjeller.

Basert på dette er det trolig ikke noe i veien for at den neste undersøkelsen gjennomføres per internett. Dette må foregå med de samme utvalgsmetoder som tidligere, og invitasjon per brev. Webpaneler skaper avvik fra den tidligere undersøkelsen, og anbefales ikke. For å være helt sikker på konsistens med de foregående undersøkelsene, vil det allikevel være hensiktsmessig å foreta noen intervjuer (f eks 500 respondenter) per telefon. Vi anbefaler videre at man anvender seg av invitasjonsbrev med premier i rekrutteringen, påminnelse til de som ikke svarer første gang samt at man foretar en vurdering av tiltak som kan sikre mot evt. underrepresentasjon av yngre respondenter.

# 1 Innledning

## 1.1 Gjennomføring av undersøkelsen

Hovedmålet med denne undersøkelsen er:

- (i) å undersøke nåværende nivåer av kunnskap, atferd og holdninger til trafikksikkerhet i Norge; og
- (ii) å sammenligne disse nivåene med de i forrige undersøkelser i 2004, 2002, 2000 og 1998.

Et sekundært mål er å undersøke om det finnes systematiske forskjeller blant svarene vi får ved bruk av tre ulike datainnsamlingsmetoder:

- i) telefon (n=1500 respondenter)
- ii) internettpanel (n=500)
- iii) internett ved invitasjonsbrev (n=269).

### Hovedundersøkelse

Vi bestemte oss for å bruke kun telefonrespondentene for å oppnå det primære målet. På denne måten kunne vi være sikre på at resultatene ikke ville bli rammet av enkelte systematiske forskjeller forårsaket av datainnsamlingsmetoder. Dermed består utvalget i hovedundersøkelsen i 2008 av 1500 respondenter. Utvalget som er brukt er representativt for den norske befolkningen, 15 år gamle og oppover. Undersøkelsen er gjennomført per telefon av Opinion A/S. Utvalget er trukket tilfeldig fra en nummeropplysningsdatabase forvaltet av Easy Connect A/S. Før bruk var databasen modifisert for å gjøre den representativ for den norske befolkningen alder 15 år og oppover, med hensyn til både alder, kjønn og fylke. Utvalget som er trukket er ytterligere kvotert slik at 30 prosent av intervjuene gjennomføres på mobiltelefon og 70 prosent på fasttelefon. Intervjuene ble foretatt med den datastyrt metoden CATI (Computer Assisted Telephone Interview). Samlet svarprosent ved bruk av denne metoden var 11 prosent om man inkluderer de som ikke kunne nås pga 'manglende informasjon'. Basert på andelene som samtykket og ikke samtykket til intervju, var svarprosent 17 prosent.

### Undersøkelse for å granske datainnsamlingsmetoder

Respondentene er trukket, og stilt spørsmål, ved bruk av tre ulike metoder.

1. Telefon, 1500 respondenter. Som beskrevet ovenfor.
2. Internettpanel, 500 respondenter. Gjennomført av Opinion A/S. Tilfeldig utvalg trukket fra webpanel forvaltet av Opinion A/S, igjen i henhold til den faktiske fordelingen av personer i målgruppen, med hensyn til alder, kjønn og fylke. Datainnsamling foretatt på nett. Svarprosent 64 prosent.
3. Internett ved invitasjonsbrev, 269 respondenter. Gjennomført av TØI. Utvalget er trukket ved bruk av databasen fra Easy Connect A/S, som beskrevet ovenfor. Ved bruk av posten ble invitasjonsbrev sendt ut som inneholdt en internett (URL) adresse til undersøkelsen. Datainnsamlingen er altså gjennomført på internett. Svarprosent var 13 prosent. Mens denne er nokså lavt er det ikke uvanlig for slike undersøkelser foretatt i Norge. Det kan også muligens skyldes mangel på bruk av premier eller påminnelse.

## 1.2 Mot webbaserte undersøkelsesmetoder

Den andre undersøkelsen ble designet som vist ovenfor for å kunne sammenligne internett- og telefonbaserte datainnsamlingsmetoder. Siden alle tidligere undersøkelser i serien er foretatt på telefon, er dette et viktig trinn i utviklingen av undersøkelsen framover. Om undersøkesserien fortsetter, vil Vegdirektoratet (eller dets forskningsleverandører) sannsynligvis ha lyst til å benytte internett framfor telefonbaserte datainnsamlingsmetoder. Imidlertid krever dette at man først kjenner til evt. systematiske forskjeller blant svarene som forårsakes av metode og ikke av tid eller endringer i samfunnet. For å øke kunnskapen om dette, stilte vi i 2008 akkurat de samme spørsmålene til 1500 personer på telefon og 762 personer på nett. Dette tillatter oss både å sammenligne de 2008 svarene med svarene i 1998 til 2004, og samtidig få svar på om innsamlingsmetode påvirker resultatene.

## 1.3 Feilmarginer

Ved alle slike undersøkelser er det feilmarginer. Jo større utvalget er, desto mindre er de statistiske feilmarginene. I hovedundersøkelsen har vi et tilfeldig utvalg på 1500 respondenter. De fleste spørsmålene er formulert med flere svaralternativer (verdier), og respondentene svarer ved å velge en av verdiene. Summen av alle folks besvarelser gir en prosentvis fordeling. For å teste om fordelingen på en besvarelse er signifikant forskjellig hos to ulike grupper bruker vi en *kji-kvadrat test* (Tabachnik og Fidell, 2007). Med denne testen kan vi se om det er sammenheng mellom den variabelen som beskriver gruppen, og den variabelen som beskriver de ulike svarkategoriene. Testen kan også brukes for å sammenligne respondentenes besvarelser over tid.

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

I denne undersøkelsen foretar vi to typer sammenligninger, sammenligning av grupper i utvalget (menn/kvinner, aldersgrupper), og sammenligning med undersøkelsene fra forrige år med 2008. I enkelte tilfeller ser vi på utviklingen helt tilbake til 1998. I alle disse sammenligningene vil vi benytte oss av en tosidig test, da vi ikke har dannet oss noen hypoteser om i hvilken retning endringer foregår.

*Alle de tallmessige sammenlikninger som er foretatt i dette dokumentet er statistisk signifikante når annet ikke er angitt. De forskjellene og endringene beskrevet er signifikant hvis ikke de er beskrevet som marginale forskjeller, tendenser eller ikke signifikante endringer.*

Utover disse statistiske feilmarginer er det også andre feilkilder ved slike undersøkelser. En feilkilde er at spørsmålene ikke er godt nok formulert, slik at folk ikke forstår dem, eller at de er formulert slik at folk har en tendens til å gi et spesielt svar, eller at folk legger ulik betydning i de ulike svaralternativene. En annen feilkilde knytter seg til de personene som ikke er med i undersøkelsen. For det første kan man risikere at temaet eller enkeltspørsmål er av en slik karakter at spesielle grupper av befolkningen nekter å svare. I denne undersøkelsen kan man anta at ordet "trafikksikkerhet" i introduksjonen (se over) kan ha ført til at folk som er spesielt interessert i dette temaet i større grad har akseptert å delta på intervjuet enn andre. For det andre finnes det alltid en risiko for at de man ikke får tak i, altså de som sjelden er hjemme, har synspunkter og holdninger som skiller seg fra resten av befolkningen, og som derved ikke blir representert i undersøkelsen. Dette er generelle feilkilder som er knyttet til nesten alle former for undersøkelser, og som må tas med betraktning når man vurderer generaliserbarheten til de resultatene man får. En måte å identifisere hvorvidt svarene er

avhengige av datainnsamlingsmetoden brukt er å sammenligne svarene samlet ved bruk av ulike metoder. Dette er gjort i denne rapporten som en del av et forsøk å tillate valg mellom ulike innsamlingsmetoder framover.

#### 1.4 Utvalget i hovedundersøkelsen er vektet etter alder

Vi har vektet datamaterialet i forhold til aldersfordelingen i befolkningen (jf Statistisk sentralbyrås folketelling, januar 2008). Dette skyldes at respondenter under 30 år er underrepresentert i utvalget i forhold til i befolkningen ellers, og at de mellom 45 og 59 er overrepresentert. Aldersfordelingen i utvalgene i 2008 er gjengitt i tabellen nedenfor, sammen med fordelinger fra 2002 og 2004. I kolonnen "uvektet" står den opprinnelige aldersfordelingen for respondentene, altså den reelle aldersfordelingen blant de som er spurt. I kolonnen "vektet" står aldersfordelingen etter at utvalget er vektet i forhold til aldersfordelingen i befolkningen. Vektene er beregnet ved bruk av 2008 data fra Statistisk sentralbyrå. Som det kommer frem av tabellen har man altså gjennom vektingen økt andelen, og betydningen av, de som er under 30 år på bekostning av de som er mellom 45 og 59 år. I 2008 er andelen under 30 år større enn i 2004 (i uvektede tall). Som kan sees er det små forskjeller i de vektete dataene mellom 2008, 2004 og 2002. Antakelig gjenspeiler disse ekte endringer i den norske befolkningen.

*Alle resultater i hovedundersøkelsen er rapportert på de vektete data.*

Som i 2002 og 2004 ble det i 2008 bare intervjuet personer som er 15 år og eldre.

*Tabell 1.1 Aldersfordeling av respondentene i 2002, 2004 og 2008. Prosent.*

	2002		2004		2008	
	Uvektet	Vektet	Uvektet	Vektet	Uvektet	Vektet
Under 30 år	19	24	11	24	16	22
30-44	29	28	26	28	27	28
45-59	28	25	29	24	30	24
60+	24	24	34	24	27	26
Total	100	100	100	100	100	100
Antall	2000	1999	2000	2008	1500	1500

## 1.5 Bakgrunnsvariable

### Alder

Se del 1.4 ovenfor.

### Kjønn

I 2008 var 50 prosent av de spurte menn, og 50 prosent kvinner.

### Geografisk fordeling av respondentene

Respondentene ble spurt om de bodde i by eller større tettsted, mindre tettsted eller utenfor tettsted. Mens andelen av respondentene som bor i byer eller tettsted er den samme som i 2004, er det i 2008 en svakt mindre andel av respondenter fra mindre tettsted og en svakt større andel fra utenfor noe tettsted.

Tabell 1.2 Andel som bor i byer, tettsteder og utenfor tettsteder i 2002, 2004 og 2008. Prosent

	2002	2004	2008
By eller større tettsted	58	61	61
Mindre tettsted	31	29	23
Utenfor noe tettsted	12	10	16
Total	101	100	100
Antall	1999	2008	1500

Siden disse tallene er basert på subjektive vurderinger av hver respondent om sitt bosted, og siden forskjellene er små, er det ikke grunn til å tro at utvalget fra 2008 er betydelig forskjellig fra de brukt i forrige undersøkelser. Som forventet fra kvoteringsmetoden brukt til å samle inn dataene, er utvalgene påfallende like på landsdels- og fylkesnivå (Tabeller 1.3 og 1.4).

### Førerkort og disponering av bil

85 prosent av utvalget i 2008 svarte at de hadde førerkort for bil. Det var 82 prosent som svarte at de hadde førerkort for bil eller motorsykkel i 2004. I de foregående undersøkelsene er det flere menn enn kvinner som har hatt førerkort. I 2008 er denne forskjellen ikke stor, med 86 prosent av menn og 85 prosent av kvinner med førerkort. Andelen **uten** førerkort for bil er som i 2004 klart størst blant de under 30 år (44 prosent). Andelen av personer over 60 år **uten** førerkort i 2008 (10 prosent) er mindre enn den var i 2004 (da var det 22 prosent). Kun 4 til 5 prosent av de mellom 30-59 år har ikke førerkort for bil. Når det gjelder bosted, har 91 prosent av utvalget som bor utenfor tettsted førerkort for bil, sammenlignet med 85 prosent av de som bor i byer og 81 prosent av de som bor i mindre tettsted. Det er bare marginale forskjeller mht landsdel.

## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

Tabell 1.3 Andel som bor i ulike landsdeler i 2002, 2004 og 2008. Prosent

	Den norske befolkning <sup>1</sup>	2004 undersøkelse	2008 undersøkelse
	%	%	%
<b>Nord-Norge</b>	9,7	10,8	9,9
<b>Midt-Norge</b>	8,7	7,5	8,7
<b>Vestlandet</b>	25,9	26,3	25,8
<b>Østlandet</b>	49,9	50,8	49,9
<b>Sørlandet (Agder)</b>	5,7	4,7	5,7
<b>Totalt</b>	100,0	100,0	100,0
<b>n</b>	4.754.000	2008	1500

<sup>1</sup> Ifølge Statistisk sentralbyrå, april, 2008.

Tabell 1.4 Andel som bor i ulike fylker i 2002, 2004 og 2008. Prosent

	Den norske befolkning <sup>1</sup>	2004 undersøkelse	2008 undersøkelse
	%	%	%
Østfold	6	5	6
Akershus og Oslo	22	22	22
Hedmark	4	5	4
Oppland	4	4	4
Buskerud	5	6	5
Vestfold	5	5	5
Telemark	4	4	4
Aust-Agder	2	2	2
Vest-Agder	3	2	3
Rogaland	8	8	8
Hordaland	10	10	10
Sogn og Fjordane	2	3	2
Møre og Romsdal	5	5	5
Sør-Trøndelag	6	5	6
Nord-Trøndelag	3	3	3
Nordland	5	5	5
Troms Romsa	3	3	3
Finmark Finnmarku	2	2	2
<b>Totalt</b>	100,0	100,0	100,0
<b>n</b>	4.521.000	2008	1500

<sup>1</sup> Ifølge Statistisk sentralbyrå, 2001.



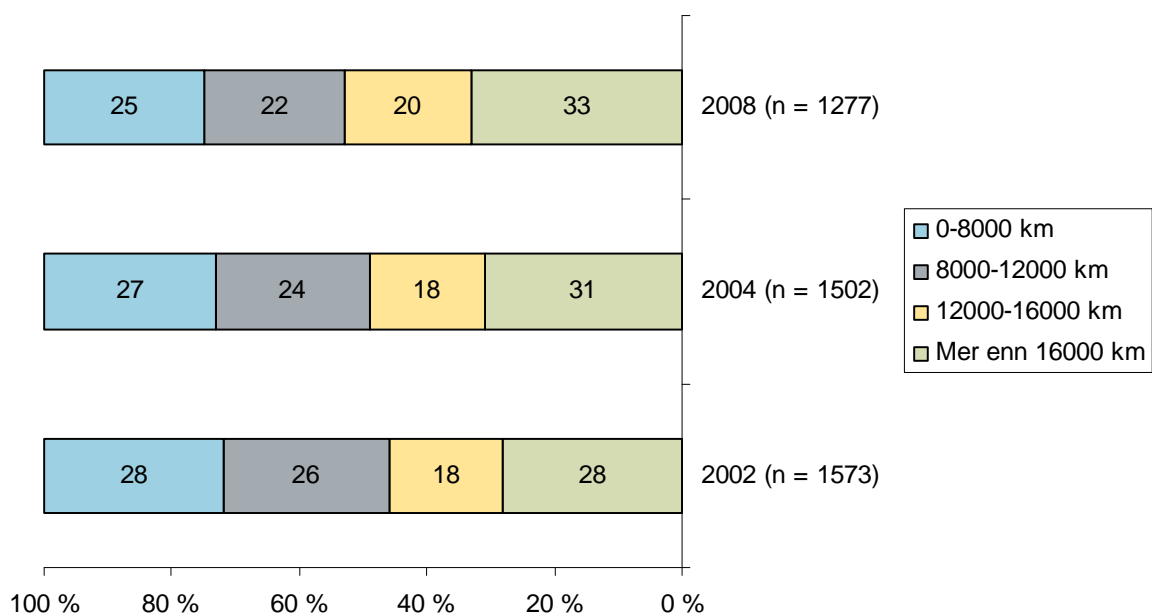
Førerkortandelen øker sterkt med utdanning. Av de som har vært på universitet eller høyskole har 94 prosent førerkort, mot kun 63 prosent av de som sluttet utdanning etter grunnskole. Når det gjelder inntekt i husstanden er det en stor forskjell, avhengig av hvorvidt inntekten er under eller over 200.000 kr. Kun 77 prosent av de som har lavere husholdningsinntekt enn dette har førerkort, mot 92 til 96 prosent av de andre.

Blant utvalget i 2008 er det 81 prosent menn som disponerer bil, noe som ikke er forskjellig fra 2004. Derimot er det 77 prosent kvinner som disponerer bil i 2008, en andel som er 8 prosent større enn den var i 2004. Når det gjelder alder er andelen som disponerer bil fortsatt minst blant de som er under 30 år (59 prosent i 2008). Andelen av de over 60 år i utvalget som ikke disponerer bil (14 prosent) er lavere enn i det 2004 utvalget (27 prosent). Blant de mellom 45 og 59 år er det kun 7 prosent som ikke disponerer bil. Det finnes fortsatt i 2008 en monoton sammenheng mellom urbaniseringsgrad og disponering av bil. Mens kun 77 prosent av de som bor i byer eller større tettsteder disponerer bil, er den tilsvarende andelen 88 prosent blant de som bor utenfor noe tettsted.

### Kjørelengde

Respondenter som har førerkort, ble spurt om hvor langt de kjører pr år. Figur 1.1 viser hvordan den årlige kjørelengden fordeler seg i 2002, 2004 og 2008.

Spm. 1.6 Omtrent hvor langt kjører du i året med bil, som fører?



Figur 1.1 Kjørelengde pr. år med bil eller motorsykkle. Prosent av de som har førerkort og visste kjørelengde.

Om man ser på andelen som kjører mer enn og mindre enn 12 000 km i året er det en tendens mot lengre kjøredistanse over tid. I 2008 kjører over halvparten (53 prosent) 12 000 km eller mer i løpet av et år, mot 46 prosent i 2002. Som i tidligere år kjører kvinner mye kortere distanser i året enn menn. Så mye som 43 prosent av mennene kjører over 16000 km i året, mot kun 21 prosent av kvinner. Uavhengig av kjønn kjører de mellom 30 og 59 år mest (58 prosent kjører over 12 000 km i året), mens de over 60 kjører minst (43 prosent kjører over 12 000 km). Til slutt er det forskjeller når det gjelder bosted og kjørelengde. En større andel av

de som bor utenfor tettsteder kjører over 12 000 km i året (59 prosent) enn av de som bor i store byer (44 prosent).

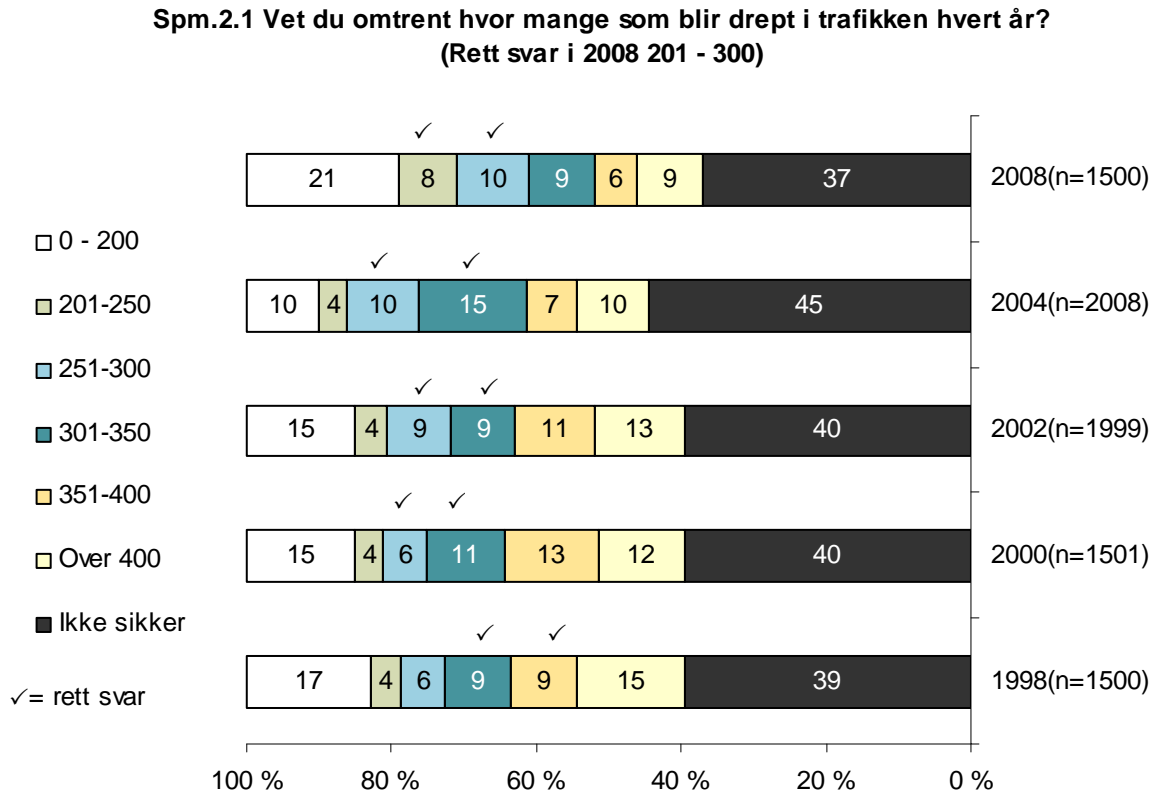
### **Yrkessjåfør**

I utvalget i 2008 sier 7 prosent at de er yrkessjåfør. Av menn sier 12 prosent at de er yrkessjåfør, mot bare 2 prosent kvinner. Selv om det ikke er mulig å si noe om andelen av de som er *ansatte* som er yrkessjåfør i utvalget, er det likevel rimelig å påstå at andelen av yrkessjåfør i utvalget er noe i samsvar med andelen i befolkningen. Dette er basert på data fra SSB som sier at i 2007 var det 2 prosent av ansatte kvinner og 12 prosent av ansatte menn som var '*operatører, sjåførere og lignende*'. Det er imidlertid merkelig at kun 55 prosent av de som sier de er yrkessjåfør også oppgir at de kjører over 16 000 km i året. Basert på dette, må ikke yrkessjåførere i 2008 betraktes bare som langdistanse lastebilførere, men består mest sannsynlig av mange andre typer yrkessjåførere.

## 2 Kunnskap om trafikksikkerhet

### 2.1 Drepte i trafikken

Svarene på spørsmålet 'Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?' fordelte seg som vist i Figur 2.1.



Figur 2.1 Oppfatning av hvor mange som blir drept i trafikken hvert år. Prosent. I 2004 og tidligere undersøkelser var det ikke mulig å svare "0-100", "101-150", eller "151-200". For å kunne sammenligne er disse kategoriene slått sammen i 2008.

Siden 1990 har antall drepte på norske veier ligget på mellom 224 og 353 pr. år. Siden antallet har ligget på et forholdsvis lavt nivå siden 2004 (224-280 drept), tok vi 201-300 som rett svar i 2008. Vi så i 2004 (da 251 til 350 ble tatt som rett svar) at det var flere som svarte riktig på spørsmålet enn i 2002 (25 mot 18 prosent). I 2008 er det igjen færre som svarer riktig (19 prosent), men samtidig en markant økning i andelen som anslår for lavt. Nesten en fjerdedel i 2008 tror at antall drept på norske veier er mindre enn 200. Det er to mulige forklaringer til dette. For det første kan det gjenspeile kunnskapen blant dette utvalget om at antall drepte har ligget på et nokså lavt nivå i de siste fem årene. For det andre kan det skyldes at skalaen som er brukt i 2008 er endret. I tidligere undersøkelser var den laveste kategorien 0-200. I 2008 er denne kategorien ytterligere delt opp i 0-100, 101-150 og 151-200 (i Figur 2.1 er disse kategoriene summert opp). Altså hadde respondentene i 2008 flere kategorier å velge fra. Det er mulig at dette har påvirket svaremønstrene. Andelen som sier at antall drept er mindre enn 100 er 8 prosent.

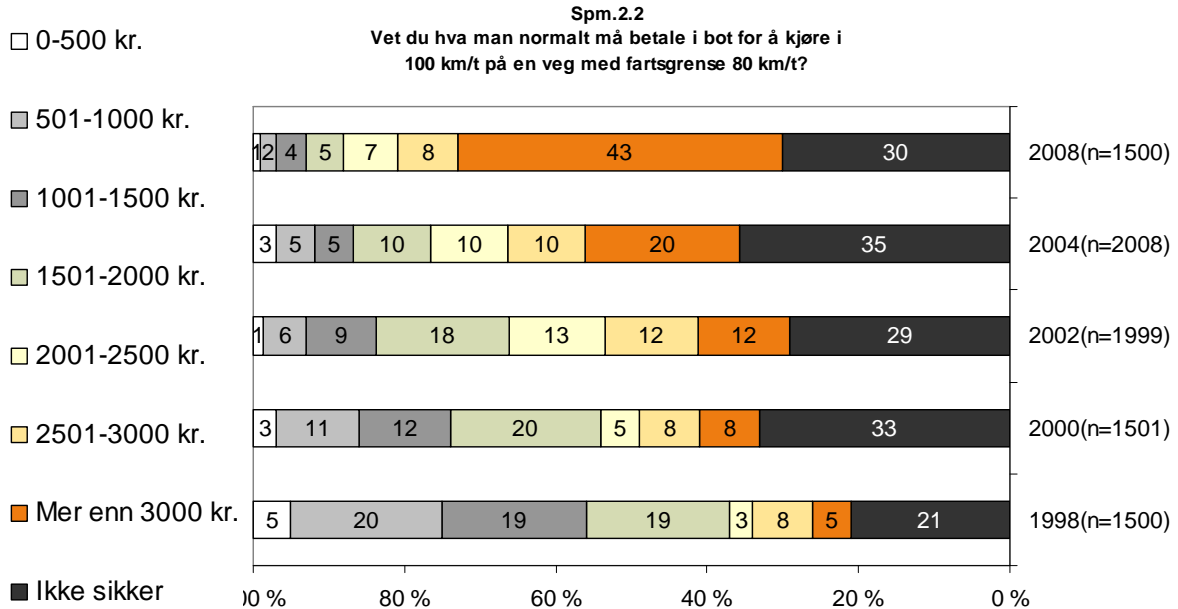
Som i 2004 svarer menn i større grad riktig på spørsmålet enn kvinner (22 mot 13 prosent svarer mellom 201-300 i 2008). Videre har menn også større tiltro (lavere andel "ikke sikre") til sine kunnskaper om antall drepte pr. år enn kvinner (29 mot 46 prosent "ikke sikre"). De

som er under 30 år er også litt mer usikre på dette spørsmålet (47 prosent mot 31 til 38 prosent for de andre aldersgruppene). Det er kun marginale variasjoner mellom bosted. Når det gjelder landsdel er det imidlertid noen forskjeller. De som bor i Oslo forsøker i større grad å besvare spørsmålet (73 prosent mot 52 prosent fra Nord-Norge eller 55 prosent fra Sørlandet). Dette er muligens forbundet med at kun 12 prosent fra Nord-Norge svarte riktig på dette spørsmålet, mot 22 prosent fra Oslo.

Mens det ikke er en sterk sammenheng mellom kjørelengde og kunnskap på antall drept, virker det som de som ikke vet hvor langt de kjører hvert år også i mindre grad kjenner til antall drepte. Jo mer utdannet man er, desto mer sannsynlig er det at man både svarer på dette spørsmål og svarer riktig. 24 prosent av folk med høyere utdanning svarte rett mot 13 prosent av de som oppgir grunnskole som utdanning. Vi finner ingen sammenheng mellom kunnskap og hvorvidt man er yrkessjåfør.

## 2.2 Hva er boten for å kjøre for fort?

Svarene på spørsmålet 'Vet du hva man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80 km/t?' fordelte seg som Figur 2.2 viser.



Figur 2.2 Bot for å kjøre for fort. Prosent.

Boten for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense på 80 km/t, var på undersøkelsestidspunktet 3600 kroner, en betydelig økning fra nivået i 2004 (2800 kroner).

I både 2004 og 2008 er svarkategorien 'mer enn 3000 kr' egentlig en sammensatt kategori som består av '3001-4000 kr', '4001-5000 kr' og 'mer enn 5000 kr.' I 2008 svarer 15 prosent riktig (3001-4000 kroner) på spørsmålet om bøtenivået for en slik overtredelse, men totalt sett anslår 43 prosent at det er over 3000 kroner. Omtrent like mange overvurderer og undervurderer bøtenivået i 2008.

På grunn av endringer i bøtenivå er det vanskelig å undersøke om det har vært endringer om kunnskapen på dette feltet. Det er likevel mulig å si at kunnskapen gjenspeiler en økning i bøtenivået. Folk kjenner uttrykkelig til at bøtenivået har økt siden 2004 (kun 27 prosent sier nå at boten er mindre enn 3000 kroner mot 43 prosent i 2004).

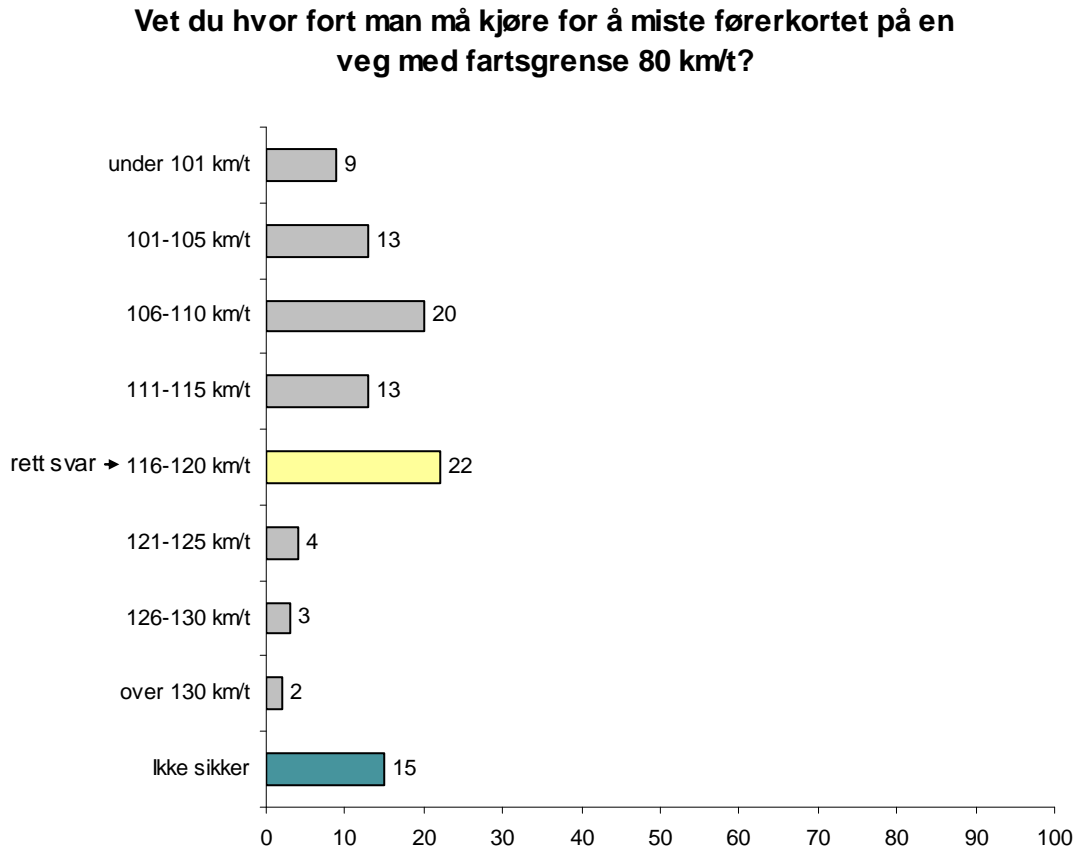
Relativt mange svarer fortsatt at de ikke er sikre på bøtenivået (30 prosent).

På dette kunnskapsspørsmålet, er det noen flere menn enn kvinner som svarer riktig i 2008 (17 prosent mot 12 prosent). Mens det kun er små forskjeller i forhold til alder, er det tegn til at de under 30 år og de over 59 år vet litt mindre om bøtenivået. Flere i disse aldersgruppene estimerer at bøtenivået er mindre enn 1500 kroner (9 til 10 prosent, mot 2 til 4 prosent av de som er 30-59 år), og færre oppgir det riktige svaret (12 til 13 prosent mot 17 til 19 prosent).

Mens det ikke er noen forskjell etter verken bosted, landsdel, kjørelengde eller om man er yrkessjåfør, er det i 2008 en sammenheng med utdanning. 17 prosent av de som har vært på universitet eller høgskole svarer riktig, mot 10 prosent av de som oppgir grunnskole som utdanningsnivå.

### 2.3 Hvor fort må du kjøre for å miste førerkortet?

Respondentene fikk spørsmålet, 'Vet du hvor fort man må kjøre for å miste førerkort på en veg med fartsgrense 80 km/t?'. Spørsmålet ble stilt først i 2008. Figur 2.3 viser hvordan folk svarte.



Figur 2.3 Hvor fort for å miste førerkortet.. Prosent.

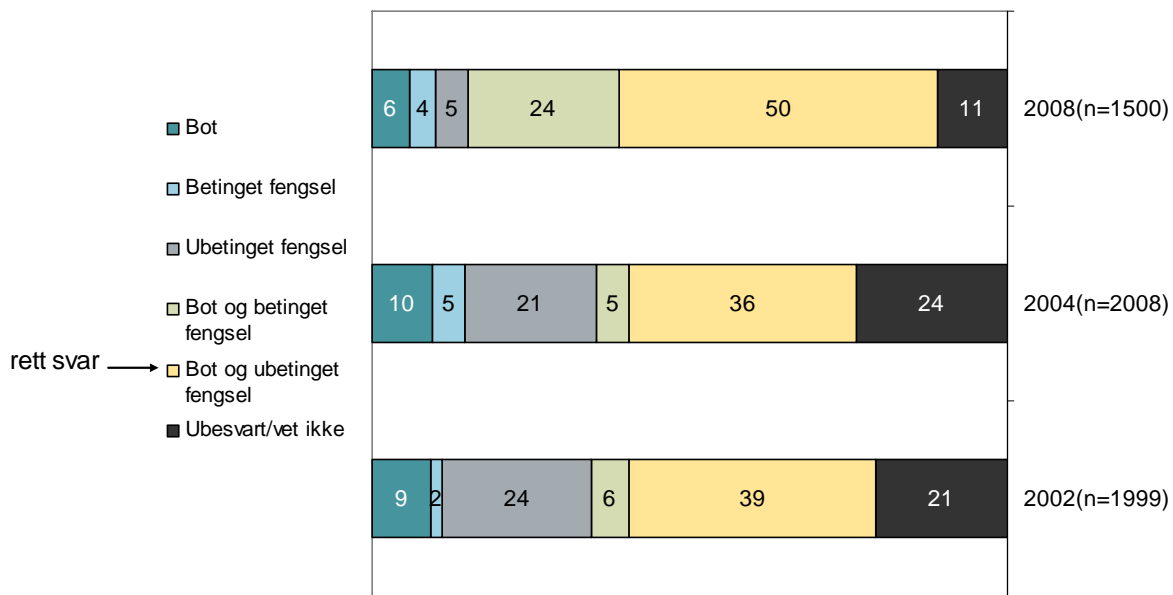
Nesten en fjerdedel av folk i dette utvalget svarte riktig, at man må kjøre 36 km/t over fartsgrensen for å miste førerkortet i 80-sone. Nesten en av ti (9 prosent) av utvalget tror at en kan kjøre fortere enn 120 km/t i 80-sone uten å miste førerkortet.

Nok en gang er det flere menn enn kvinner som svarer riktig (26 mot 18 prosent) og som gjør et forsøk på å svare (91 mot 79 prosent). Uavhengig av kjønn svarer flere av de som kjører lengst riktig (25 prosent av de som kjører over 12 000 km i året mot 21 prosent av de som kjører kortere). Når det gjelder alder, bosted og landsdel er det ingen forskjeller på dette spørsmålet. Igjen oppgir flere høyt utdannede folk rett svar, men forskjellene her er små.

## 2.4 Hva er straffen for å kjøre med høy promille?

Respondentene fikk spørsmålet, ”Hva slags straff får man normalt for å kjøre bil med en promille på 1,6, i tillegg til å miste førerkortet?”. Figur 2.4 viser hvordan folk svarte på dette spørsmålet fra 2002 til og med 2008.

Spm.2.4 Hva slags straff får man normalt for å kjøre bil med en promille på 1,6?



Figur 2.4 Hva folk tror straffen er for å kjøre med 1,6 i promille. Prosent vist.

Riktig svar er både bot og ubetinget fengsel. Andelen som vet dette er nå 50 prosent, mot kun 36 prosent i 2004. Ser vi på andelen som svarer at man får enten bot eller bot og fengsel (betinget eller ubetinget) er denne også økt betydelig (80 prosent mot 51 prosent i 2004). Imidlertid er det i 2008 flere som tror feil at man får bot og betinget fengsel. Andelen som er usikre er halvparten så stor som i 2004. Dermed kan økningen i riktige svare like gjerne skyldes en økning i respondenter som prøvde å besvare spørsmålet.

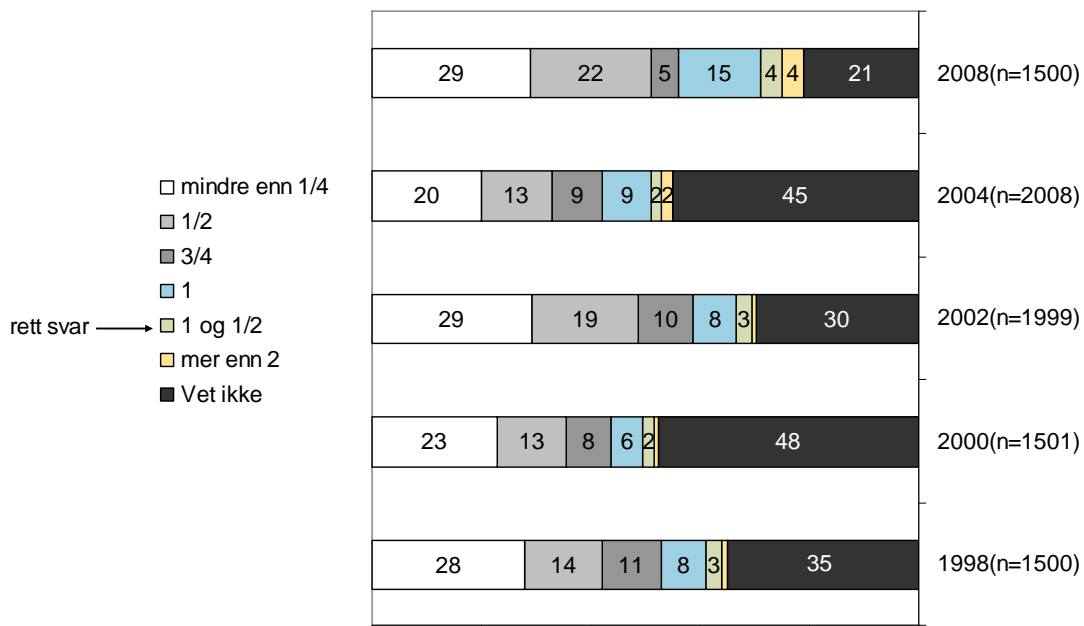
På lik linje med andre kunnskapsspørsmål og i likhet med andre år er det også i dette tilfellet noen flere menn enn kvinner som oppgir svar på spørsmålet (91 mot 86 prosent) og svarer riktig (56 mot 44 prosent).

Færre av de som er under 30 år svarer riktig (kun 35 prosent mot 49-59 prosent av de eldre) og, som i 2004, er det en tendens for de under 30 til å undervurdere i større grad konsekvensene. Én i ti blant den yngste gruppen tror man får bare bot med en promille på 1,6, mot mindre enn 1 i 20 blant de andre grupper. Det er kun små forskjeller mht bosted og mellom landsdelene på dette spørsmålet. Det er heller ikke noen sammenheng med det å være yrkessjåfør. Igjen får flere av de med høyeste utdanning rett svar (58 prosent), når de er sammenlignet med de som har det laveste (43 prosent).

## 2.5 Hvilken bot får man for kjøring med lavpromille?

Respondentene fikk spørsmålet, "Boten for promillekjøring beregnes ut ifra brutto månedslønn. Hvor stor andel av en månedslønn tror du man får i bot når man kjører med en promille på 0,6?". Figur 2.5 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004 og 2008.

**Spm.2.5 Boten for promillekjøring beregnes ut fra bruttomånedslønn. Hvor stor andel av en månedslønn tror du man får i bot når man kjører med en promille på 0,6?**



Figur 2.5 Hva tror folk boten er for å kjøre med 0,6 i promille. Prosent.

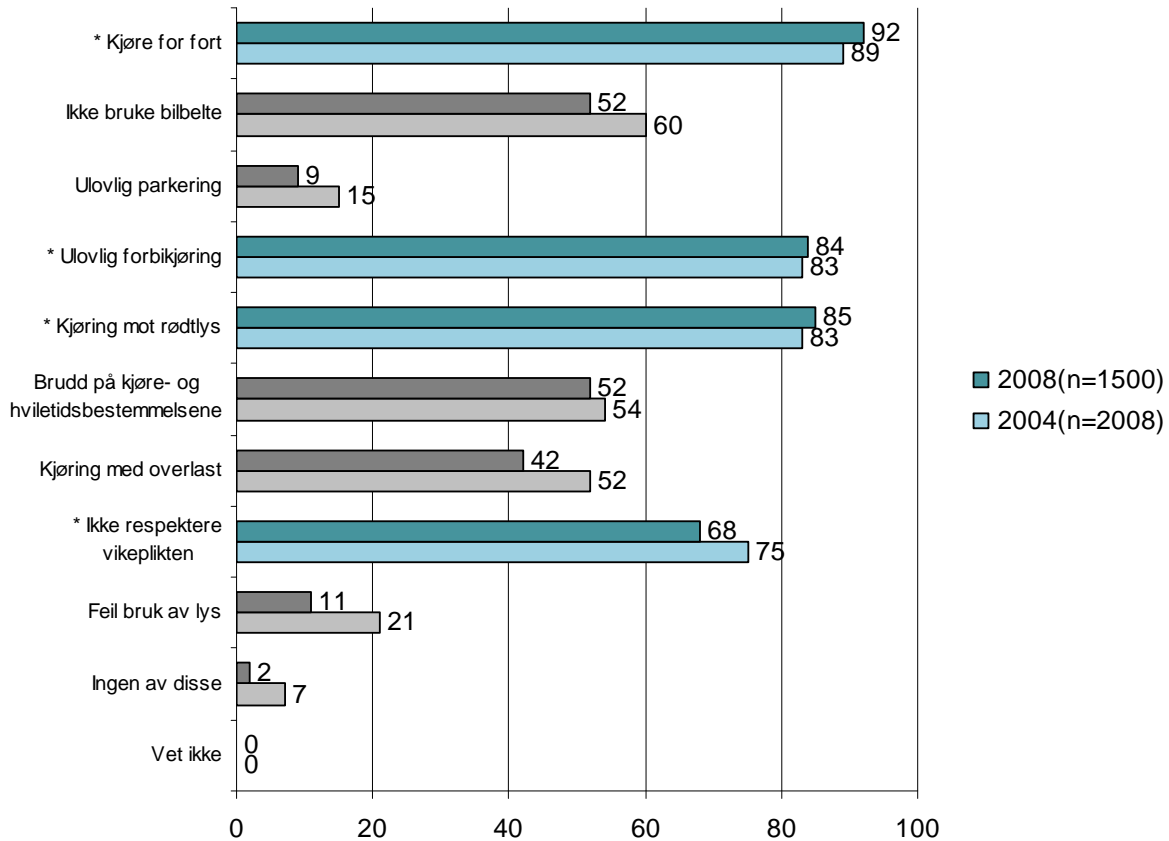
Rett svar er 1 og 1/2 månedslønn. Trafikantene har fortsatt liten kunnskap om bøtenivået for promillekjøring. Kun 4 prosent gir rett svar i 2008. Færre sier at de ikke kjenner svaret på spørsmålet (21 prosent i 2008 mot 45 prosent i 2004), men denne andelen varierer atskillig over tid. Selv om det var færre som undervurderer boten i 2004 (total 51 prosent) enn det var i 2002 (61 prosent), er det i 2008 igjen flere (71 prosent) som tror at boten er lavere enn den er i virkeligheten. Pga at resultatene varierer så mye er det vanskelig å trekke noen klare konklusjoner om endringer i forhold til dette spørsmålet.

Flere menn enn kvinner svarer riktig på spørsmålet (5,3 mot 1,9 prosent). En nokså stor andel av kvinnene svarer at boten er mindre enn en månedslønn (57 prosent mot 46 prosent menn). Flere av de som er mellom 30 og 44 år i utvalget oppgir riktig svar (7 prosent mot opptil 4 prosent for de andre grupper). Det er i 2008 kun små forskjeller i forhold til bosted, landsdel, kjørelengde og om man er yrkessjåfør. Utdannelse har heller ikke noe å si om hvorvidt en svarer riktig. Resultatene samlet sett tyder på at folk ikke vet mye om størrelsen av boten for lavpromille.



## 2.6 Hvilke overtredelser får man prikker i førerkortet for?

Respondentene fikk spørsmålet: *For hvilke av de følgende overtredelser får man prikker i førerkortet?* Spørsmålet ble stilt for første gang i 2004. Figur 2.6 viser folks besvarelser i 2008.



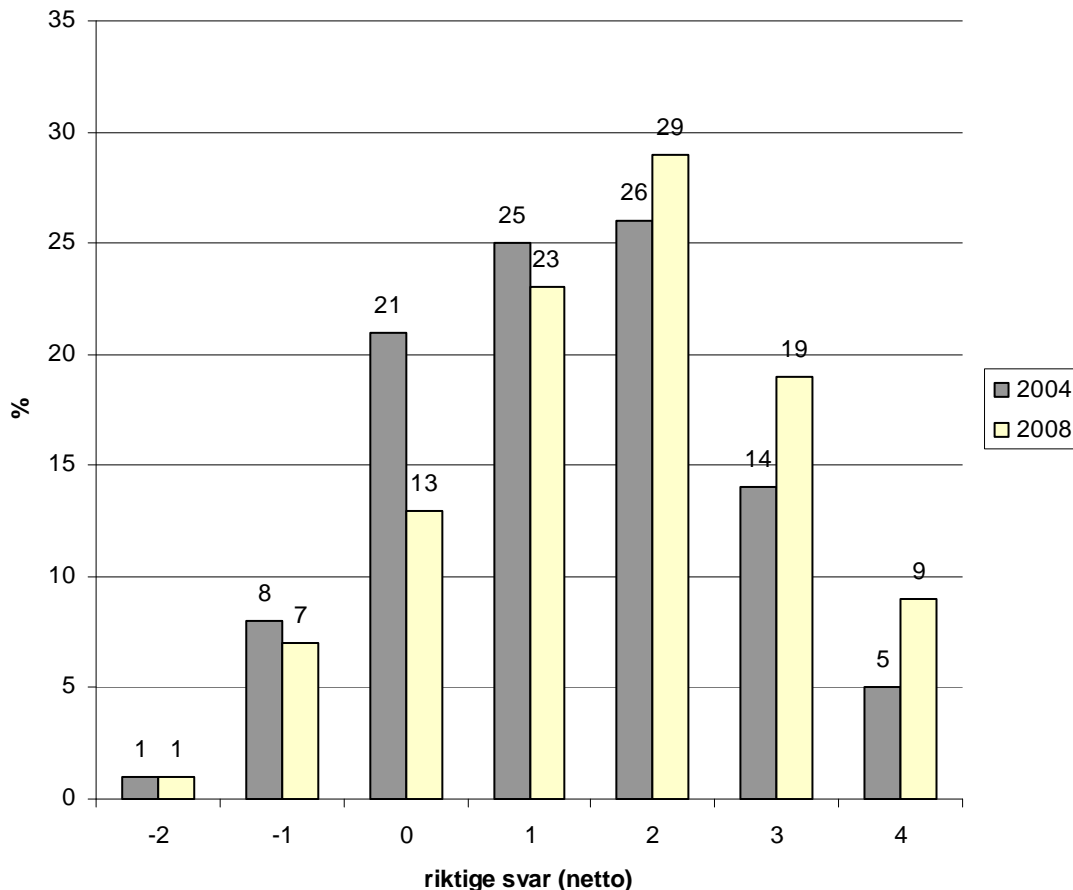
Figur 2.6 Hvilke overtredelser folk tror man får prikker i førerkort for. Rett svar er merket med \* og vist i blått. Prosent.

Ordningen med prikkbelastning av førerkortet ble innført 1. januar 2004. Det kan fremdeles synes som trafikantene har god kunnskap om hva denne ordningen innebærer. Et overveldende flertall svarer fortsatt riktig at man får prikker for å kjøre for fort (nå 92 prosent), for ulovlig forbikjøring (84 prosent), og for kjøring mot rødt lys (85 prosent). Imidlertid er andelen som tror at man får prikker for å ikke respektere vikeplikten noe redusert fra 2004 (68 mot 75 prosent).

Det er en klar tendens til at færre nå oppgir andre overtredelser, slik som å ikke bruke bilbelte, å bryte kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kjøring med overlast. Det er også i det nåværende utvalget kun 2 prosent som tror man får ingen prikker for noen av overtredelsene.

Når man tolker svarene på dette spørsmål er det viktig å ta hensyn til hvor mange 'feil' overtredelser er nevnt av de respondentene som oppgir 'riktige' overtredelser. Forskjellen mellom antall riktige og antall feil overtredelser kan betraktes som ekte kunnskap. En måte å måle ekte kunnskap om de relevante overtredelsene er derfor å subtrahere for hver respondent

antall feil overtredelser fra antall riktige overtredelser. På denne måte får man et ”nettoresultat” som er en god indikator av kunnskap på dette området. Figur 2.6a viser at flest (29 prosent) i dette utvalget nevner to mer riktig enn de gjør feil. Grafen viser en synlig økning i kunnskap fra 2004 til 2008. Andelen som oppgir alle fire nevnte overtredelser (og ikke andre) er imidlertid kun 9 prosent.



Figur 2.6a Hvilke overtredelser folk tror man får prikker i førerkort for. Ekte kunnskap (= antall riktige overtredelser nevnt minus antall feil nevnt) har økt siden 2004.

Menn er noe mer enn kvinner klar over alle overtredelsene som ordningen gjelder. I hvert tilfelle gir færre av de som er under 30 år rett svar. For eksempel oppgir 73 prosent av de under 30 år 'kjøring mot rødt lys' som svar, mot 89 prosent av de mellom 30 og 59 år. På samme måte påpeker kun 58 prosent av de under 30 år 'ikke respektere vikeplikten' som en overtredelse man får prikker for mot 73 til 76 prosent av de over 44 år.

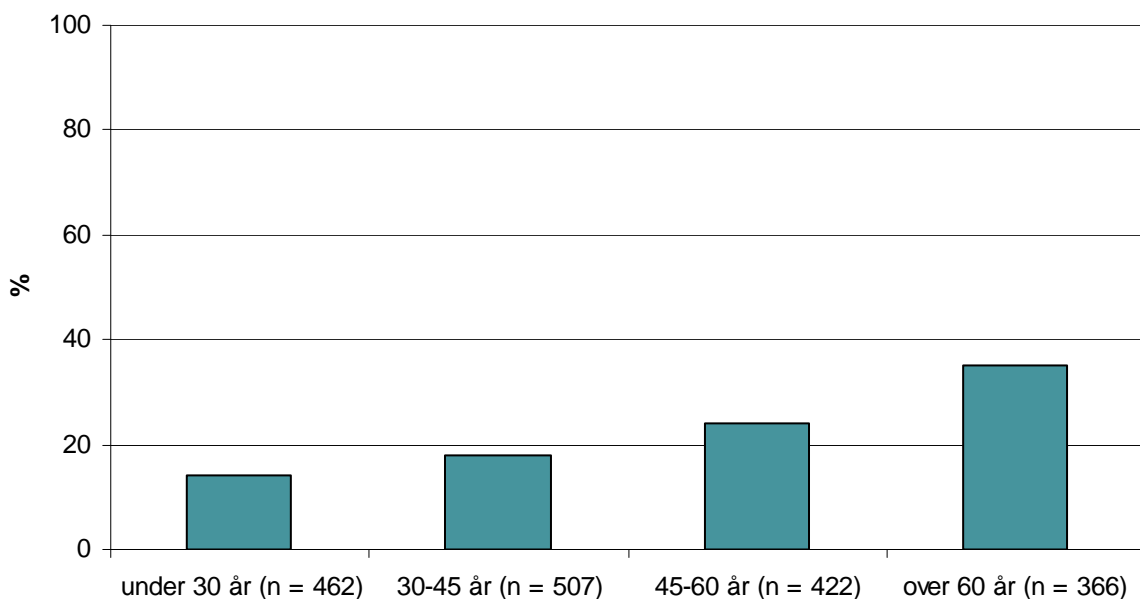
Kunnskap om 'ikke å respektere vikeplikten' er kanskje mest interessant pga av at relativt få identifiserer det som en overtredelse man får prikker for. Riktignok er det forskjeller etter hvor respondenten bor. Av de som bor i byer i dette utvalget, oppgir færre (65 prosent) 'ikke respektere vikeplikten' som overtredelse enn de som bor utenfor noe tettsted (75 prosent). På samme vis sier færre av de som bor i Oslo og Akershus dette (65 prosent) enn de som bor i Vestlandet og nordover, der det finnes færre tettsteder (70 til 74 prosent). Vikeplikt overtredelsen skiller seg også ut ved at den ikke har sammenheng med utdannelse.

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

I 2008 fikk respondentene for første gang spørsmålet: *Får man prikker i førerkort når man blir tatt for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80 km/t?* (Det riktige svaret er 'JA').

En fjerdedel (25 prosent) av utvalget svarer NEI på dette. Andelen menn og kvinner som svarer 'NEI' er omtrent det samme. Det er på samme vis kun marginale forskjeller ifølge bosted, landsdel, kjørelengde, om man er yrkessjåfør, og utdanning. Imidlertid er det en sterk sammenheng mellom alder og kunnskap på dette spørsmålet. Jo eldre en er i dette utvalget desto mindre tror man at man får prikker i det hele tatt (Figur 2.7a).

Spm.2.7 Får man prikker i førerkort når man blir tatt for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80 km/t



Figur 2.7a. Prosent som svarer 'NEI' ifølge aldersgruppe til spørsmålet "Får man prikker for å kjøre 20 km/t for fort?" (Rett svar er 'JA').

I både 2004 og 2008 fikk respondentene spørsmålet:

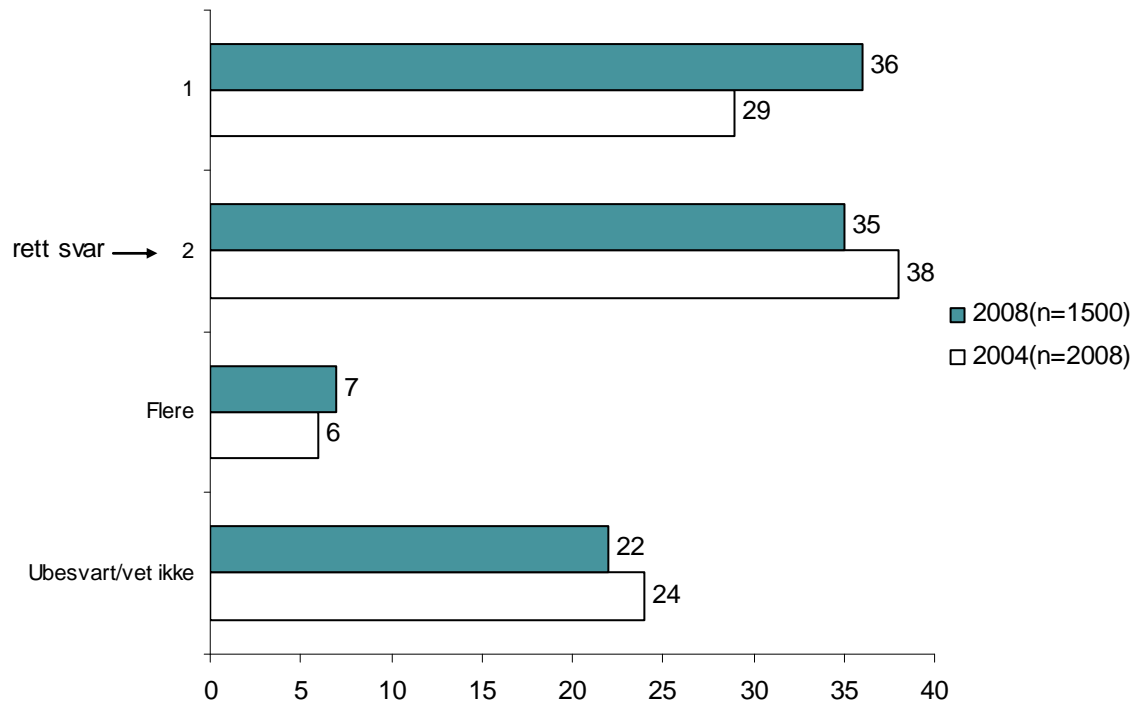
*Hvor mange prikker får man i førerkortet når man blir tatt for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80 km/t?*

Figur 2.7 viser folks besvarelser. Selv om de fleste (71 prosent) tror at en får prikk i førerkortet for fartsovertredelser, er det bare en tredjedel (35 prosent) som tror at en får to prikker for denne type overtredelse. Riktignok tror like så mange (36 prosent) at en får kun én prikk i førerkort.

Menn oppgir det riktige svaret i større grad enn kvinner (41 mot 29 prosent). De over 60 år skiller seg ut ved at de i større grad ikke besvarer eller vet svaret, og et forhold mellom rett svar og alder ligner på det vist i Figur 2.7a. Det er kun marginale forskjeller ifølge bosted, landsdel og utdanning på dette spørsmålet, men de som kjører lengst har en større tendens å gi det riktige svaret (42 prosent av de som kjører over 16 000 km, mot 29 prosent av de som kjører under 8000 km).

## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

Spm. 2.8 Hvor mange prikker får man i førerkortet når man blir tatt for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80 km/t?



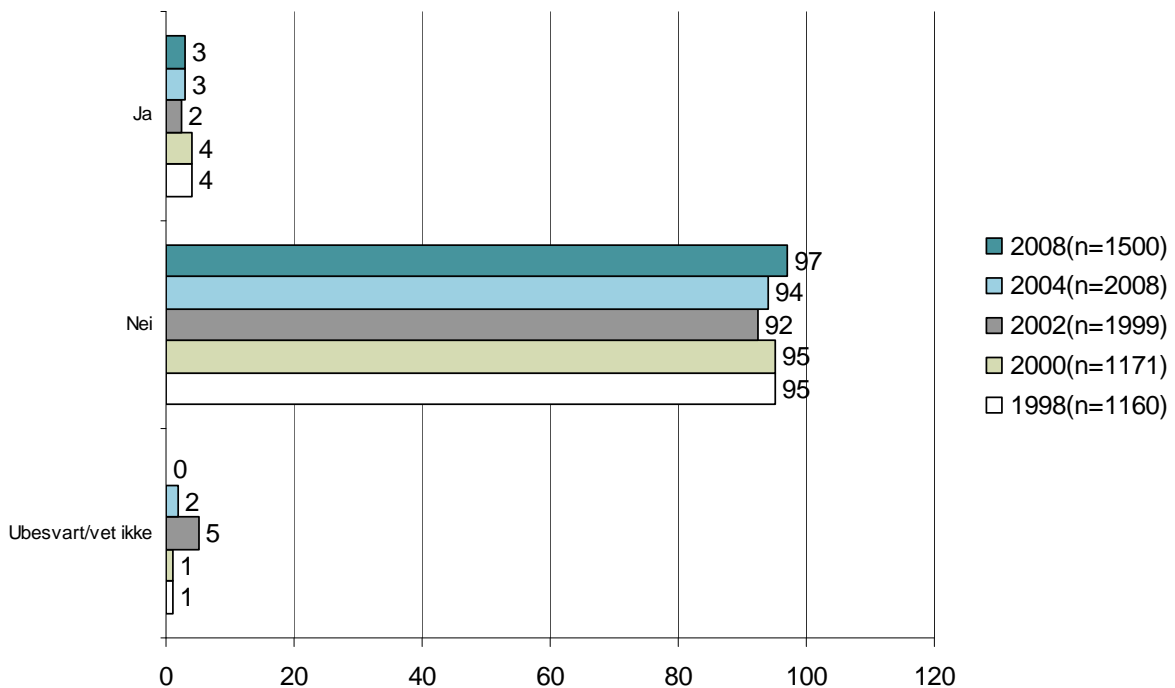
Figur 2.7. Hvor mange prikker får man om man blir tatt for å kjøre for fort? Prosent.

### 3 Atferd i trafikken

#### 3.1 Promillekjøring

Respondentene fikk spørsmålet, "Har det i løpet av de siste månedene hendt at du har kjørt bil selv, eller at du har sittet på med en sjåfør, der du har visst om eller hatt mistanke om promillekjøring (dvs. over 0,2 i promille)?" Figur 3.1 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004.

Spm. 3.1 Har det i løpet av de siste 12 månedene hendt at du har kjørt bil selv, eller at du har sittet på med noen, der det har vært usikkert om du eller føreren har kjørt med promille (dvs. over 0,2 i promille)?



Figur 3.1 Andel som tror de selv har kjørt med eller sittet på med noen som har promille over 0.2 i 1998, 2000, 2002, 2004 og 2008. Prosent.

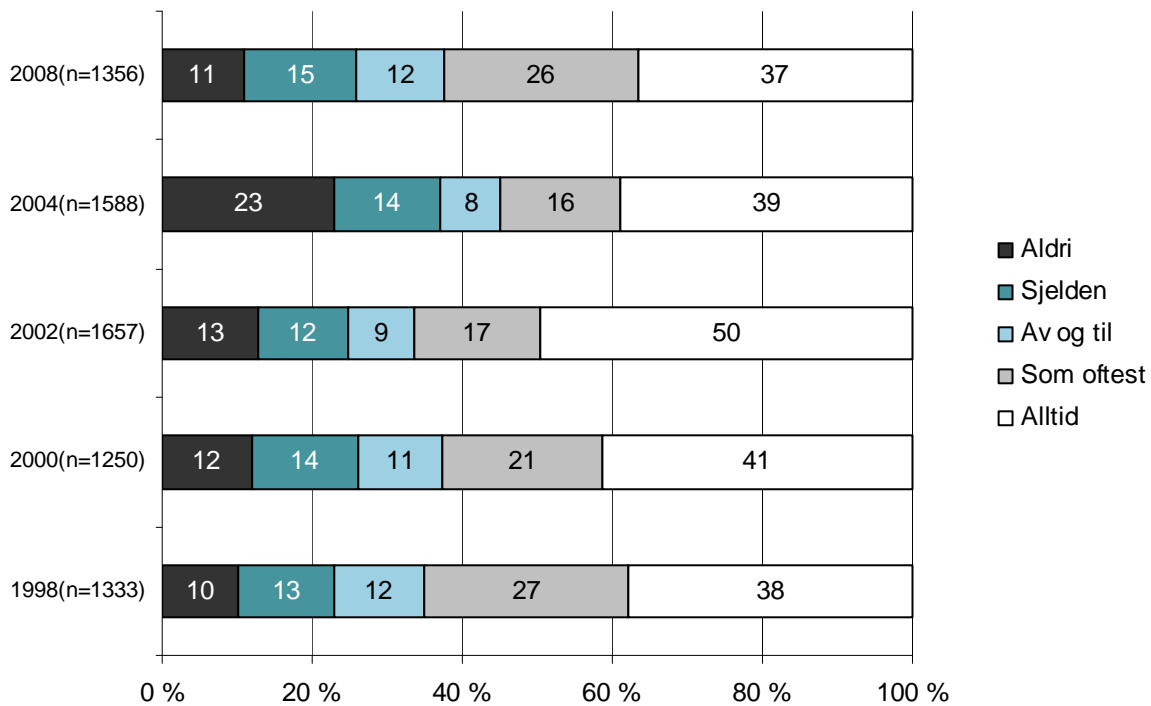
At nesten samtlige (97 prosent) svarer benektende på spørsmålet, tyder på at de fleste er fortsatt svært forsiktige når det gjelder alkohol og bilkjøring. Kun 3 prosent sier at de selv eller noen de har sittet på med har hatt promille i løpet av de siste 12 månedene.

Som i 2004 er det den yngste aldersgruppen som svarer mest bekreftende på spørsmålet om de selv eller noen de har sittet på med har hatt promille under bilkjøring. I 2008 er det 9,7 prosent som svarer ja, mot 0,7 til 1,9 prosent blant de andre gruppene. I tillegg er det generelt sett flere menn (3,9 prosent) enn kvinner (2,3 prosent) som oppgir at de har sittet på med noen eller har kjørt selv med promille på året 2007-2008. Imidlertid ser man på unge menn og unge kvinner, er det faktisk en større andel av det sistnevnte (10,6 prosent) enn det førstnevnte (8,9 prosent) som svarer ja til spørsmålet (skjønt, forskjellen ikke er signifikant). Som rapportert av Nordbakke og Fyhri i 2004 er det også i 2008 signifikant flere blant de som har førerkort som svarer benektende på spørsmålet om promille enn de som ikke har førerkort (i 2008 er det 98 mot 90 prosent). Ellers er det ingen store forskjeller avhengige av bosted, landsdel, om man er yrkessjåfør, eller utdanningsnivå. Dette kan skyldes at de tallene som gjelder er såpass lave.

### 3.2 Fotgjengeres bruk av refleks

I 1998, 2000, 2002 og 2004 fikk respondentene et spørsmål om hvor ofte de bruker refleks når de går på en *ubelyst* veg i mørke. Figur 3.2 viser folks besvarelser for disse årene. In 2008 ble spørsmål stilt uten ordet *ubelyst*, slikt: *Hvor ofte bruker du refleks når du går på en veg i mørket?*

Spm.3.2.Hvor ofte bruker du refleks når du går på en (ubelyst) veg i mørket?



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

For alle år er de som har svart at de sjelden eller aldri går på (ubelyst) veg i mørket tatt ut av analysen. Når det gjelder andelen av de øvrige som sier at de alltid eller som oftest bruker refleks på veg i mørket, ligner 2008 resultatene på de fra 1998, 2000 og 2002 (62 til 67 prosent for alle år). Uansett kan det sies i tillegg at rapportert refleksbruk har forbedret seg litt siden 2004. 63 prosent nå sier at de bruker refleks alltid eller som oftest mot 55 prosent i 2004. Dette er også gjenspeilt i andelen som sier at de aldri bruker refleks i mørket, noe som var 23 prosent i 2004 men bare 11 prosent i 2008. På den andre siden er det en stadig nedgang i andelen som alltid bruker refleks på veg i mørket, fra 50 prosent i 2002 til henholdsvis 39 og 37 prosent i 2004 og 2008.

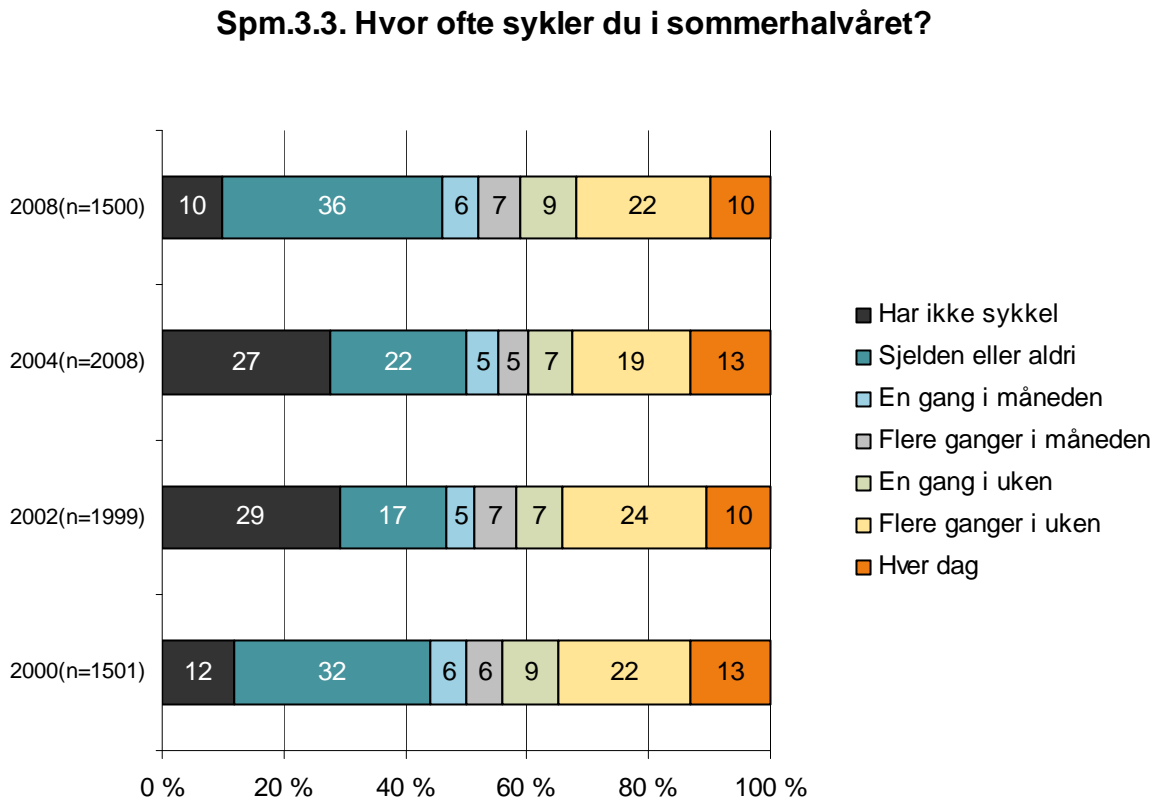
Selv om økningen i refleks bruk siden 2004 har økt for begge kjønn, finnes det forskjeller mellom menn og kvinner når det gjelder refleksbruk i 2008. 72 prosent av kvinner i utvalget bruker refleks alltid eller som oftest mot kun 50 prosent av menn. Alder spiller fortsatt en stor rolle for om man bruker refleks eller ikke når man går på veger i mørket. Bare 39 prosent av de som er under 30 år oppgir at de alltid eller som oftest bruker refleks, mot 61 til 73 prosent av de i andre aldersgrupper. Det er i 2008 dobbelt så mange av de eldste som aldri går på veg i mørket (17 prosent mot 6 til 8 prosent blant de andre aldersgruppene).

## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafiksikkerhet - 2008

Igjen i 2008 finnes det en negativ sammenheng mellom bylivet og refleks bruk. Jo mer tettbygd et strøk er jo mindre er refleksbruken. Mens 71 prosent av de som bor utenfor tettsted bruker refleks alltid eller som oftest er den tilsvarende andelen blant de som bor i by eller i større tettsted 56 prosent. Muligens på samme grunn bruker de som bor i Oslo og Akershus refleks i mindre grad (45 prosent som oftest / alltid bruker) enn de som bor i Vestlandet og nordover (minst 59 prosent).

### 3.3 Sykling om sommeren

Bortsett fra i undersøkelsen i 1998, har respondentene ellers alltid fått spørsmål om hvor ofte de sykler om sommeren. Figur 3.3 viser hvordan folk svarte i 2000, 2002, 2004 og 2008.



Figur 3.3 Hvor ofte folk sykler i sommerhalvåret i 2000, 2002, 2004 og 2008. Prosent.

Siden 2000 har det ikke skjedd noen stor endring i regelmessig sykkel bruk i sommerhalvåret. Andelen som sier at de sykler hver dag eller flere ganger i uken i denne perioden er 35, 34, 32 og 32 prosent i henholdsvis 2000, 2002, 2004 og 2008. Mens det er en forandring når det gjelder sykkelinnhav mellom 2004 og 2008 (svaralternativ "har ikke sykkel"), er situasjonen i 2008 nesten det samme som i 2000. Det er ikke lett å forstå grunnen til at andelen som eier sykkel varierer så mye over tid. Det kan muligens skyldes metodiske skjevheter i forbindelse med intervjusituasjonen. Likevel kan det antas at sykkelinnhav påvirker sykkelbruk på veg i liten grad, fordi den totale andelen som ikke har sykkel og sjelden eller aldri sykler er nokså konstant over årene (44 til 49 prosent).

Det er fortsatt liten forskjell mellom menn og kvinner når det gjelder sykkelbruk i sommerhalvåret. Sannsynligheten for at en person sykler en eller flere ganger i uka synker som kan forventes med økende alder. Bare 22 prosent av de eldste sykler regelmessig (minst flere ganger i uka) mot 34 prosent av de mellom 30 og 44. På samme vis er det 17 prosent av de over 60 som ikke har sykkel, mot 7 til 11 prosent blant de andre gruppene. De som er mellom 30-44 år sykler i større grad flere ganger i måneden enn de andre grupper (12 prosent). Det er også merkelig at bare 14 prosent av de som er 30 og under rapporterer at de sykler hver dag, mot 21 prosent i 2004.



Når det gjelder bosted har en (ikke signifikant) tendens i 2004 blitt en (signifikant) forskjell i 2008. Sykkelbruken er hyppigere jo mer urban bebyggelsen er. 35 prosent av de som bor i byer eller større tettsted sykler regelmessig, ifølge dette utvalget, mot bare 23 prosent av de som bor utenfor tettsted. Dette er på tross av liten forskjell i sykkelinnhav blant gruppene. Blant landsdelen sykler de som bor i Sørlandet mest (44 prosent sykler regelmessig), og de som bor i Vestlandet minst (24 prosent regelmessig).

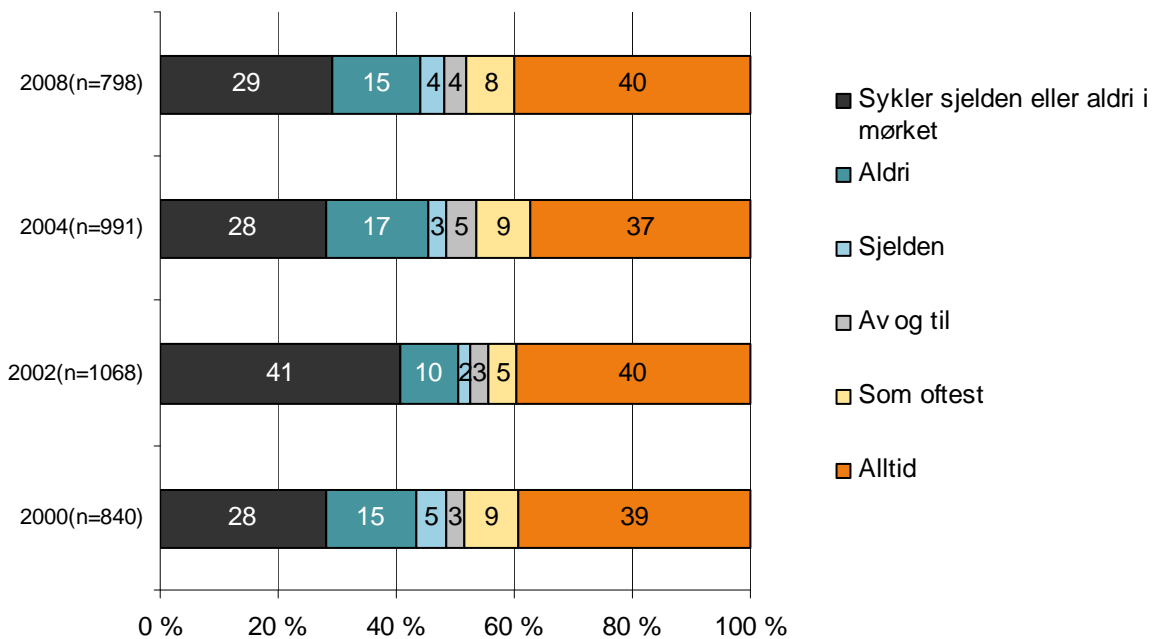
Det er en klar sammenheng mellom utdannelsesnivå og regelmessig sykkelbruk. 16 prosent av de med det laveste utdannelsesnivå har ikke sykkel, mot 8 prosent av de med det høyeste nivået. Samtidig sykler kun 27 prosent av det førstnevnte regelmessig mot 38 prosent av det sistnevnte.

### 3.4 Bruk av sykkellys

De respondentene som svarte at de hadde sykkel og som sykler i det minste én gang i måneden, fikk deretter spørsmålet: "Hvor ofte bruker du lys på sykkelen når du sykler i mørket?"

Figur 3.4 viser folks besvarelser på dette spørsmålet i 2000, 2002, 2004 og 2008. Besvarelsene fra 1998 er ikke inkludert ettersom respondentene i dette året ikke ble spurt om hvor ofte de sykler.

**Spm.3.4. Hvor ofte bruker du lys på sykkelen når du sykler i mørket?**



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

Situasjonen i 2008 er merkelig lik de i 2000 og 2004. Besvarelsene i 2002 skiller seg markert ut ved at det er langt flere i det året enn i 2000, 2004 og 2008 som oppgir at de sjelden eller aldri sykler i mørket (41 prosent mot 28 til 29 prosent i all andre år). Nordbakke og Fyhri (2004) foreslo at grunnen til dette er metodiske skjevheter i forbindelse med intervjusituasjonen. Riktignok bekrefter resultatene fra 2008 at situasjonen overfor lysbruk kan betraktes som stabilt siden 2000.

Trekker vi ut de som sjelden eller aldri sykler i mørket, får vi fram den faktiske andelen som bruker lys på sykkelen når de sykler i mørket. I 2008 er det 68 prosent som alltid eller som oftest bruker lys på sykkelen når de sykler i mørket. Imidlertid gjenstår det over en fjerdedel, 27 prosent, som aldri eller sjelden har lys på. Kvinner bruker i større grad sykkellys i mørket enn menn. 60 prosent av kvinnene i 2008 bruker alltid lys når de sykler i mørket mens bare 48 prosent av mennene gjør dette (etter at de som sjelden / aldri sykler i mørket er utelukket). Bruk av sykkellys øker med stigende alder i 2008. Mens det er kun 30 prosent som alltid bruker sykkellys i mørket blant de under 30 år (mot 37 prosent i 2004), er det 70 prosent som bruker lys blant de over 45 år. (Alle andeler er gitt etter at de som aldri eller sjelden sykler i

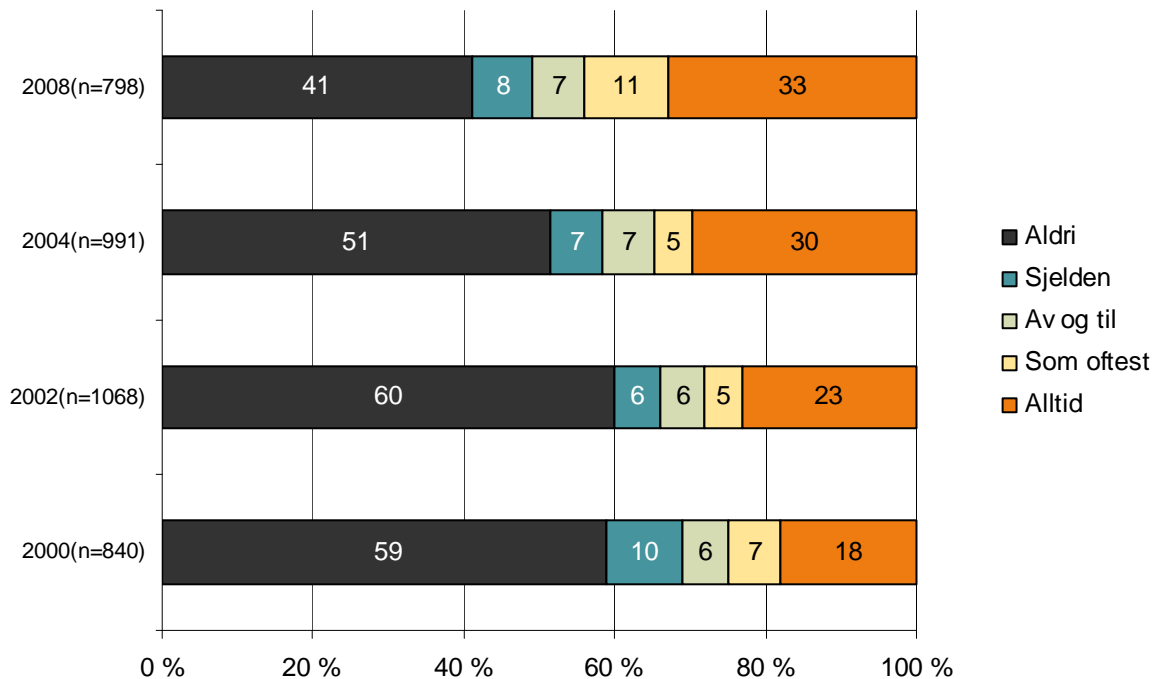
## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

mørket er utelukket.) Sammenheng mellom urbaniseringsgrad og bruk av sykkellys sett i 2004 er ikke signifikant i 2008. Heller ikke var det en sammenheng basert på landsdel. Det er imidlertid en svak positiv sammenheng med utdanning og lysbruk i 2008.

### 3.5 Bruk av sykkelhjelm

De respondentene som svarte at de hadde sykkel og som sykler i det minste én gang i måneden, fikk deretter spørsmålet: "Hvor ofte bruker du hjelm når du sykler?" Figur 3.5 viser folks besvarelser i 2000, 2002, 2004 og 2008.

Spm.3.5 Hvor ofte bruker du sykkelhjelm når du sykler?



Figur 3.5 Hvor ofte folk bruker hjelm når de sykler, i 2000, 2002, 2004 og 2008. Kun de som sykler minst en gang i måneden. Prosent.

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

Man ser i Figur 3.5 en gradvis økning i bruk av sykkelhjelm i perioden fra 2000 til 2008. 25 prosent svarte at de brukte hjelm alltid/som oftest i 2000, mot henholdsvis 28, 35 og da 44 prosent i 2002, 2004 og 2008. I 2008 er det også betydelig færre som aldri bruker hjelm når de sykler enn i forrige år (41 mot 51 prosent eller mer).

Det er kun marginale forskjeller mellom menn og kvinner når det gjelder hjelmbruk. De som er mellom 30 og 59 år er de flinkeste til å bruke hjelm. 51 til 53 prosent i denne gruppen sier at de bruker hjelm alltid eller som oftest. De under 30 år er de dårligste til å bruke hjelm, kun 28 prosent bruker det alltid/som oftest og over halvparten (55 prosent) bruker aldri hjelm (mot 32 til 40 prosent blant eldre aldersgrupper). Det er ingen systematiske forskjeller i forhold til urbaniseringsgrad, region eller til og med hvor ofte man sykler i sommerhalvåret, men det er en noe overraskende forhold mellom kjørelengde i bil og hjelmbruk på sykkel. Mens kun 25 prosent av de som kjører mindre enn 8000 km alltid bruker hjelm, er det så mye som 43 prosent av de som kjører over 16 000 km som bruker det. I tillegg sier 43 prosent av de som

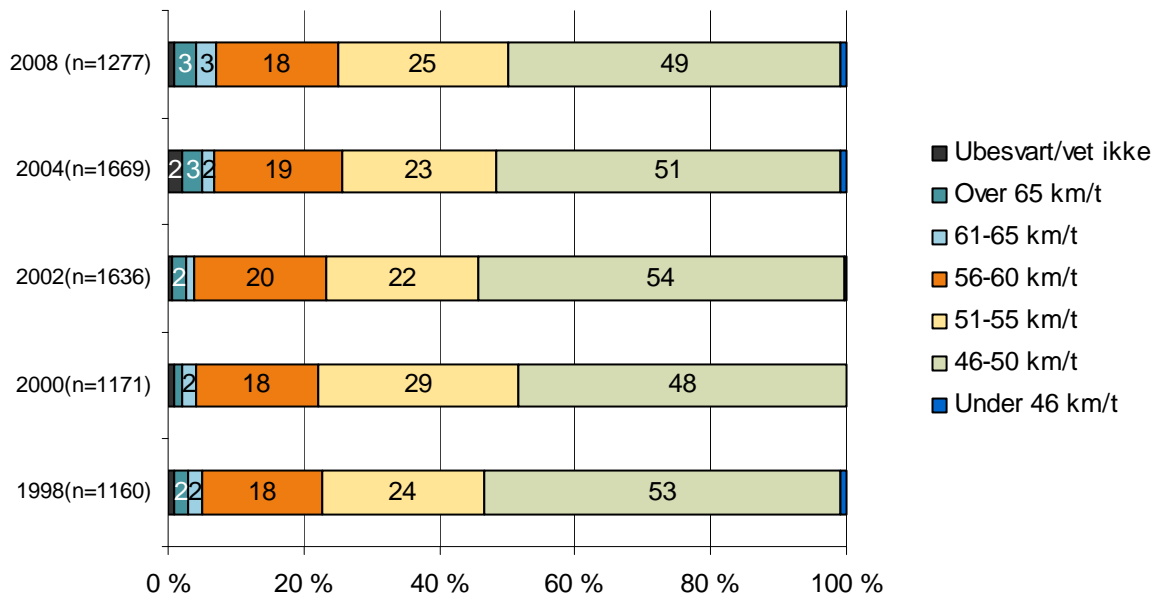
## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafiksikkerhet - 2008

kjører mindre enn 8000 km at de aldri bruker hjelm, mot 33 prosent av de langdistanseførerne. Utdannelse har også noe å si, med så mye som 53 prosent av de som har det høyeste utdannelsesnivået sier at de alltid / som oftest bruker hjelm, mot bare 39 prosent av de med det laveste nivået.

### 3.6 Fartsvalg på veg med fartsgrense 50 km/t

De respondentene som har førerkort fikk spørsmålet ”Hvor fort kjører du normalt med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?” Figur 3.6 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004 og 2008.

**Spm.3.6 Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?**



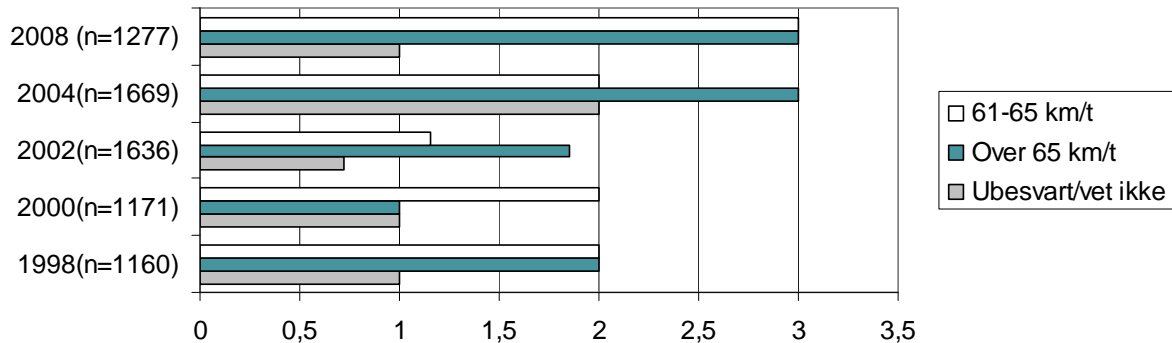
Figur 3.6 Fartsvalg på veg med 50 km/t. Kun de som har førerkort. Prosent.

I 2008 svarte litt under halvparten av de med førerkort at de holder fartsgrensen eller at de holder en fart like under fartsgrensen (49 prosent). Bare 1 prosent i dette utvalget kjører konsekvent på 45 km/t eller mindre i en 50-sone med lite trafikk. 43 prosent svarer at de holder en fart som ligger over fartsgrensen inntil 10 km/t over fartsgrensen, mens 6 prosent kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen i 50-sone med liten trafikk.

Siden 1998 har det ikke vært noen entydig endring når det gjelder farten som velges i 50-sone.

Antakelig er de som kjører med høyere fart av stor interesse. Dermed viser Figure 3.6a andelen av slike førere over tid. Det er ikke noen forskjeller blant disse andelene mellom ulike år.

**Spm 3.6 Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten? (Svarene kun av de som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen)**



Figur 3.6a Fartsvalg på veg med 50 km/t. Kun de som har førerkort som kjører minst 10 km/t over fartsgrensen. Prosent.

Det er litt flere kvinner enn menn som overholder fartsgrensen (53 mot 46 prosent), mens stadig flere menn enn kvinner kjører for fort. 29 prosent av menn og 19 prosent av kvinner kjører over 56 km/t når fartsgrensen er 50 km/t.

Det er en sammenheng mellom fart og alder i en slik situasjon. Jo eldre man blir jo større er sannsynligheten for at man legger seg på en fart på 46-50 km/t i en 50-sone. Mens 33 prosent av de under 30 år legger seg på en slik fart i 2004, er det i 2008 bare 25 prosent som gjør det. Andelen blant de over 60 år er 55 prosent. Så mye som 50 prosent av respondentene i den yngste aldersgruppen oppgir at de kjører minst 5 km/t for fort i en 50-sone, mot henholdsvis 27, 18 og 13 prosent av aldersgruppene 30-44, 45-59 og 60+ år. Riktignok utgjør de under 30 år 65 prosent av gruppen som kjører over 65 km/t i 50-sone.

Vi finner ingen sammenheng mellom fart og bosted. Det er imidlertid forskjeller mellom regioner. Av de som kjører 15 km/t for fort skiller Oslo og Akershus førerne seg ut. 31 prosent av slike førere sier at de kjører over 55 i 50-sone mot inntil 23 prosent blant førerne fra andre regioner. Bilfører fra Nord Norge holder fartsgrensen mest. Nesten 70 prosent sier at de kjører 50 km/t eller under når fartsgrensen er 50 km/t, mot 41 til 50 prosent av førerne som bor i andre regioner.

Det er en svak sammenheng mellom kjørelengde og fart i 50-sone som tyder på at flere av de som kjører lite (under 8 000 km i året) overholder fartsgrensen (61 prosent mot 45-48 prosent av de andre).

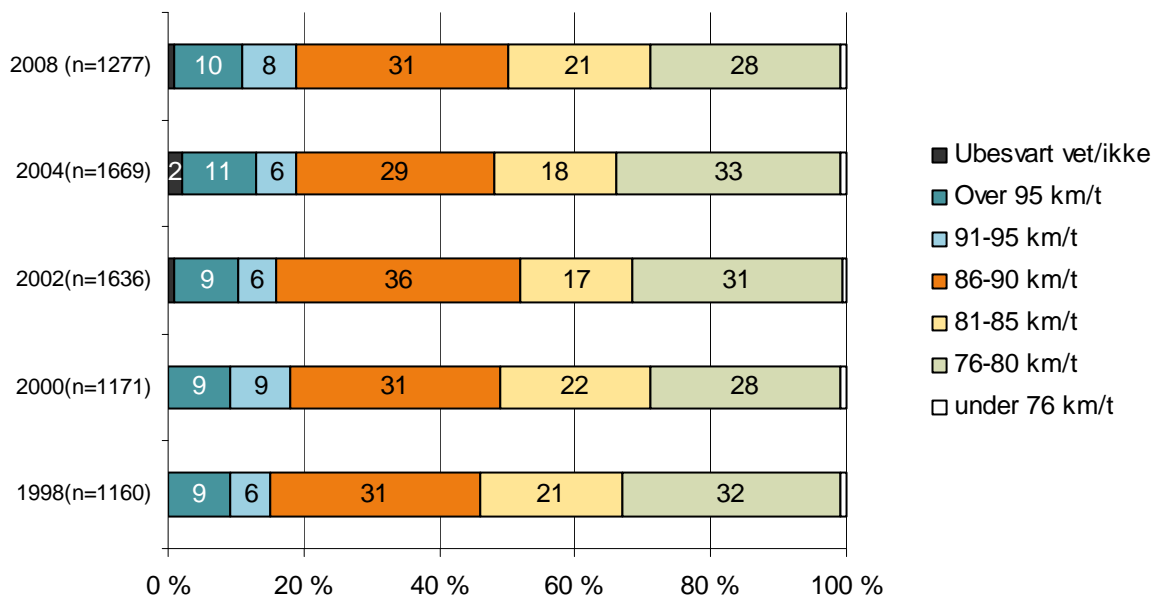
Det er ingen sammenheng mellom fart i 50-sone og om man er yrkessjåfør.

Flere av de med høyere utdanning kjører over fartsgrensen. 55 prosent av disse kjører for fort, mot kun 44 prosent av de med det laveste utdanningsnivået.

### 3.7 Fartsvalg på veg med fartsgrense 80 km/t

De respondentene som har førerkort, fikk spørsmålet: ”Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?” Figur 3.7 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004 og 2008.

**Spm.3.7 Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?**



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

I 80 sone er det flere som sier de bryter fartsgrensen enn på veg med 50 km/t med lite trafikk. Mens nesten halvparten legger seg på eller rett under fartsgrensen i 50 sone, er det kun 28 prosent som gjør det i 80 sone. I 80 sone kjører halvparten over 85 km/t. Dette resultatet har vi kunnet se i alle de fire undersøkelsene som har vært gjort fra 2000.

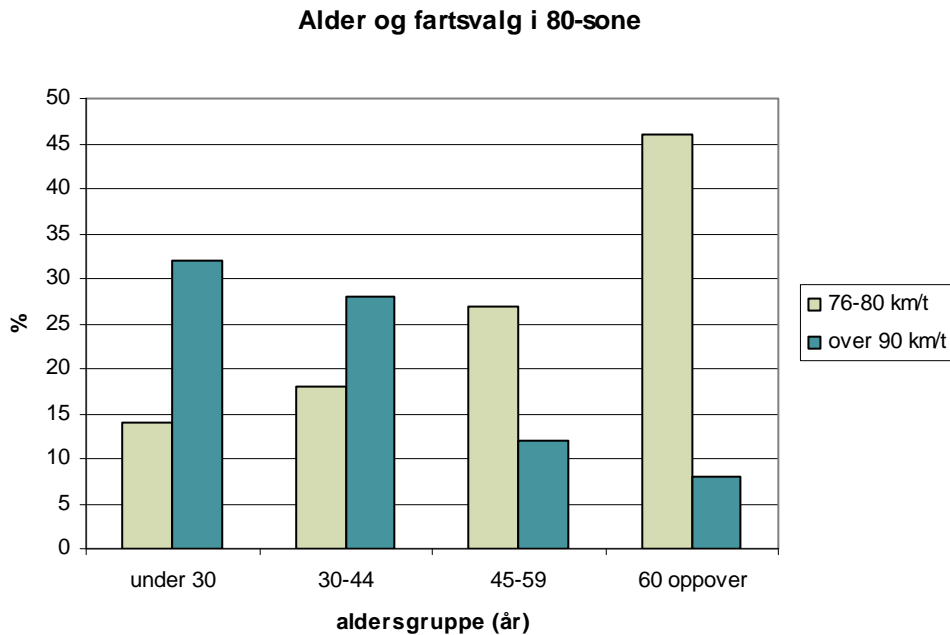
Det er i 2008 flere som kjører over fartsgrensen i 80-sone enn i 2004, men over et lengre tidsperspektiv (fra 1998 frem til i dag) er endringene i fartsatferd små, og ikke systematiske. I tillegg er det ikke mye endring i andelen som kjører over 90 km/t i 80 sone med liten trafikk, noe som er 18 prosent i 2008 og som har ligget mellom 15 og 18 prosent siden 1998. Én av ti førere sier fortsatt at de kjører over 15 km/t over fartsgrensen i 80 sone, mot én av femti i 50 sone.

Kvinner holder fartsgrensen mer enn menn også i 80 sone (31 mot 26 prosent). Det er liten forskjell i andelen av menn og kvinner som sier at de kjører mellom 81 og 90 i 80 sone. Forskjellen er imidlertid større over 90 km/t. 23 prosent av menn mot 14 prosent av kvinner sier de kjører over 90 km/t.

Blant de under 30 år er det i 2008 bare 14 prosent som oppgir at de holder fartsgrensen. I 2004 var den tilsvarende andelen 21 prosent. I 2008 finner vi samme sammenheng mellom aldersøkning og lavere fart som i 2004. 32 prosent av førerne i den yngste gruppen kjører over 90 km/t i 80 sone, mot kun 8 prosent av førerne over 60 år. Uansett har andelen av de over 60



år som overholder fartsgrensen sunket, fra 55 prosent i 2004 til 48 prosent i 2008. Figur 3.7a viser fartsvalg for hver aldersgruppe.



Figur 3.7a Alder og fartsvalg på veg med 80-sone. Kun de som har førerkort. Prosent.

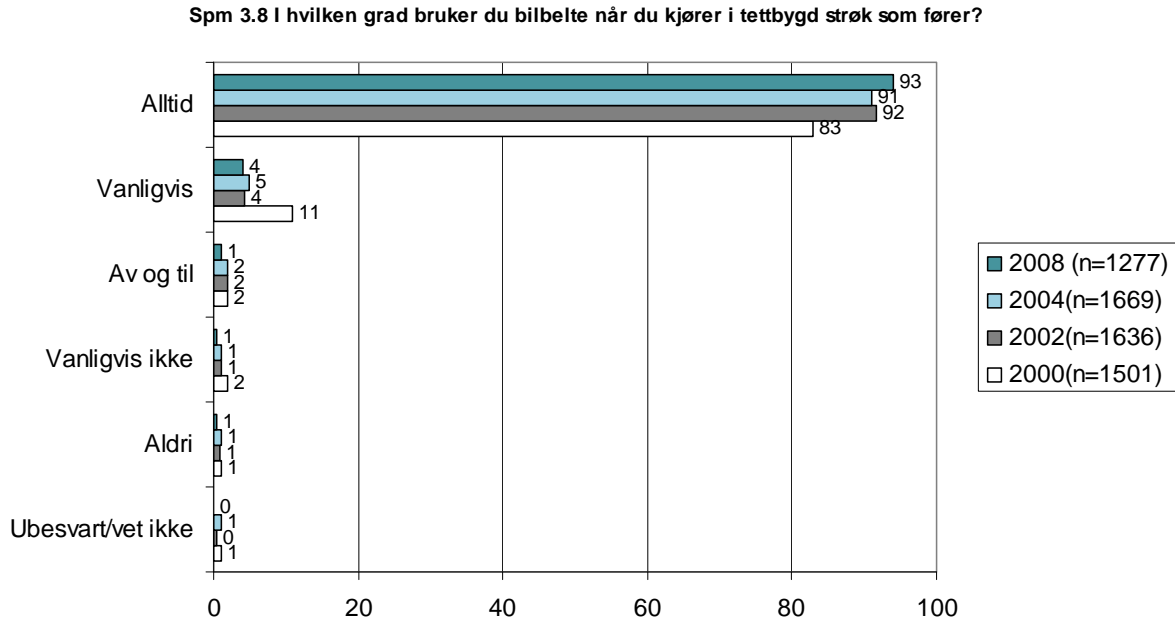
Vi finner ikke noe forhold mellom enten bosted eller om man er yrkessjåfør og fartsvalg. Av landsdelene bryter de som bor i Oslo og Akershus fartsgrensen mest (81 prosent kjører over fartsgrensen i 80-sone) og de som bor i Nord-Norge minst (59 prosent).

Som i 2004 øker andelen som bryter fartsgrensen med hvor mye man kjører i løpet av et år. Blant de som kjører mer enn 12 000 km i året er det 80 prosent som bryter fartsgrensen mot 60 prosent blant de som kjører under 8000 km i året. På samme vis kjører 13 prosent av de som kjører over 16 000 km/t over 95 km/t i 80-sone mot 5 prosent av de som kjører mellom 0-8000 km/t.

Det er også en sammenheng mellom utdannelsesnivå og fartsvalg. 77 prosent av de som har vært på universitet eller høyskole bryter fartsgrensen mot 69 og 56 prosent henholdsvis av førere som oppgir videregående skole og grunnskole som utdannelsesnivå.

### 3.8 Bilbelte bruk som fører

Respondentene som har førerkort fikk spørsmål om i hvilken grad de bruker bilbelte når de kjører i tettbygd strøk som fører. Figur 3.8 viser hva respondentene svarte i 2000, 2002, 2004 og 2008.



Figur 3.8 Bilbeltebruk i tettbygde strøk. Kun de som har førerkort. Prosent.

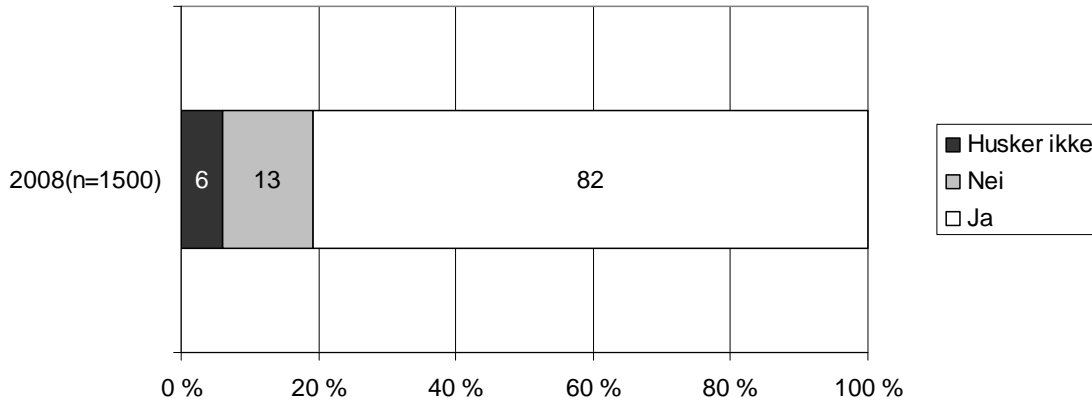
Nesten alle (97 prosent) oppgir at de alltid eller vanligvis bruker bilbelte. Dermed har det ikke vært noen endring i bilbeltebruken siden 2002.

I 2008, som i 2004, svarer færre menn enn kvinner at de alltid bruker bilbelte (91 mot 97 prosent i 2008). Det er bare marginale forskjeller mellom aldersgrupper, bosted, landsdel, kjørelengde og utdannelse når det gjelder bilbeltebruk i 2008. Imidlertid er det en sterk forbindelse mellom bilbeltebruk og om man er yrkessjåfør. Kun 91 prosent av yrkessjåfør sier at de alltid eller vanligvis bruker bilbelte.

### 3.9 Bilbelte bruk som passasjer i baksetet

Respondentene fikk for første gang i 2008 spørsmål om de bruker bilbelte som passasjerer i baksetet, uavhengig av om de hadde førerkort. Figur 3.9 viser spørsmålet og hva respondentene svarte.

Spm 3.9 Brukte du bilbelte på den siste korte turen hvor du var passasjer i baksetet?



Figur 3.9 Bilbeltebruk på den siste korte turen som passasjer (all respondenter). Prosent.

Andelen som oppgir at de brukte bilbelte i baksetet på den siste korte turen er 82 prosent, eller 87 prosent om de som ikke husket er utelukket. Begge andeler er likevel lavere enn andelen med førerkort som sier at de bruker bilbelte som fører i tettbygd strøk (97 prosent).

Bare 81 prosent av menn (som kunne huske sin siste korte tur) sa at de brukte bilbelte i baksetet, mot 94 prosent av kvinner. Bilbeltebruk i baksetet er laveste blant de over 60, der 84 prosent (som husket) brukte belte, mot 94 prosent av de under 30 år.

Det er bare marginale forskjeller mellom bosted, landsdel, om man er yrkessjåfør og utdanning når det gjelder bilbeltebruk i baksetet på den siste korte turen. Derimot er det en noe overraskende sammenheng med kjørelengde. Kun 81 prosent av de som kjører over 16 000 km (som husket) brukte bilbelte i baksetet på den siste kort turen, mot 89 prosent av de som kjører mellom 0 og 8000 km/t.

### 3.10 Sovning bak rattet

Respondentene som har førerkort fikk for første gang i 2008 spørsmål om sovning bak rattet. Spørsmålet var stilt som følger.

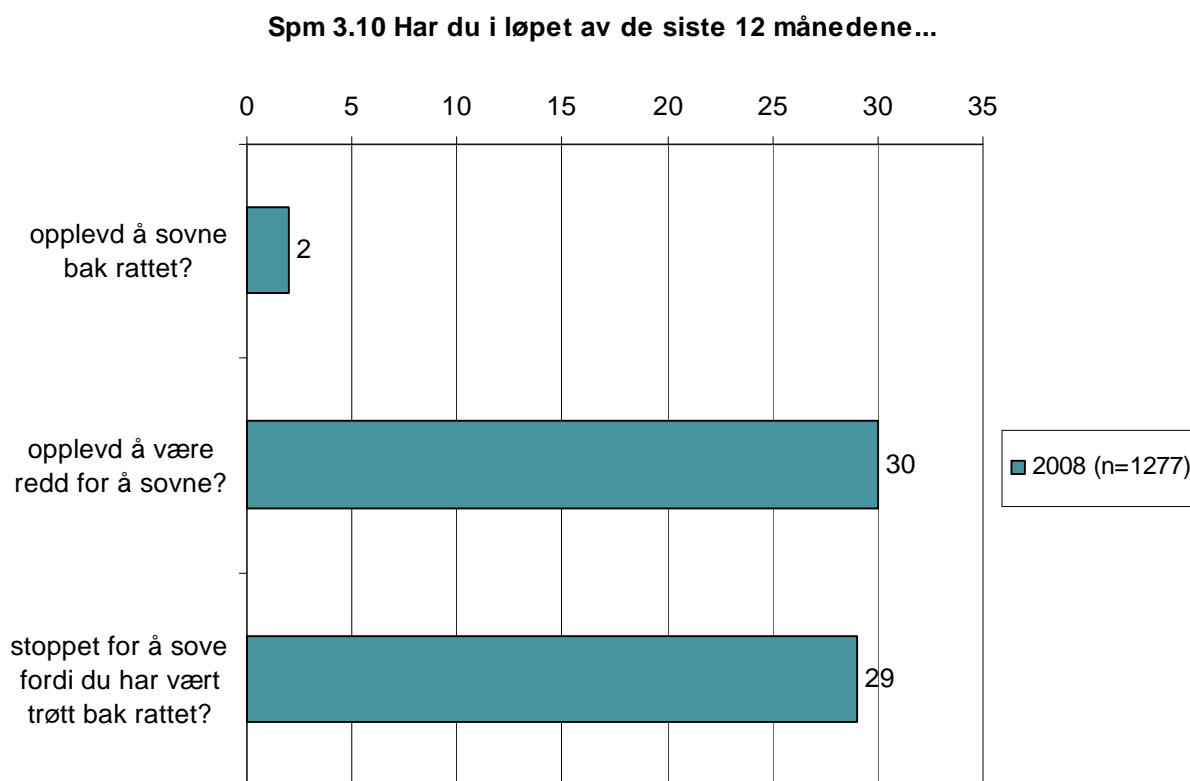
*Har du i løpet av de siste 12 månedene:*

*Opplevd å sovne bak rattet?*

*Opplevd å være redd for å sovne?*

*Stoppet for å sove fordi du har vært trøtt bak rattet?*

Figur 3.10 viser hva respondentene svarte.



Figur 3.10. Søvn og trøtthet bak rattet i løpet av det siste 12 måneder. Kun de som har førerkort. Prosent.

Andelen av utvalget som sier at de har opplevd å sovne bak rattet i løpet av det siste 12 måneder er 2,1 prosent. En mye større andel (30 prosent) svarer at de har vært redd for å sovne bak rattet i løpet av den samme perioden. En lignende andel (29 prosent) oppgir at de har stoppet for å sove de siste 12 månedene pga trøtthet bak rattet.

Flere menn enn kvinner i dette utvalget har både opplevd å sovne bak rattet (2,8 mot 1,4 prosent og ikke signifikant), vært redd for å sovne bak rattet (36 mot 24 prosent; signifikant), og stoppet fordi de har vært trøtt bak rattet (37 mot 19 prosent; signifikant).

Det er liten forskjell blant de ulike aldersgruppene når det gjelder opplevelser av søvn bak rattet. Uansett oppgir flere fører under 30 at de har opplevd å være redd for å sovne (43 prosent mot 28 til 31 prosent i 20-59 år gruppen og 24 prosent i 60 år og oppover gruppen). Til tross for dette er det ingen store forskjeller blant gruppene når det gjelder andelen som sier at de har stoppet for å sove fordi de har vært trøtt bak rattet.

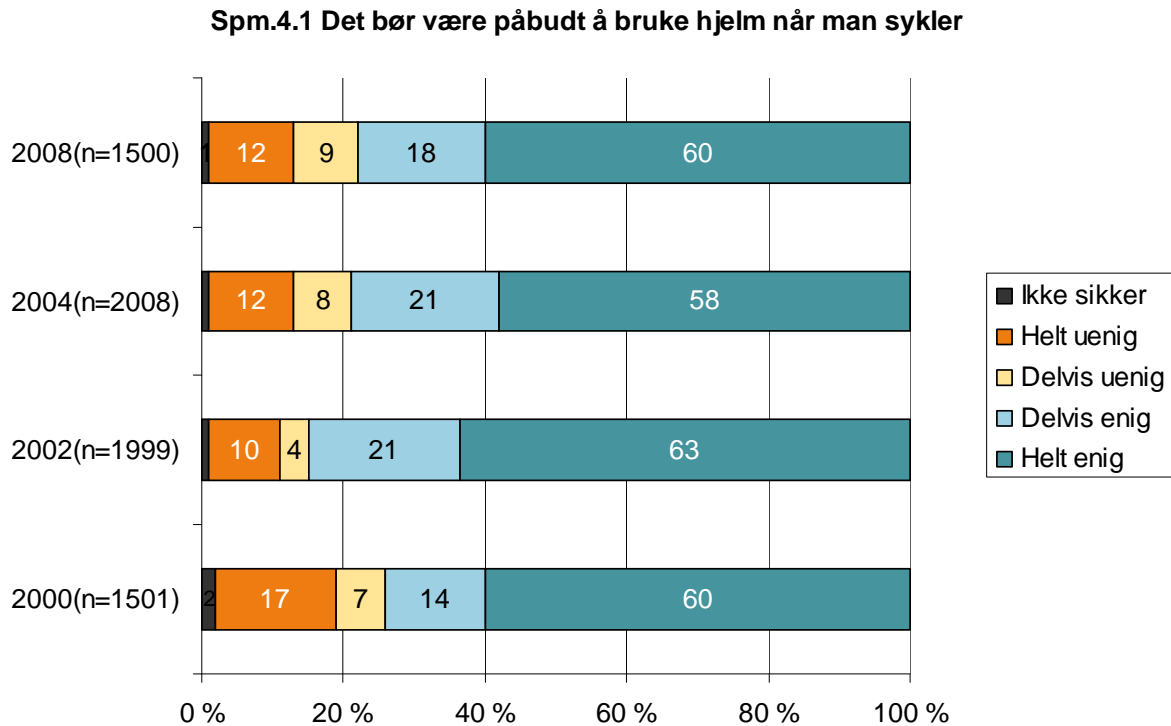
Som muligens kan forventes, sier flere av de som kjører mest at de har opplevd å være redd for å sovne (36 prosent mot 22 prosent av de som kjører under 8000 km i året) og stoppet pga trøtthet bak rattet (40 mot 21 prosent av de som kjører under 8000 km). Flere av de som er yrkessjåfør sier at de har stoppet pga av trøtthet bak rattet (49 prosent mot 27 prosent av andre), men det er ingen forskjell når det gjelder opplevelser av å være redd for å sovne.

Det er en sammenheng mellom grad av urbanisering og hvorvidt fører sier at de har stoppet for å sove pga trøtthet bak rattet. Færre av de som bor i byer eller større tettsted sier de har stoppet (28 prosent) når sammenlignet med de som bor på landet (34 prosent), noe som er gjenspeilt blant svarene fra ulike regioner. Kun 20 prosent av de som bor i Oslo har stoppet, mot 31 prosent av de som bor i Nord- og Midt-Norge.

## 4 Holdninger til trafikksikkerhet

### 4.1 Påbud om sykkelhjelmer

Respondentene ble bedt om å angi i hvilken grad de er enig eller uenig i påstanden: ”Det bør være påbudt å bruke hjelmer når man sykler”. Figur 4.1 viser folks stillingstaking til denne påstanden i 2000, 2002, 2004 og 2008.



Figur 4.1 Holdninger til hjelmbruk på sykkel. Prosent.

I 2008 er 78 prosent av de spurte enten helt eller delvis enige i påstanden om at sykkelhjelmer burde påbys, mens 21 prosent er helt eller delvis uenige. Situasjonen har altså ikke forandret signifikant siden 2004, da de samsvarende tallene var henholdsvis 79 og 20 prosent.

Holdningene til påbud om hjelmbruk virker monoton til tross for at faktisk bruk har økt. I 2002 var det 40 prosent som brukte sykkelhjelmer i noe grad. Nå i 2008 er det 59 prosent (jf. Figur 3.5).

Som i 2004 er kvinner i større grad enige i et lovpåbud enn menn (i 2008 er 64 mot 56 prosent helt enige i påstanden). Ønsket om et påbud stiger også i 2008 med økende alder, noe som er delvis i samsvar med faktisk hjelmbruk (jf. del 3.5). Mens 50 prosent av de under 30 år er enige i påstanden, er det hele 69 prosent av de over 60 år som er enige i det samme. I 2008 er det ingen signifikant sammenheng mellom bosted eller landsdel og holdning til sykkelhjelmbruk. Heller ikke er det en forbindelse med utdanningsnivå, til tross for sammenhengen med faktisk hjelmbruk (jf. del 3.5).

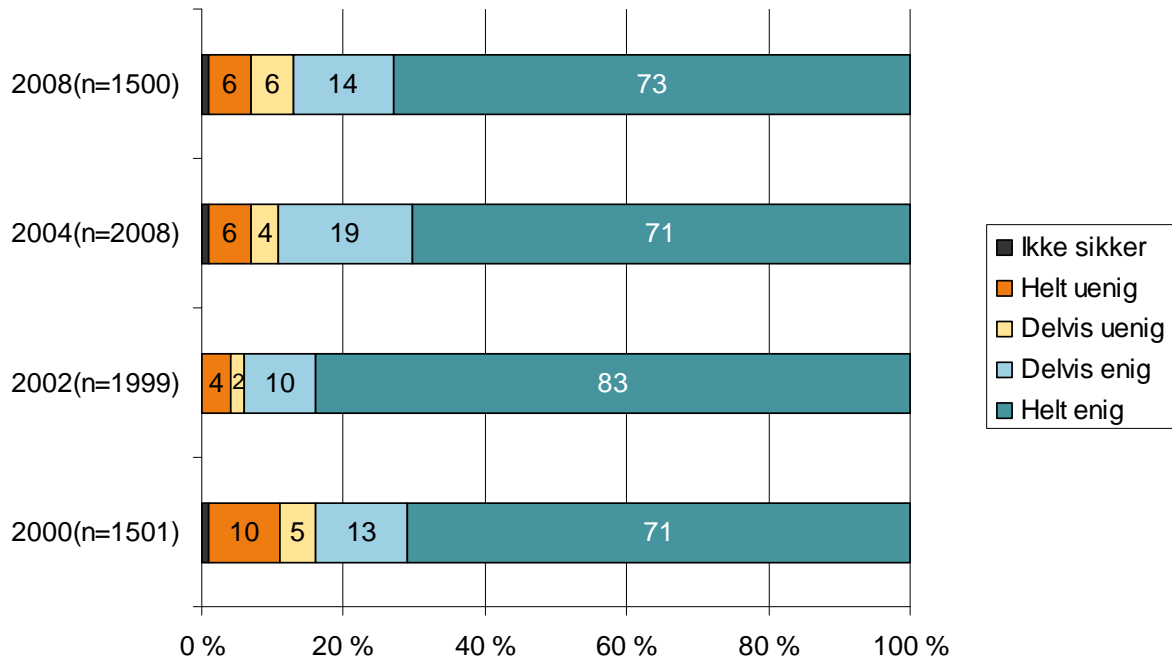
I 2008 er det ingen klar sammenheng mellom hvor ofte man sykler og holdning til hjelmbruk. Det er imidlertid en forbindelse mellom samlet hjelmbruk og holdning til et påbud om hjelmbruk. Av de som er helt enig i påstanden om et påbud om hjelmbruk, bruker 78 prosent hjelmer i noe grad. Derimot bruker kun 24 prosent av de som er helt uenig i et påbud om hjelmer. Mens flere bruker hjelmer i 2008 og det er en positiv sammenheng mellom hjelmbruk og holdning til et påbud blant utvalget i 2008, har andelen med en positiv holdning til påbud om

hjelmbruk ikke økt siden 2004. Dette er kanskje ikke overraskende fordi holdninger til *påbud* om hjelmbruk er forskjellig fra holdninger til selve bruken.

## 4.2 Påbud om refleks

Respondentene ble presentert for påstanden at ”*Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørke*”. Figur 4.2 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2000, 2002, 2004 og 2008.

Spm.4.2 Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket



Figur 4.2 Holdninger til påbud om refleksbruk. Prosent.

Over det siste fire år har det ikke skjedd noen klar endring i holdninger til et påbud om refleks for fotgjengere i mørket, det vil si at de aller fleste fortsatt er helt eller delvis enige (87 prosent i 2008 mot 90 prosent i 2004) i at det bør være påbudt. Bortsett fra 2002 er holdningen til et refleksbrukpåbud nokså stabil.

Som i 2004 er det i 2008 noen flere kvinner enn menn som vil påby refleks (79 mot 68 prosent er helt enige). Det er også noen flere eldre enn yngre respondenter som mener at refleks bør påbys. Mens det blant de under 30 år er 60 prosent som er helt enige, er det hele 83 prosent som er helt enige blant de som er over 60 år. Sammenhengen er konsekvent med aldergruppe. I 2008 fortsetter det også en annen sammenheng, det mellom urbaniseringsgrad og enighet i påbud om refleksbruk. De som bor i mindre eller utenfor tettsted har i gjennomsnitt sterkere ønske om et påbud. 69 prosent er helt enige i et påbud i by eller større tettsted mot 81 prosent blant de som bor utenfor noe tettsted. Når det gjelder både aldersgruppe og bosted, er holdningene til refleksbruk i samsvar med atferd (jfr. del 3.2). Det er ingen sammenheng med landsdel og holdning til et påbud om refleksbruk. Det er imidlertid en sammenheng med utdannelsesnivå. 81 prosent av de som oppgir grunnskole som utdanning er helt enige i et påbud mot kun 62 prosent av de som oppgir det høyeste nivået.

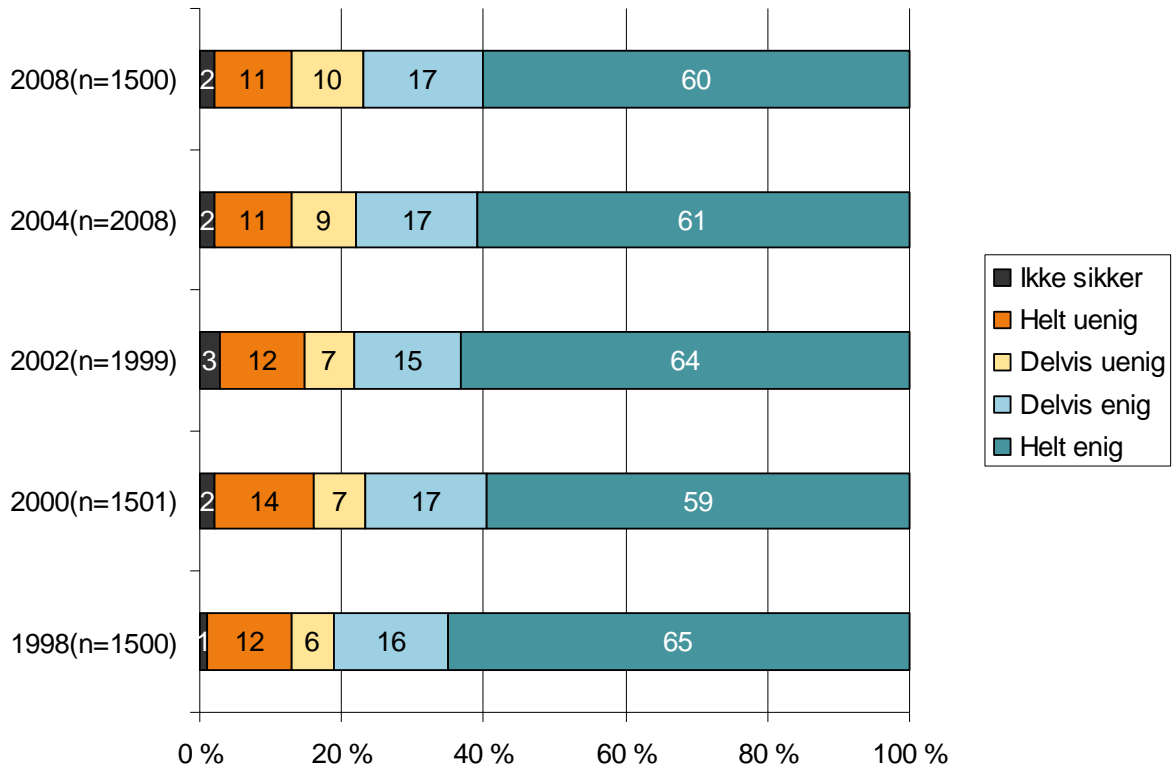
Av de som er helt enige i et påbud, bruker 40 prosent alltid refleks selv, mot 13 til 14 prosent av de med andre holdninger til et påbud om refleks.



### 4.3 Fengselsstraff for promillekjøring

Respondentene ble presentert for påstanden ”Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring”. Figur 4.3 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002, 2004 og 2008.

Spm.4.3 Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring



Figur 4.3 Holdninger til fengselsstraff for promillekjøring. Prosent.

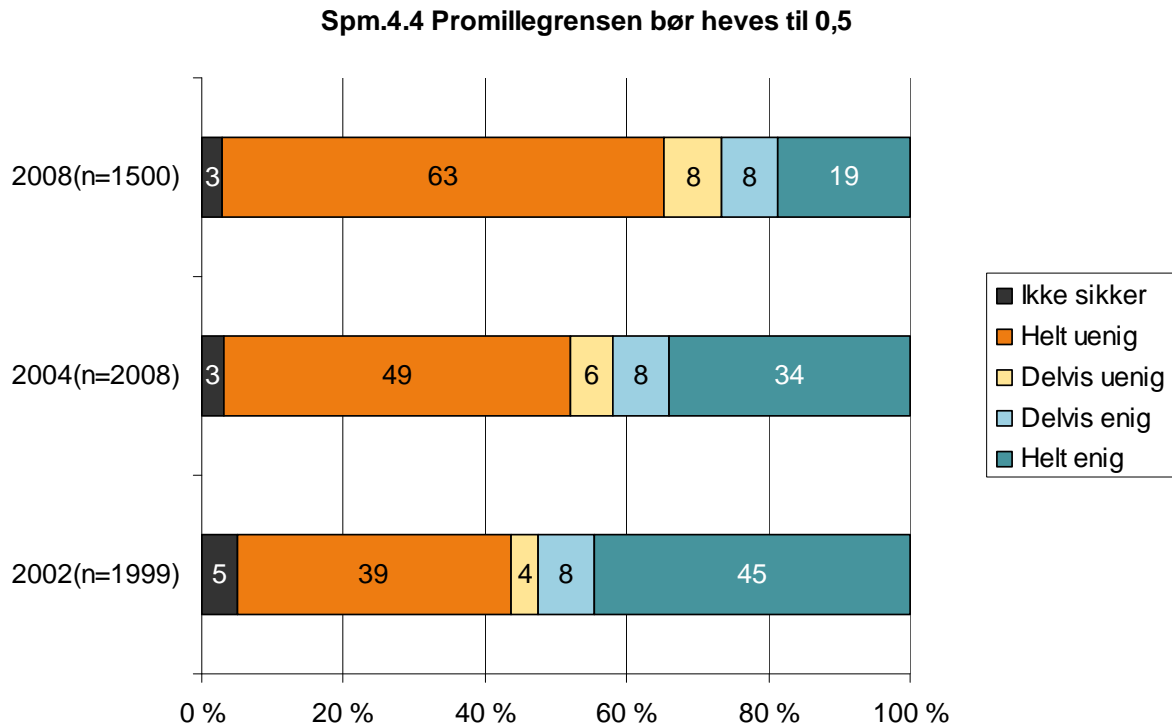
I 2008 er det fremdeles et flertall (77 prosent ifølge utvalget) som er helt eller delvis enige i påstanden om at det bør være fengselsstraff for all promillekjøring. Det har skjedd liten endring siden 2000 i andelen som er enig i noe grad.

Som i 2004 er det flere kvinner enn menn som er enige (81 mot 73 prosent helt eller delvis enig i 2008). Blant de under 30 år er det bare 52 prosent som er helt enige i påstanden, mot 62 til 63 prosent blant de som er eldre. Det er ingen signifikant sammenheng mellom enten bosted, landsdel, kjørelengde eller om man er yrkessjåfør og folks holdninger til ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring. Men igjen ser vi en konsekvent forbindelse til utdannelsesnivå. Færre av de som har vært på universitet eller høgskole (54 prosent) er helt enige sammenlignet med andre (65 prosent).

Av de som er helt enig i at det bør være ubetinget fengselsstraff for promillekjøring, er det bare 1,8 prosent som også oppgir at de har kjørt bil selv, eller sittet på med en sjåfør, der de har visst om promillekjøring (jf. del 3.1). Av de som er helt uenig i fengselsstraff er det 6,1 prosent som har vært innblandet i promillekjøring.

#### 4.4 Hevet promillegrense

Respondentene ble presentert for påstanden: "Promillegrensen bør heves til 0,5." Figur 4.4 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002, 2004 og 2008.



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

I 2001 ble promillegrensen sunket fra 0,5 til 0,2. I 2002 var befolkningen noe todelte i forhold til hvorvidt promillegrensen bør heves igjen (jf. Fyhri 2003), det vil si at de fleste var enten helt enige eller helt uenige. I 2004 var det en reduksjon i andelen som ville øke promillegrensen, fra 45 til 34 prosent. Reduksjonen fortsetter slik at det i 2008 er kun 19 prosent som vil heve promillegrensen tilbake til 0,5. Samtidig er det en stadig økning i andelen som er uenig slik at nesten to tredjedeler er nå helt uenig i at grensen bør heves i 2008. Det har med andre ord skjedd en stadig endring i holdninger til promillegrensen siden 2002.

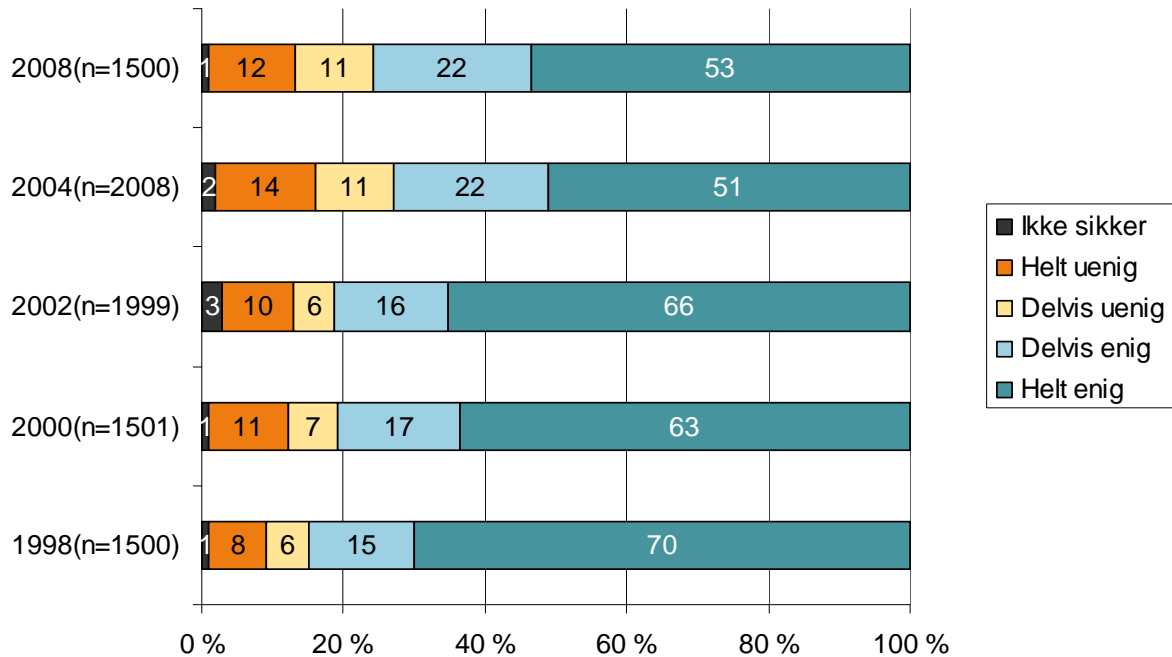
Igjen ser vi forskjeller mellom kvinner og menn. Flere menn enn kvinner er helt eller delvis enig i at promillegrensen bør heves (30 mot 24 prosent). Mens det i 2002 var små forskjeller ifølge aldersgruppe, var det i 2004 flere blant både de under 30 år og de over 60 år som var helt eller delvis enige i at promillegrensen bør heves. I 2008 ser vi at bare de over 60 år skiller seg ut, i og med at 25 prosent er helt enig i påstanden. Det er ingen klar sammenheng mellom bosted, region og kjørelengde og denne holdningen i 2008. Flere som er yrkessjåfør i utvalget oppgir at de mener at promillegrense bør heves (30 prosent mot 18 prosent av andre). Når det gjelder utdannelse er det flere av de som har det laveste nivået som er helt enig i påstanden (29 prosent mot 17 til 19 prosent av de andre).

Det er ingen sammenheng mellom holdning til promillegrense og om man sier man har vært innblandet i promillekjøring.

## 4.5 Senking av fartsgrense i boligområder

Respondentene ble presentert for påstanden at ”Fartsgrensen i boligområder bør være maksimalt 30 km/t”. Figur 4.5 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002, 2004 og 2008.

Spm.4.5 Fartsgrensen i boligområder bør være maksimalt 30 km/t



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

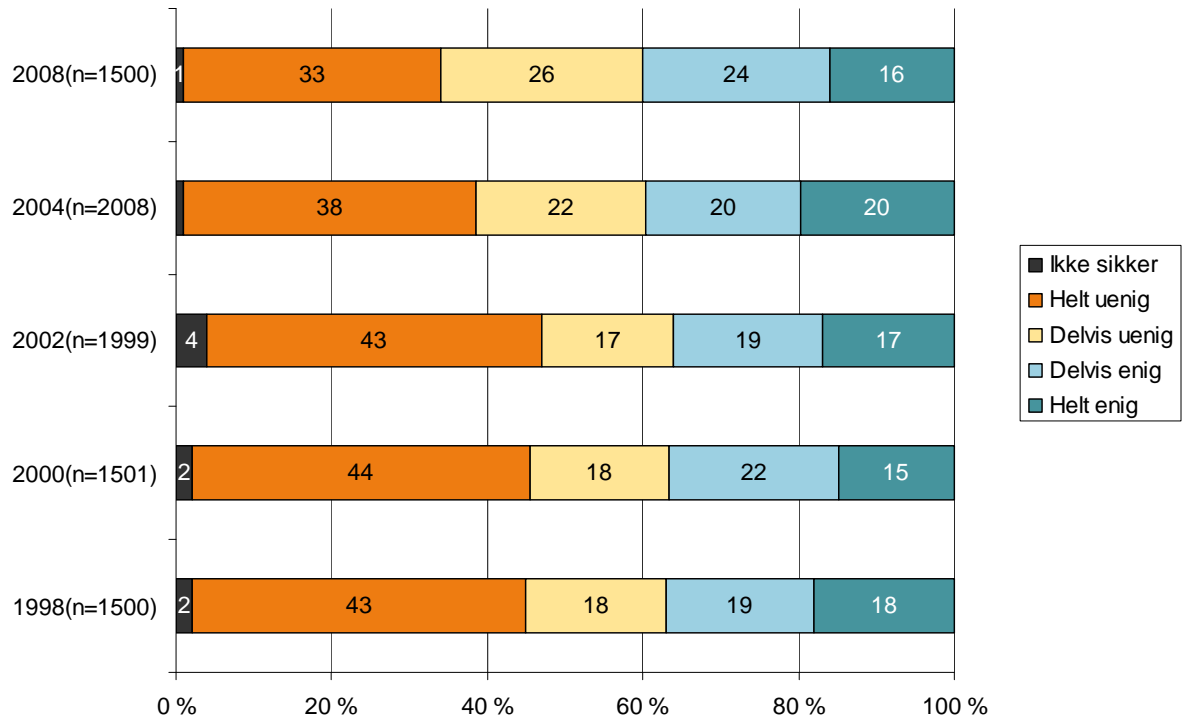
De aller fleste er fortsatt helt eller delvis enige i at fartsgrensen bør senkes i boligområder (75 prosent). Mens det ikke er noen signifikant endring i denne holdningen fra 2004, befester 2008 resultatet nedgangen fra 2002. Andelen som er helt enige er i 2008 kun 53 prosent mot 63 til 70 prosent mellom 1998 og 2002.

Kvinner er i større grad tilhengere av å ha en fartsgrense på 30 km/t i boligområder enn menn (56 mot 51 er helt enige). Det var i 2004 ingen systematisk variasjon avhengig av alder, men i 2008 ser vi at flere av de mellom 30 og 44 år (flere foreldre?) er helt enig i at fartsgrensen skulle være maksimalt 30 km/t i boligstrøk (58 prosent mot 51 og 50 prosent henholdsvis av de under 30 og over 60 år). Det vi også ser i 2008 er at flere av de som bor i mindre tettsted, enn de som bor i enten byer eller utenfor tettsted, er helt enig i at grensen skulle senkes (62 mot 51 eller 50 prosent, henholdsvis). Av landsdelene skiller Nord-Norge seg ut. 68 prosent som bor der er helt enige i påstanden mot inntil 58 prosent blant de som bor på andre steder i Norge. Det er ingen sammenheng med kjørelengde, eller om man er yrkessjåfør. Derimot ser vi igjen en sammenheng mellom utdanning og holdning. 64 prosent av de som oppgir grunnskole som utdanningsnivå er helt enige i at fartsgrense bør være 30 km/t i boligstrøk, mot kun 47 prosent av de med det høyeste nivået.

## 4.6 Senking av fartsgrense i byer og tettsteder

Respondentene ble presentert for påstanden at ”Fartsgrensen bør være 30 km/t på de fleste gater i byer og tettsteder”. Figur 4.6 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002, 2004 og 2008.

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



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

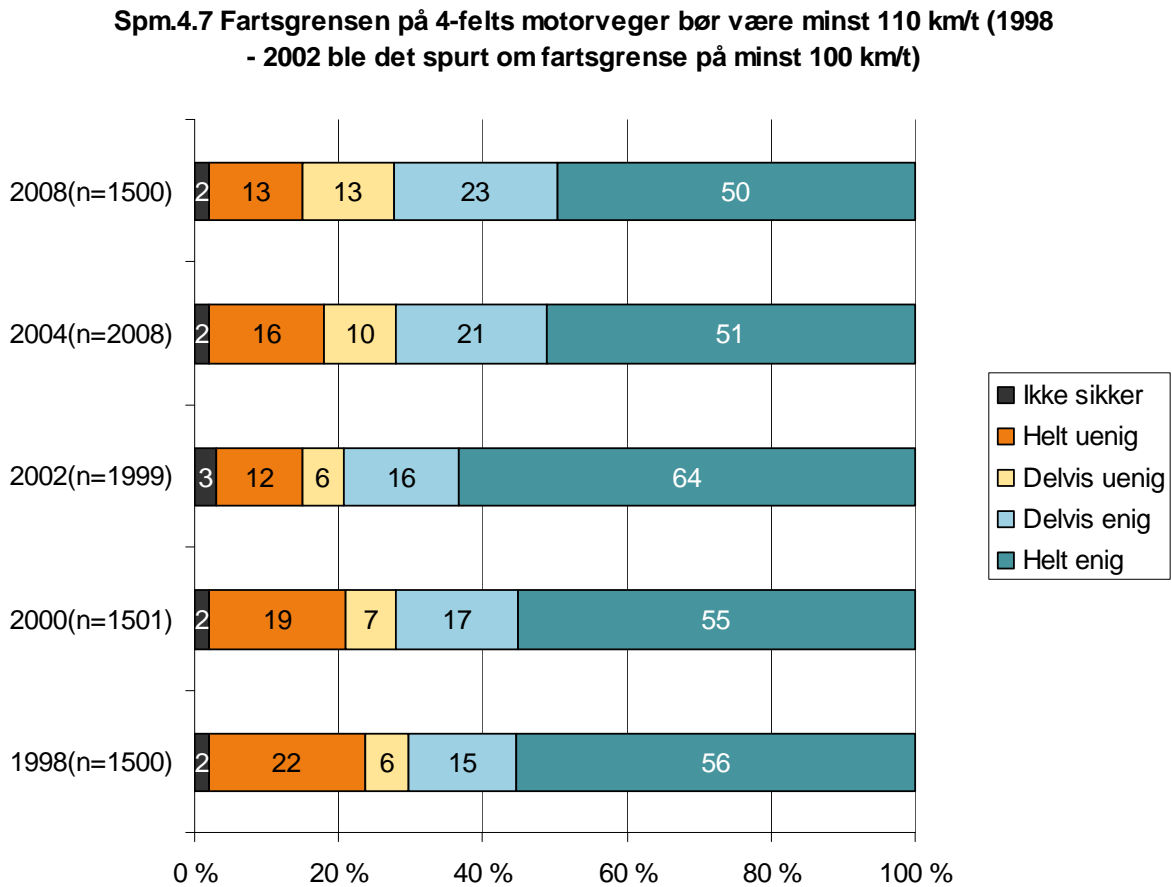
Mens det var stor enighet om at fartsgrensene bør senkes i boligområder (75 prosent helt eller delvis enige), er det ikke så mange i utvalget som mener det samme om fartsgrensene i byer og tettsteder generelt (kun 40 prosent helt eller delvis enige). Mens det er en nedgang i andelen som er helt uenig i at fartsgrensen bør senkes, fra 38 prosent i 2004 til 33 prosent i 2008, er det fortsatt 59 prosent som er helt eller delvis uenige i at fartsgrensene bør senkes, mot 60 prosent i 2004.

Som i 2004 har fartsgrensesenking minst støtte blant menn. I 2008 er det 35 prosent som er helt eller delvis enige mot 46 prosent av kvinner. Samtidig er det 42 prosent av menn som er helt uenig i påstanden mot kun 24 prosent av kvinner. Flere av de eldre er helt uenig i at fartsgrense bør senkes (41 prosent av de over 60 mot 24 prosent av de under 30). Det er ingen systematiske variasjoner etter bosted og landsdel. Imidlertid ser vi en sammenheng med kjørelengde. Jo lengere man kjører i året, desto mindre er man enig i påstanden. 20 prosent av de som kjører under 8000 km i året er helt enig mot 12 prosent av de som kjører over 16 000 km. Igjen ser vi at færre av de som oppgir det høyeste utdannelsesnivået (13 prosent helt enige) er enige når de er sammenlignet med de som har det laveste nivået (27 prosent helt enige)

Det har vært en senking i andelen som er helt uenige i denne påstanden siden 2002.

## 4.7 Fartsgrensen på 4-felts motorveger

Respondentene ble presentert for påstanden at ”Fartsgrensen på 4-felts motorveger bør være minst 110 km/t”. Figur 4.7 viser folks reaksjoner på denne påstanden.



Figur 4.7 Holdninger til fartsgrense på motorveger. Prosent.

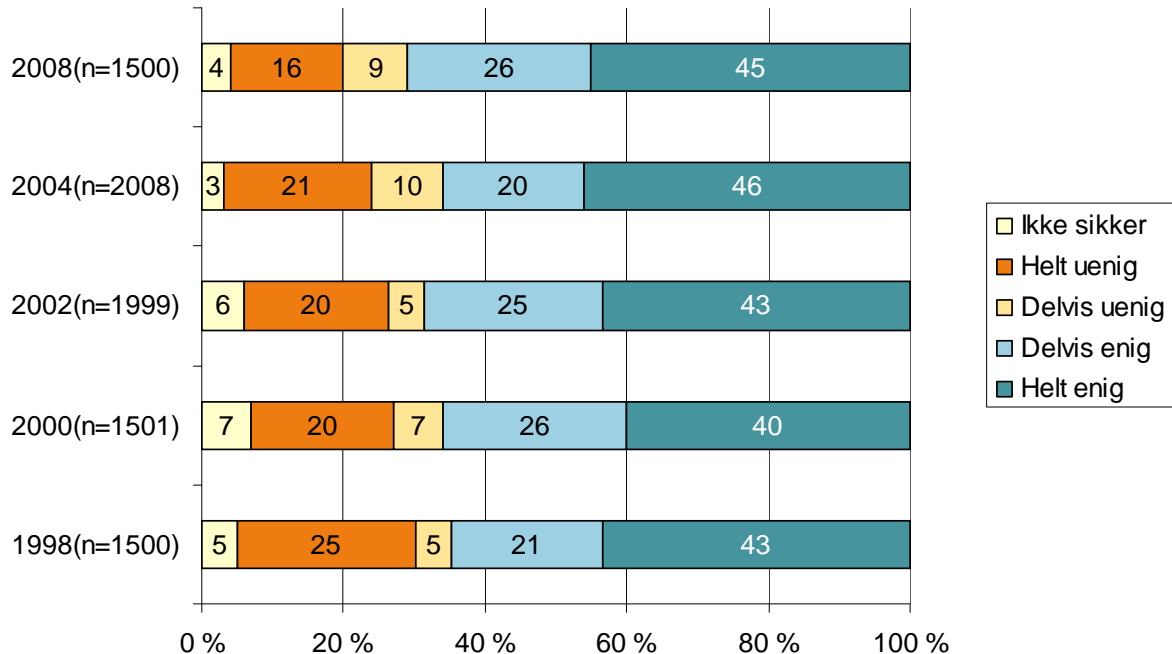
Siden 2001 har man hatt 100 km/t som fartsgrense på de motorvegene i klasse A som har høyeste sikkerhetsstandard. I de foregående undersøkelsene har man spurt om fartsgrensen bør være 100 km/t, mens man først i 2004 spurte om den bør være 110 km/t. Det er derfor ikke mulig å sammenligne resultatene fra 2004 og 2008 med de foregående årene. Mellom 2004 og 2008 er det ingen store forskjeller i andelen som er enten enige eller uenige. 73 prosent er enige i noe grad i at fartsgrensen bør være minst 110 km/t. Som i 2004 er det også i 2008 store forskjeller mellom menn og kvinner i deres synspunkt om fartsgrensen på 4-felts motorveger. 80 prosent av mennene er helt eller delvis enige i at fartsgrensen på slike veier bør være minst 110 km/t på mot 66 prosent av kvinnene. Færre av de som er under 30 er helt enig i at fartsgrensen bør være minst 110 km/t (39 prosent mot 49 til 55 prosent for de andre gruppene). Det er små forskjeller etter bosted, men når det gjelder landsdel er det en mindre andel av respondenter fra Nord-Norge (36 prosent) som er helt enig i påstanden, særlig når de er sammenlignet med respondenter fra Oslo (57 prosent).

De som kjører lengst oppgir at de er enige i noe høyere grad (82 prosent helt eller delvis enige) enn de som kjøre minst i året (67 prosent enige). Det er ingen signifikant sammenheng med utdanning.

## 4.8 Opplæring i bilkjøring på skole

Respondentene ble presentert for påstanden: ”Opplæring i bilkjøring bør foregå på videregående skole.” Figur 4.8 viser folks reaksjoner.

Spm.4.8 Opplæring i bilkjøring bør foregå på videregående skole



Figur 4.8 Holdninger til opplæring i bilkjøring på skole. Prosent.

I 2008 er de fleste (71 prosent) helt eller delvis enige i at opplæring i bilkjøring bør foregå på videregående skole. Mens det ikke er noen klar endring over tid, kan det sies at dette er den største andelen som er enig i påstanden siden spørsmålet først ble stilt i 1998 (da andelen var 64 prosent). I samsvar med økningen er det en stadig nedgang i andelen som er helt uenig, fra 25 prosent i 1998 til 14 prosent i 2008.

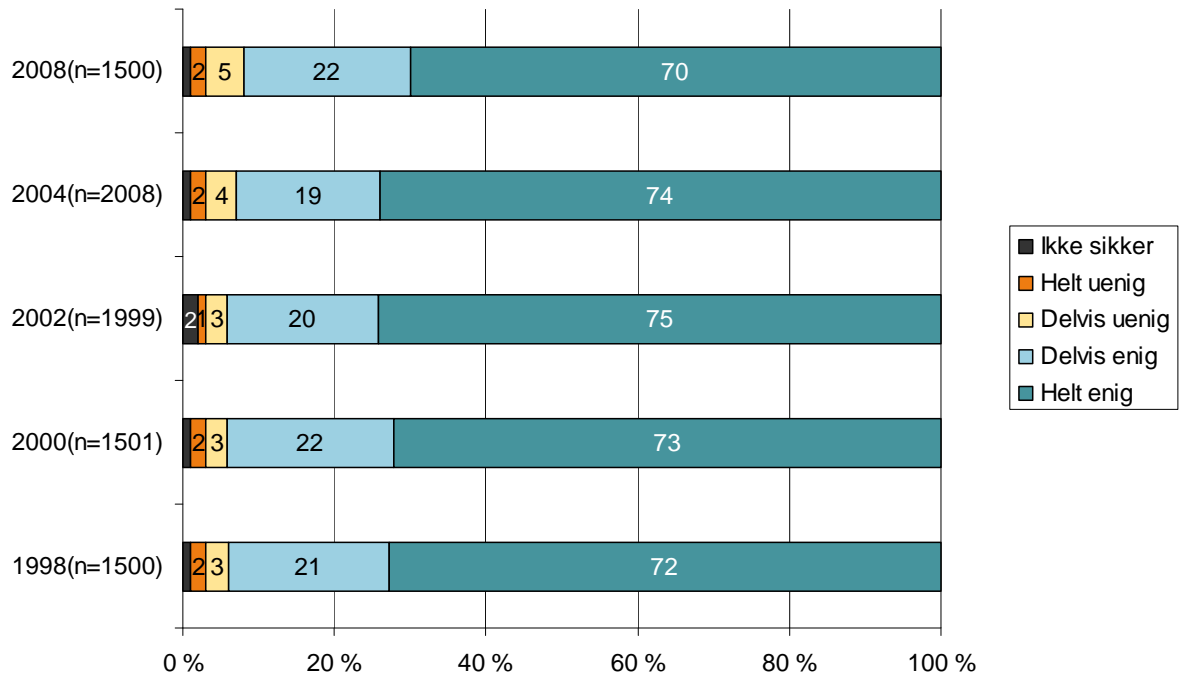
Det er ikke noen stor forskjell mellom kvinner og menn om opplæring på skole. Færre av de mellom 30 og 44 år (flere er foreldre?) er helt enige i påstanden (36 prosent mot minst 46 prosent blant de andre grupper). Enighet er høyeste blant de under 30 (52 prosent helt enige).

Det er kun marginale forskjeller i holdning når det gjelder landsdel og bosted. Derimot ser vi at de som har høyere utdanning er mer uenige i opplæring på skole. 74 prosent av de som oppgir grunnskole som utdanning er enige i noe grad, mot kun 64 prosent av de med det høyeste utdanningsnivået.

## 4.9 Myndighetenes ansvar å forbedre sikkerhet på vegene

Respondentene ble presentert for påstanden: ”Det er myndighetenes oppgave og ansvar å forbedre sikkerheten på vegene.” Figur 4.9 viser folks reaksjoner.

Spm.4.9 Det er myndighetenes oppgave og ansvar å forbedre sikkerheten på vegene



Figur 4.9 Holdninger til myndighetenes rolle. Prosent.

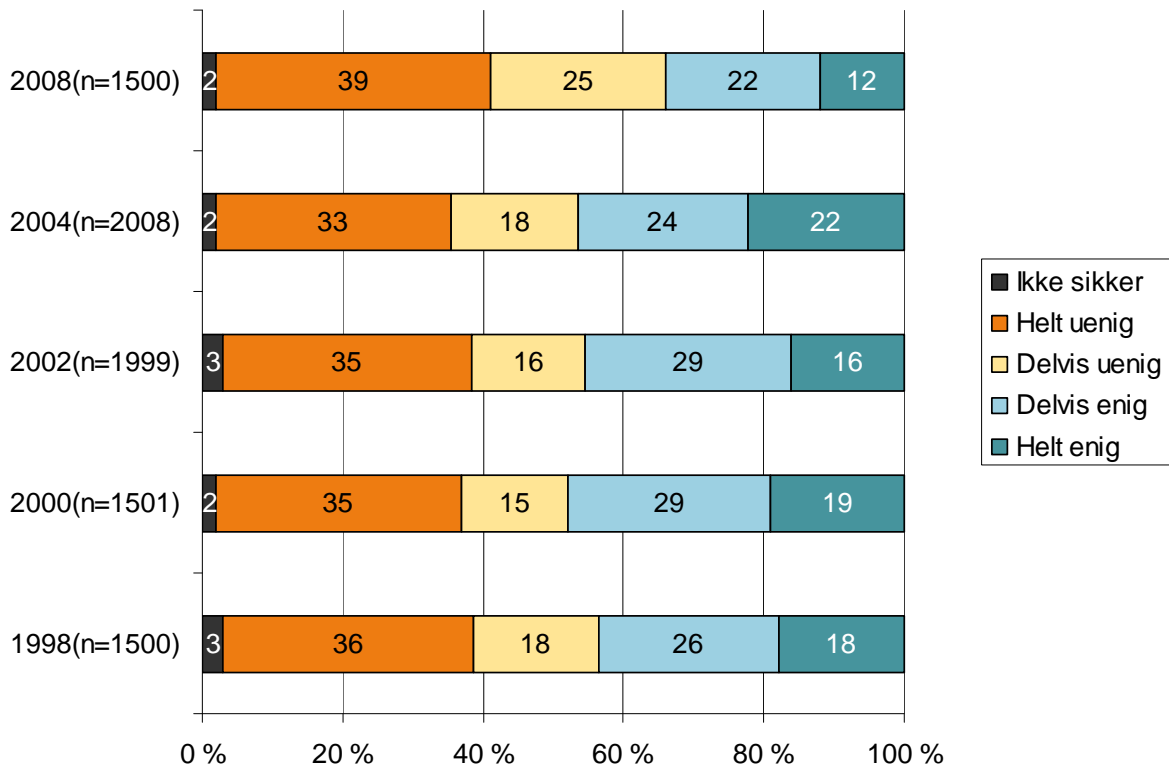
I 2008 er det fortsatt et overveldende flertall som mener at det er myndighetenes oppgave og ansvar å forbedre sikkerheten på vegene. Andelen som er enten delvis eller helt enig er 92 prosent. Selv om dataene tyder på en svak nedgang i helt enighet i denne påstanden siden 2004, er samlet enighet på omtrent det samme nivået som i 2004.

Mens det er liten forskjell i synspunkt basert på kjønn, bosted, landsdel, utdannelse, om man er yrkessjåfør, eller kjørelengde, er det en sammenheng mellom alder og helt enighet i påstanden. Jo eldre man er, jo mer tilbøyelig er man til å være helt enig i at det er myndighetens rolle og ansvar å forbedre sikkerheten på vegene. 77 prosent av de over 60 år er enig mot 58 prosent av de under 30 og 71 prosent av de mellom 30 og 50 år.

#### 4.10 Fartsgrensene bør senkes for å gi høyere trafikksikkerhet

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Myndighetene bør senke fartsgrensene for å forbedre sikkerheten på vegene.” Figur 4.10 viser folks reaksjoner.

Spm.4.10 Myndighetene bør senke fartsgrensene for å forbedre sikkerheten på vegene



Figur 4.10 Holdninger til å senke fartsgrensen for å forbedre sikkerheten. Prosent.

I 2004 var utvalget mer eller mindre todelte i forhold til dette spørsmålet. Nå er det en klar tendens mot uenighet i 2008, med 64 prosent helt eller delvis uenig i at fartsgrensen bør senkes for å forbedre sikkerhet. I 2004 og 2002 var den tilsvarende andelen kun 51 prosent. I tillegg er det i 2008 bare 12 prosent som er helt enig i påstanden, mot 22 prosent i 2004.

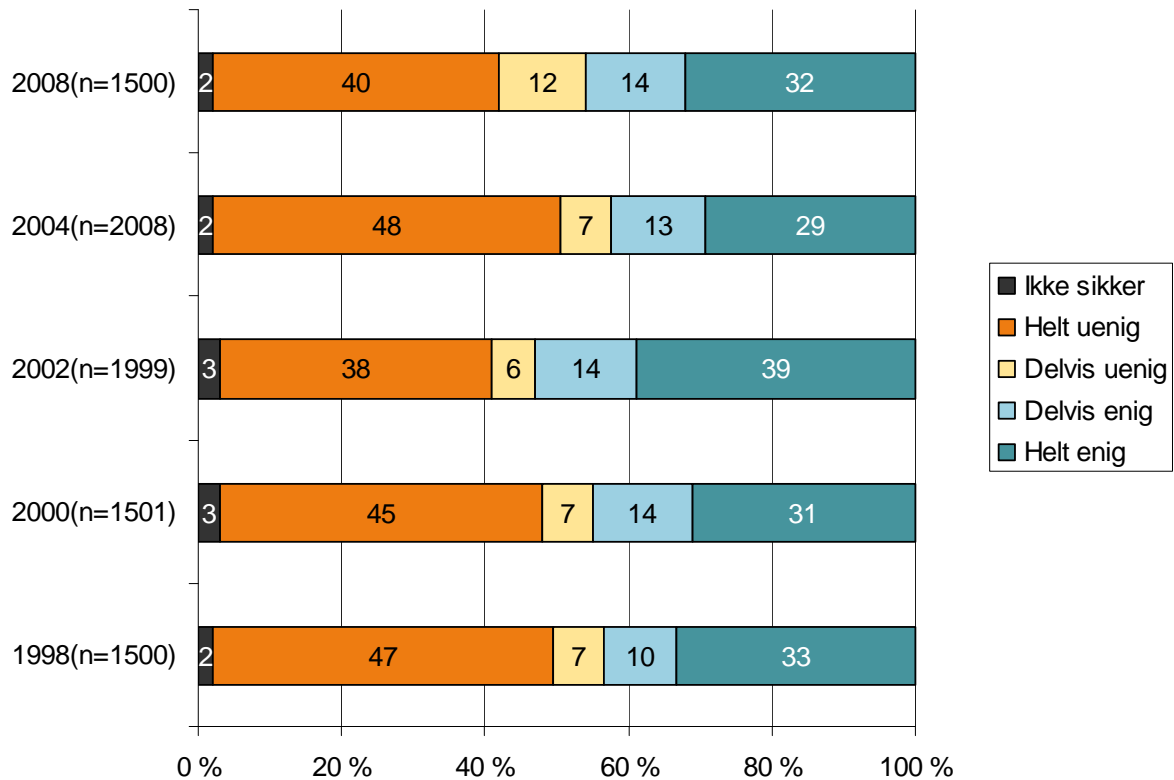
Det er en stor forskjell i andel uenige mellom kjønnene. 47 prosent av menn sier de er helt uenig i påstanden, mot 31 prosent av kvinner. Blant aldersgruppene er enighet størst for de over 60. 17 prosent er helt enige i påstanden, mot 8 til 11 prosent av de andre gruppene. Mens vi ikke finner noen forskjeller ifølge bosted, er det færre i Sørlandet som er enige (25 prosent delvis eller helt enig) sammenlignet med de fra Nord-Norge (46 prosent enige). Det er i tillegg en klar sammenheng mellom kjørelengde og hvor mye respondentene mener fartsgrensen bør senkes. Mens 24 prosent av de som kjører over 12 000 km er helt eller delvis enige, er det 35 prosent som er enig som kjører mindre enn 12 000 km. Dette kan ha sammenheng med at færre yrkessjåfør er enige (25 prosent mot 33 prosent som ikke er yrkessjåfør). Det er også en sammenheng med utdanning og denne holdningen. 28 prosent av de som har vært på universitet eller høyskole er enige (helt / delvis) mot 45 prosent av de som oppgir grunnskole som utdanningsnivå.



#### 4.11 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn 130 km/t

Respondentene ble presentert for påstanden at "Bilene bør lages slik at det er umulig å kjøre fortere enn 130 km/t.. Figur 4.11 viser folks reaksjoner.

Spm.4.11 Bilene bør lages slik at det er umulig å kjøre fortere enn 130 km/t



Figur 4.11 Holdninger til fartssperre på biler ved 130 km/t. Prosent.

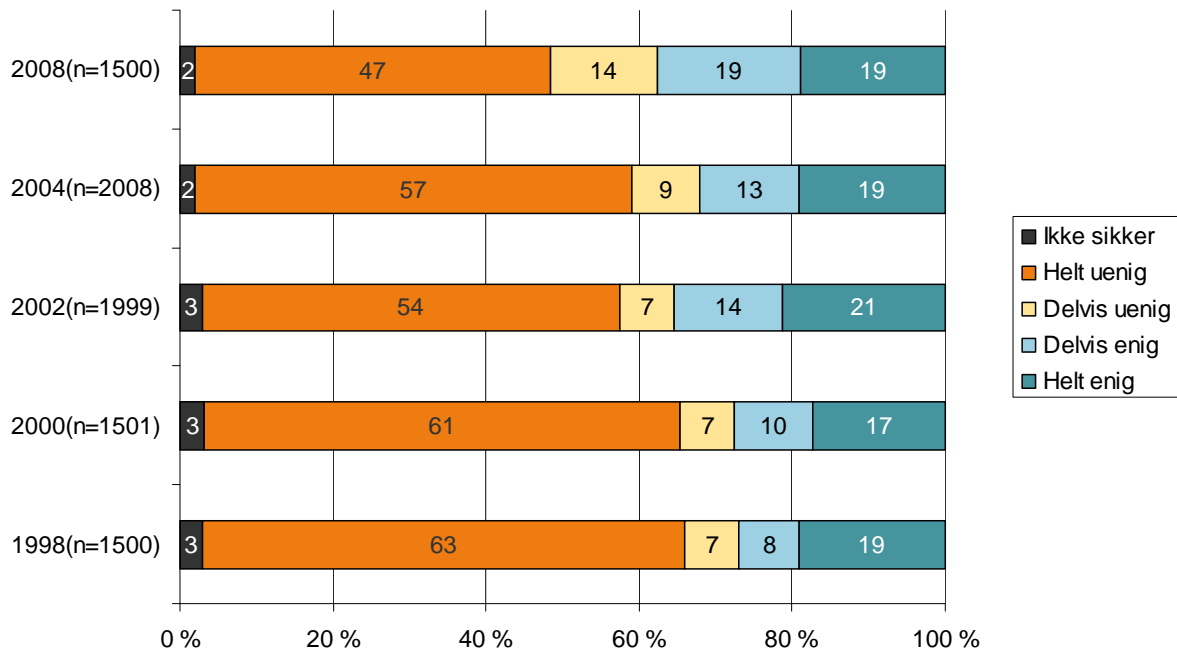
Befolkningen er fremdeles todelt på dette spørsmålet. Andelen som er helt eller delvis enig er 46 prosent, og andelen som er helt eller delvis uenig 52 prosent. Mens det er en stor endring i andelen som er helt uenig siden 2004 (fra 48 til 40 prosent), er det vanskelig å trekke en klar konklusjon om en tar hensyn til resten av dataene.

Som i 2004 er kvinner i større grad enn menn enige i å legge fartssperrer i bilene (52 mot 35 prosent er helt eller delvis enig). Og jo eldre folk er jo mer helt enige er de. 24 prosent av de under 30 år er helt enige mot 42 prosent av de over 60 år, men dette er motvirket noe ved at 19 prosent av de under 30 er delvis enig mot 10 prosent av de over 60. De som bor i de mest spredtbygde strøkene er mest positive til denne påstanden (55 prosent mot 41 prosent av de som bor i byer eller større tettsted helt eller delvis enige). De som kjøre mindre er mer enige i påstanden, ifølge utvalget. Av de som kjører mindre enn 8000 km i året, er 48 prosent enige (helt eller delvis) mot 39 prosent av de som kjøre over 16 000 km i året. Mens det ikke er noen sammenheng som kommer an på enten førerkort, landsdel eller om man er yrkessjåfør, er det en klar og sterk sammenheng med utdannelsesnivå. Flere av de som oppgir grunnskole som utdannelsesnivå sier at de er enige (62 prosent) enn de som oppgir universitet eller høyskole som utdannelse (39 prosent enige).

#### 4.12 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn fartsgrensen

Respondentene ble presentert for påstanden, "Det bør være en anordning i bilene som gjør at det er ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen." Figur 4.12 viser folks reaksjoner på dette.

Spm.4.12 Det bør være en anordning i bilene som gjør at det er ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen



Figur 4.12 Holdninger til anordning i bilen som gjør det ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen. Prosent.

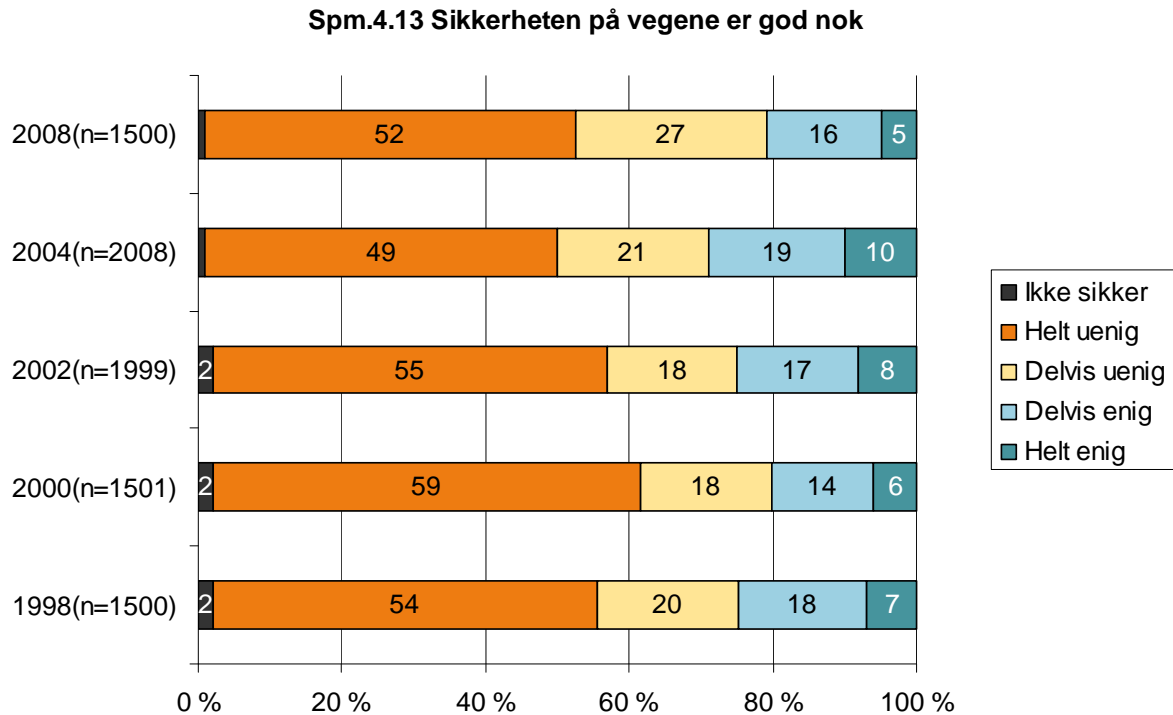
Mens de fleste (61 prosent) fortsatt er delvis eller helt imot slike anordninger i bilen, er det færre som er helt mot påstanden (47 prosent i 2008 mot 57 prosent i 2004). Riktignok har det siden 1998 vært en nedgang i andelen som er helt uenig på 16 prosent, fra 63 til 47 prosent. Imidlertid er det ikke flere som er nå helt enige, men flere som er delvis enige og delvis uenige.

Flere kvinner enn menn er delvis eller helt enige (47 mot 28 prosent). Blant aldersgruppene skiller de over 60 år seg ut, ved at flere er enige (48 prosent) enn i de andre gruppene (29 til 32 prosent enige). Det er kun marginale forskjeller mellom landsdeler men svakt flere av de som bor i spredtbygde områder (40 prosent) er enige enn de som bor i byer (34 prosent). Det er igjen en sammenheng med kjørelengde. 43 prosent av de som kjører mindre enn 8000 km i året er enige mot 23 prosent av de som kjører mer enn 16 000 km. Mens det ikke er noen sammenheng med om man er yrkessjåfør, er det nok en gang en sammenheng mellom holdning og utdanning. Så mye som 52 prosent av de som oppgir grunnskole som utdanningsnivå er enige mot kun 28 prosent av de som brukte mer enn 4 år på universitet eller høyskole.

Flere av de med førerkort (64 prosent) er delvis eller helt uenige i begrensning av biler enn de uten førerkort (36 prosent).

### 4.13 Sikkerhet på vegene

Respondentene ble presentert for påstanden: ”Sikkerheten på vegene er god nok.” Figur 4.13 viser folks reaksjoner.



Figur 4.13 Synspunkt på om sikkerheten på vegene er god nok. Prosent.

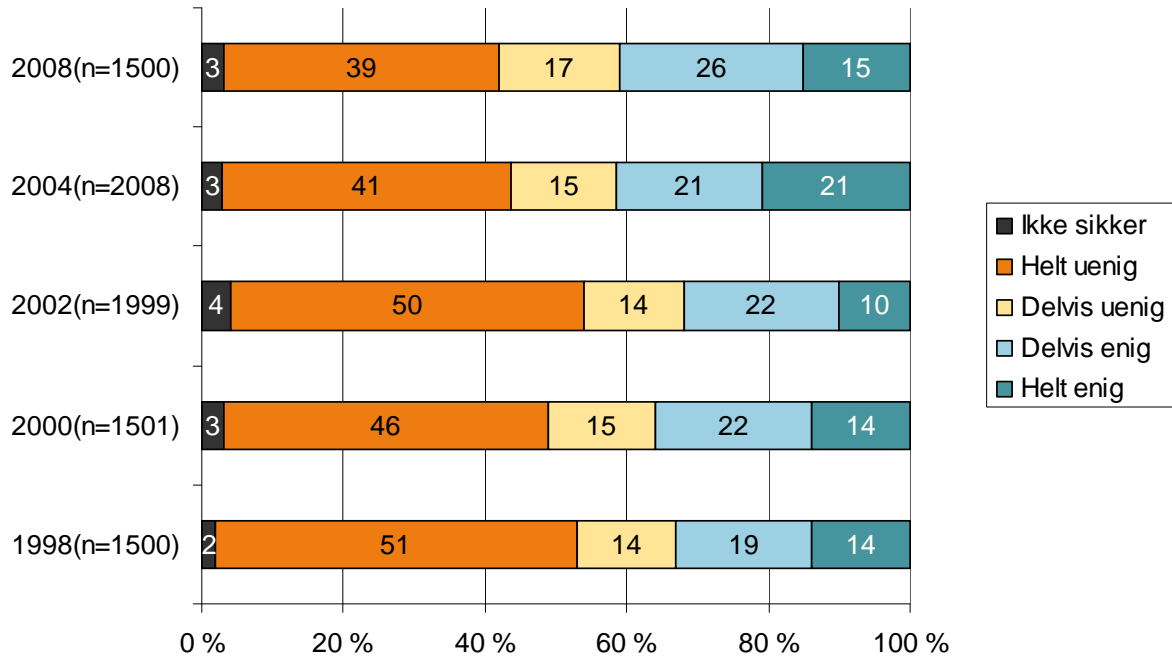
Et overveldende flertall er i 2008 helt eller delvis uenige (79 prosent) i at sikkerheten på vegene er god nok. Denne andelen har økt ved 9 prosent siden 2004, og andelen som er helt enig har redusert fra 10 til 5 prosent. Situasjonen i 2008 ligner mer på den før 2004 enn på den i 2004. I 2002 ble det observert en liten endring fra 2000 i retning mot at flere var enige i påstanden, noe som skjedde også i perioden fra 2002 til 2004. Imidlertid er det fra 2004 til 2008 en endring i motsatt retning slik at nå er det færre som er enige (helt eller delvis) i at sikkerheten på vegene er god nok.

De som er under 30 år skiller seg ut i at færre er helt uenig (40 prosent mot 52 til 58 prosent blant andre aldersgrupper). Samtidig er flere enige (helt eller delvis) i påstanden (29 prosent mot 17 prosent av de mellom 30 og 59 år og 21 prosent av de over 60 år). Det er små eller ingen forskjeller etter kjønn, kjørelengde bosted eller landsdel. De som har høyere utdannelse er enig i mindre grad, mens flere av de som har førerkort (81 prosent) er delvis eller helt uenige enn de som ikke har førerkort (65 prosent).

#### 4.14 Rutinerte bilister kan kjøre litt for fort

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Det er ikke alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort.” Figur 4.14 viser folks reaksjoner på dette spørsmålet.

Spm.4.14 Det er ikke alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort



Figur 4.14 Holdninger til å la erfarne bilister kjøre for fort. Prosent.

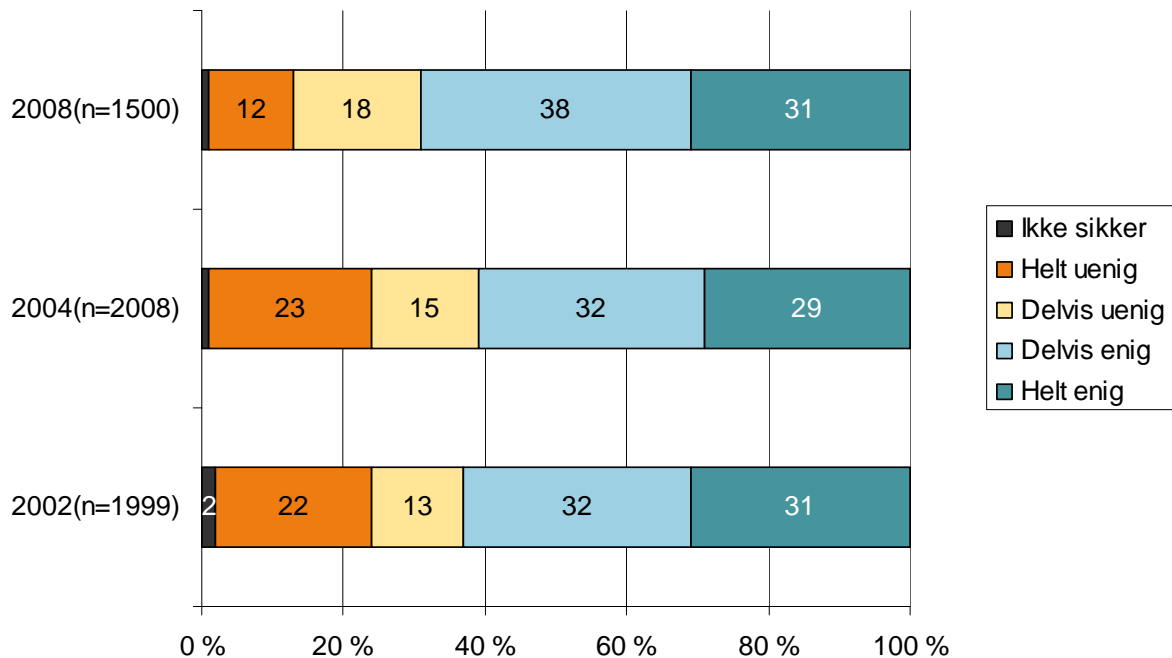
Det er en overvekt av de som er uenige (helt eller delvis) i påstanden (56 prosent). Holdningen til dette har endret seg noe siden 2002, ved at flere er enige i noe grad, og færre er helt uenige i påstanden. Endringene siden 2004 er imidlertid minimale, bortsett fra reduksjonen i andelen av de som er helt enige fra 21 til 15 prosent.

Det er fortsatt noen flere menn enn kvinner som støtter påstanden (45 mot 37 prosent helt/delvis enige i 2008). Andelen som er helt uenig er høyere jo eldre en er. 45 prosent av de over 45 er helt uenig mot bare 28 prosent av de under 30. Det er ingen nevneverdige forskjeller i tilslutning etter bosted, landsdel, førerkortinnhav eller utdanning, men en svak sammenheng som tyder på at de som kjører over 12 000 km er mer enige (48 prosent) enn de som kjører kortere (40 prosent enige).

#### 4.15 Bilistenes hensyn til fotgjengere

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere ved gangfelt.” Påstanden ble for første gang fremmet i 2002. Figur 4.15 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002, 2004 og 2008.

Spm.4.15 Bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere ved gangfelt



Figur 4.15 Synspunkter på bilisters hensynsfullhet ovenfor fotgjengere ved fotgjengerfelt. Prosent.

Flertallet (69 prosent) er helt eller delvis enige i at bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere, og denne andelen har økt siden 2004 da det var 61 prosent.

Menn er noe mer enige enn kvinner i denne påstanden, men forskjellen er ikke signifikant. De som er 60 år eller eldre, er mer tilbøyelig til å være enige enn de som er yngre (77 prosent delvis eller helt enige mot 59 prosent av de under 30).

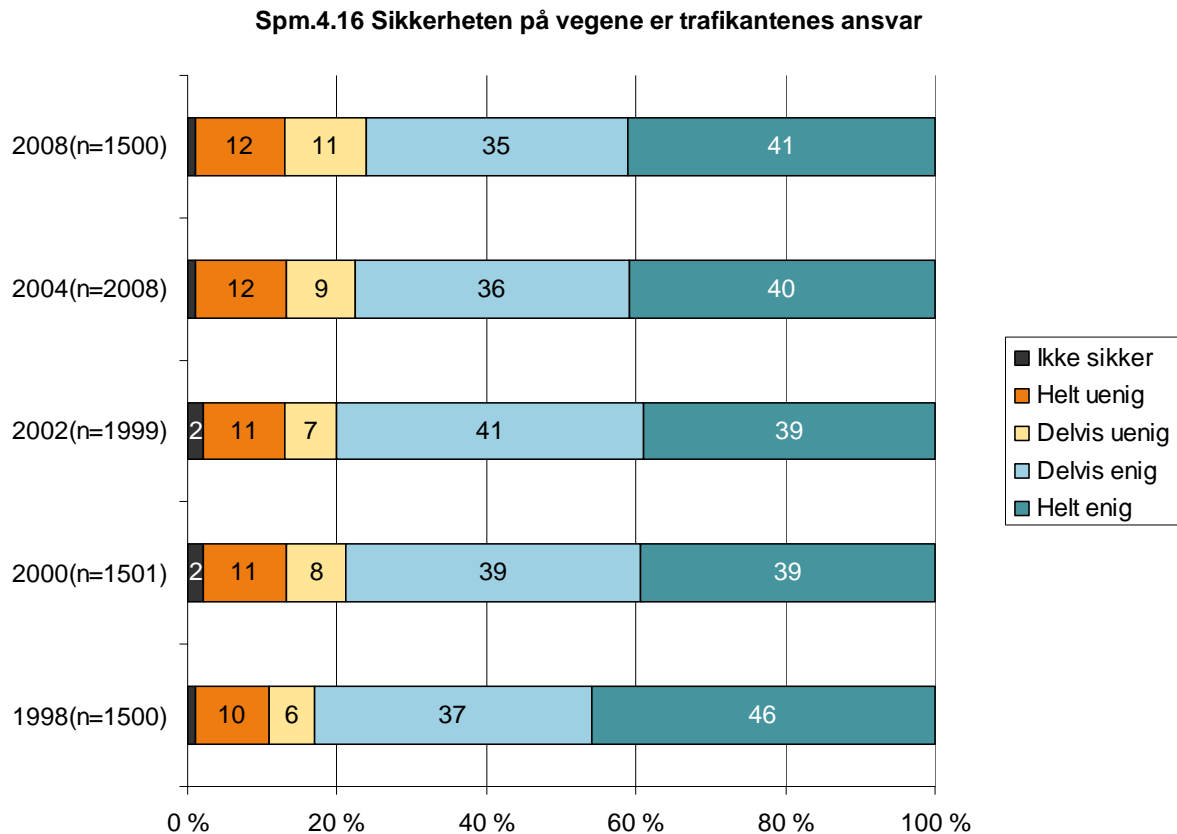
Det er kun små eller ingen systematiske variasjoner etter bosted, landsdel, kjørelengde, om man er yrkessjåfør, førerkortinnhav eller utdanning.

## 4.16 Trafikantenes ansvar for sikkerheten på vegene

Respondentene ble presentert for påstanden:

*Sikkerheten på vegene er trafikantenes ansvar*

Figur 4.16 viser folks reaksjoner på denne påstanden.



Figur 4.16 Holdninger til trafikantenes ansvar for sikkerheten. Prosent.

Det er fortsatt i 2008 de aller fleste (76 prosent) som er helt eller delvis enige i at sikkerheten på vegene er trafikantenes ansvar. I utvalget totalt er det 41 prosent som er helt enige. En stadig endring kan sees i besvarelsene til påstanden fra 1998 til 2008. I 1998 var andelen av de som var enig 10 prosent høyere enn den er i 2008, og andelen av de som er uenig var 7 prosent lavere enn den er i 2008. Det virker som det har vært en jevn nedgang i folks støtte til denne påstanden siden 1998.

Som i 2004 er det de under 30 år og de over 60 år som klart gir uttrykk for at de støtter denne påstanden. I 2004 var 47 prosent i begge grupper helt enige, og nå er det 42 og 49 prosent som er helt enig, henholdsvis. Blant de mellom 30 og 60 år er det derimot 35 til 37 prosent som er helt enige. Ser man på både de som svarer helt enig og delvis enig er det mindre forskjeller mellom gruppene.

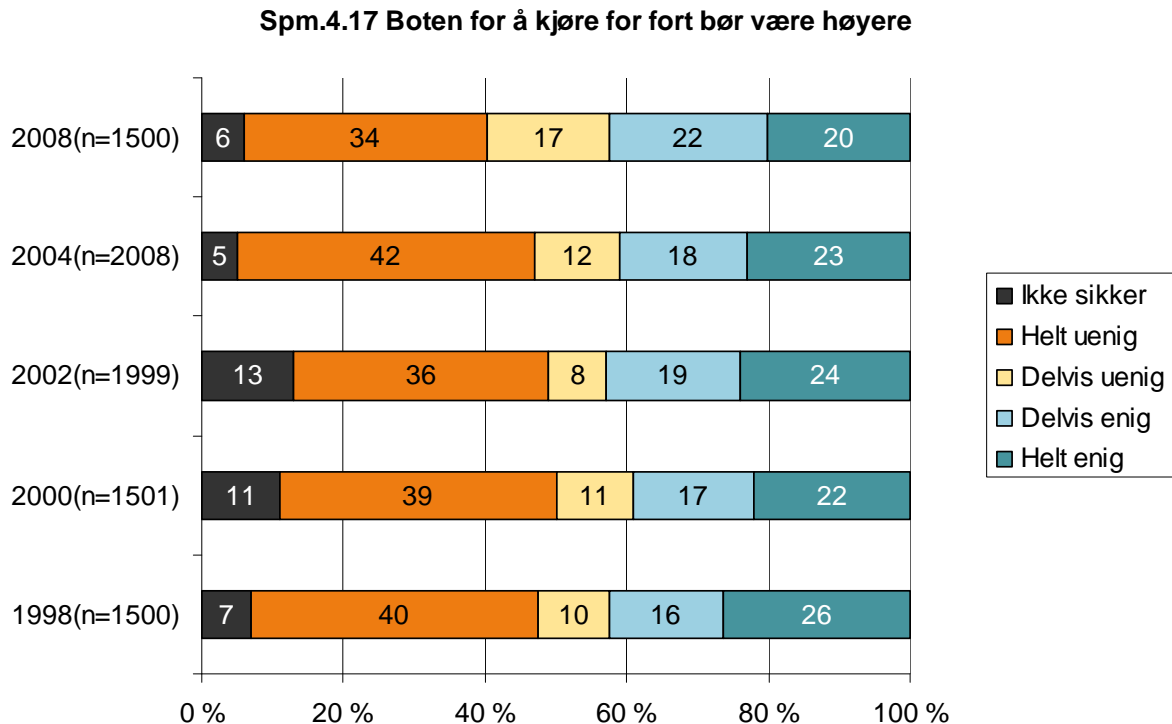
Det er ingen systematiske variasjoner i svarene mellom kjønn, bosted, landsdel, førerkortinnhav, kjørelengde, eller om man er yrkessjåfør. Heller ikke er det en klar sammenheng med utdanningsnivå. Imidlertid sier de som er enige i at sikkerhet på vegene er myndighetenes ansvar (jf. del 4.9) at de er uenige i at det er trafikanten som har ansvar for sikkerhet på vegene. 54 prosent av de som er helt uenige i at det er trafikantenes ansvar er helt

## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

enige i at ansvaret er myndighetenes, mens kun 14 prosent av de også er helt uenig i at ansvaret er myndighetenes.

#### 4.17 Bot for fartsovertredelser

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Boten for å kjøre for fort bør være høyere.” Figur 4.17 viser folks reaksjoner.



Figur 4.17 Holdninger til bøtenivå for fartsovertredelser. Prosent.

I 2008 er det flere i utvalget som er uenige i å øke bøtene for å kjøre for fort (51 prosent) enn som er enige (42 prosent). Med hensyn til disse andelene har situasjonen ikke endret seg betydelig siden 1998. Det er også, som før, flere som er klart uenige enn klart enige i dette spørsmålet (34 mot 20 prosent er helt uenige/enige).

Det er flere menn enn kvinner som er helt uenige i at boten for å kjøre for fort bør være høyere (44 mot 24 prosent), og på samme vis er det flere kvinner enn menn som er helt enige (25 prosent mot 16 prosent). Selv om andelene som er helt enige i påstanden er ganske lik i de ulike aldersgrupper, er det færre av de som er under 30 år som er helt uenig i påstanden (26 prosent mot 36 til 38 prosent blant andre aldersgrupper). Det er ingen systematiske variasjoner i svarene med hensyn til bosted, landsdel eller utdannelse, men flere av de som kjører over 16 000 km er uenige (62 prosent) enn de som kjører mindre enn 8000 km (47 prosent) i at boten for fartsovertredelser bør være høyere. Uenighet er også større blant de som er yrkessjåfør. 64 prosent av disse er uenige mot bare 51 prosent av de andre.

Når man ser etter en sammenheng mellom denne holdningen og andelen som oppgir at de kjører minst 10 km/t for fort i både 50- og 80-soner, er resultatene noe overraskende. Flere av de som kjører for fort i begge soner er helt enige i at bøtenivået bør være høyere (31 prosent mot bare 19 prosent av de som kjører over fartsgrensen i enten 50 eller 80 sone).

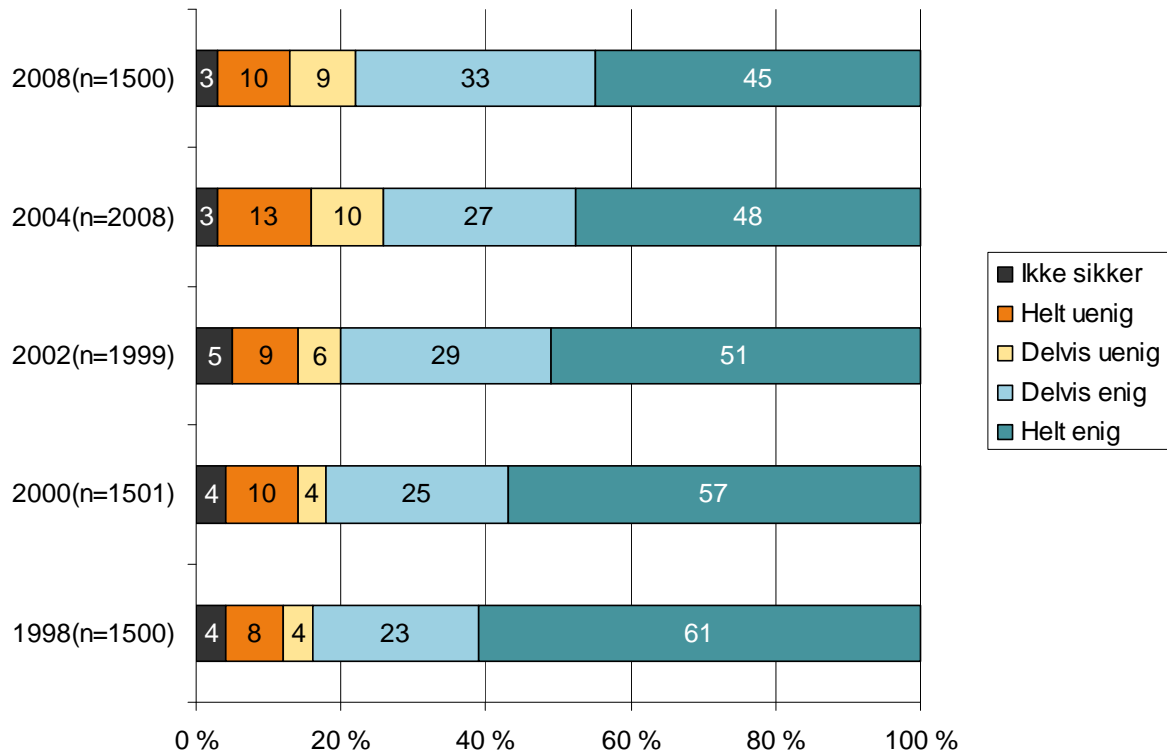
Færre av de som har førerkort for bil er helt enige (18 prosent mot 34 prosent av andre).



## 4.18 Begrensning av biltrafikken

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Biltrafikken i de største byene bør begrenses for å forbedre miljøet”. Figur 4.18 viser folks reaksjoner.

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



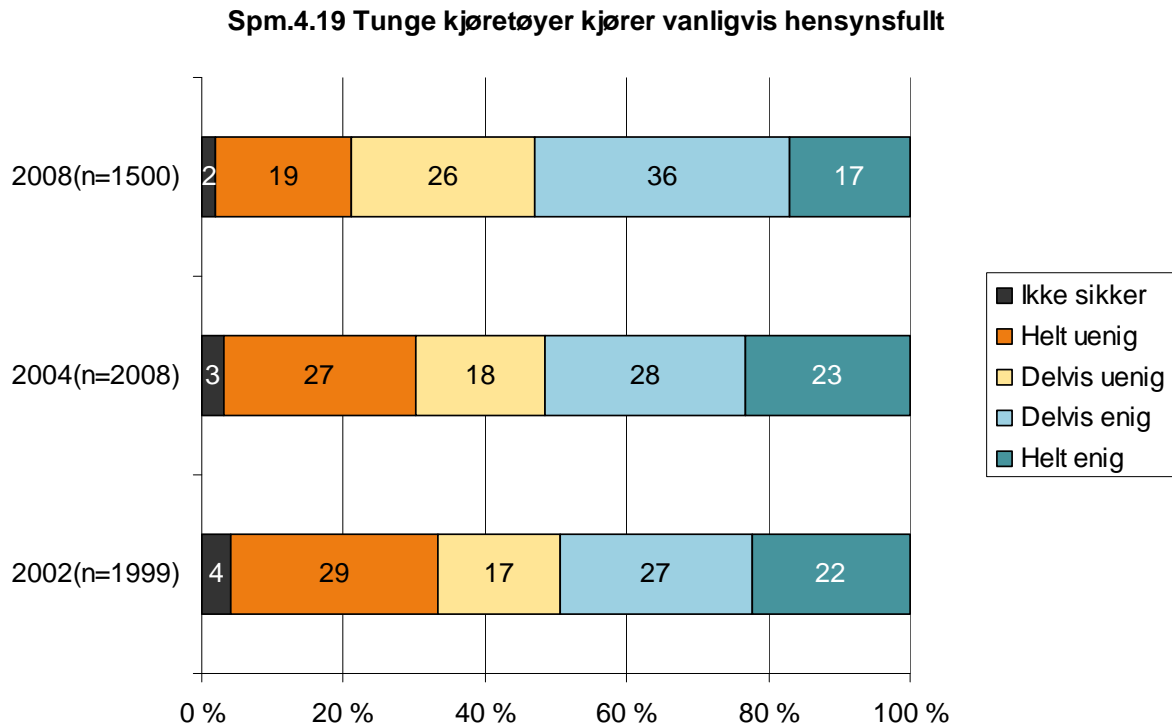
Figur 4.18 Holdninger til å begrense biltrafikken i de største byene. Prosent.

I 2008 fortsetter det en stadig endring i denne påstanden, i stor grad fra helt enighet til delvis enighet. For ti år siden var 61 prosent av det daværende utvalget helt enige i at biltrafikken bør begrenses. Nå er den kun 45 prosent, men samtidig har andelen som er delvis enig økt fra 23 prosent til 33 prosent. Uansett er det en liten reduksjon i den samlede andelen som er enten delvis eller helt enig, fra 84 prosent i 1998 til 78 prosent i 2008.

Det er noen flere kvinner enn menn som er helt enige i påstanden (48 mot 43 prosent i 2008). Det er ikke noen klar sammenheng når det gjelder alder, bosted, utdanning eller landsdel. Færre av de som kjører lengre enn 12 000 km i året svarer at de er helt enige (38 prosent) enn de som kjører kortere (49 prosent). Av de som har førerkort er 76 prosent enige (helt eller delvis) i at biltrafikken bør begrenses, selv om andelen blant de som ikke har førerkort er noe høyere (85 prosent).

#### 4.19 Hensynsfullhet hos tunge kjøretøy

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Tunge kjøretøy kjører vanligvis hensynsfullt.” Påstanden ble for første gang presentert i 2002. Figur 4.19 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002, 2004 og 2008.



Figur 4.19 Synspunkter på tunge kjøretøys hensynsfullhet. Prosent.

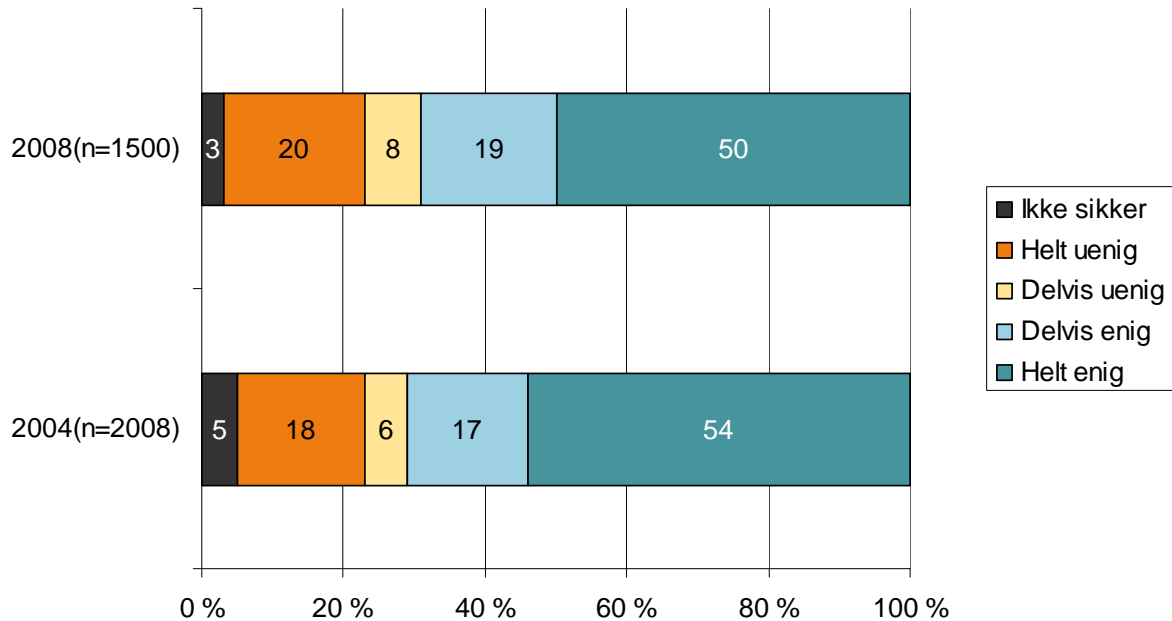
Befolkningen har fortsatt delte meninger om tunge kjøretøys hensynsfullhet. Det er 45 prosent som er uenige (helt eller delvis) og 53 prosent som er enige (helt eller delvis) i påstanden om at tunge kjøretøyer kjører hensynsfullt. Andelen som verken er helt enig eller helt uenig har vokst fra 46 prosent i 2004 til 62 prosent i 2008. Men totalt sett har det ikke vært noen nevneverdig endring i folks synspunkt på dette siden 2002.

Det er flest kvinner som er uenige (helt eller delvis) i denne påstanden (52 mot 39 prosent menn i 2008). Flere av de som kjører over 16 000 km i året er helt enige i at tunge kjøretøyer kjører hensynsfullt (21 prosent mot 14 prosent blant de som kjører mindre), men de av respondentene som selv er yrkessjåfør er med i denne gruppen. Riktignok er flere yrkessjåfør i dette utvalget enige i påstanden (33 prosent mot 15 prosent av andre er helt enige). Det er ingen nevneverdige forskjeller etter alder, bosted, førerkortinnhav og landsdel. Svakt færre av de som har høyere utdanning er enige i påstanden.

## 4.20 Bruk av fotobokser

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt.” Figur 4.20 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2004 og 2008.

**Spm.4.20 Fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt**



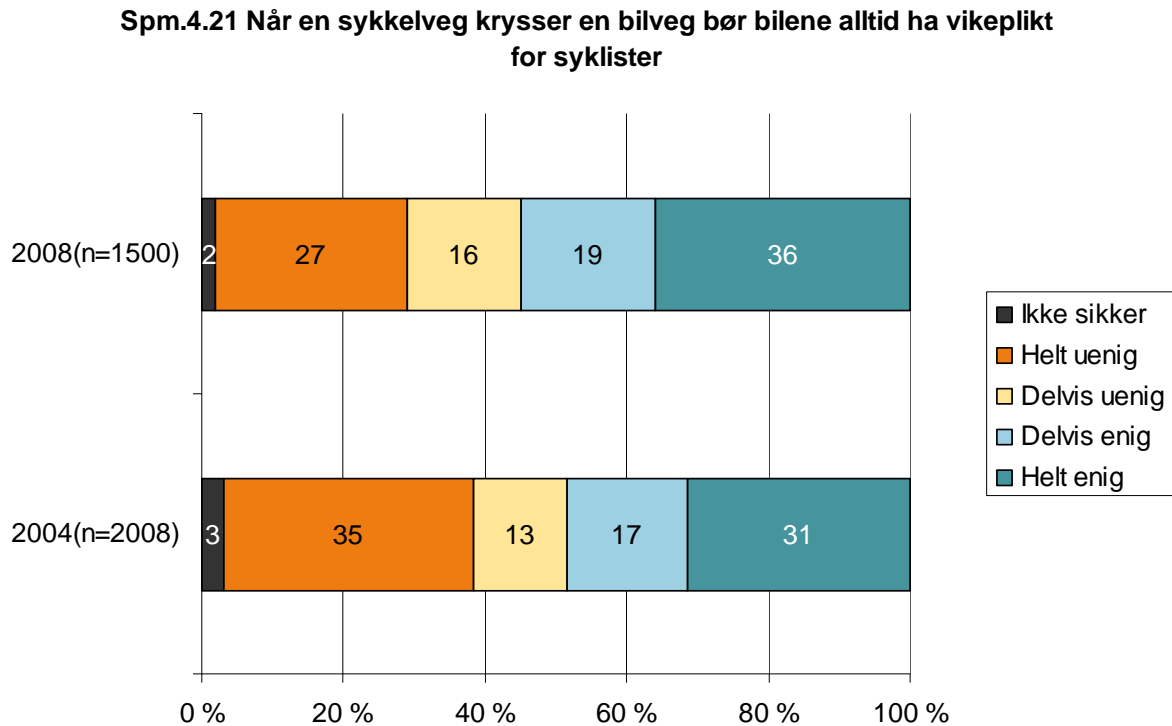
Figur 4.20 Synspunkter på at fotobokser skal måle farten i en strekning i stedet for bare i et punkt. Prosent.

Spørsmålet om hvordan fotoboksene skal måle farten var stilt første gang i 2004. Befolkningen hadde en klar oppfatning av dette. 71 prosent var helt eller delvis enige i at fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt. I 2008 er andelen som er helt enig nesten det samme (69 prosent). Andelen som er enten helt eller delvis uenig har økt litt fra 24 til 28 prosent.

Kvinner i 2008 er fortsatt mer positive til denne påstanden enn menn (77 mot 61 prosent delvis eller helt enige). Flere menn enn kvinner er helt uenige (27 prosent mot 13 prosent). Flere av de over 60 år er positive til å måle gjennomsnittsfarten over en strekning enn de som er mellom 30 og 44 år (63 mot 40 prosent er helt enige). Færre av de som kjører lengst er uenige (30 prosent, delvis eller helt) enn de som kjører minst (18 prosent uenige). Det er kun marginale forskjeller mellom ulike landsdeler og bosted på dette spørsmålet. Det er heller ikke noen forskjell når det gjelder om man er yrkessjåfør. På den andre siden er 22 prosent av de som har det høyeste utdanningsnivået helt uenige mot 11 prosent av de som har det laveste. Om man har førerkort har også betydning. 22 prosent av de med førerkort er helt uenig i påstanden mot kun 9 prosent av de uten kort.

## 4.21 Bilisters vikeplikt for syklister

Respondentene ble presentert for følgende påstand: "Når en sykkelveg krysser en bilveg bør bilene alltid ha vikeplikt for syklister." Figur 4.21 viser folks reaksjoner på denne.



Figur 4.21 Holdninger til vikeplikt mellom bilister og sykler. Prosent.

De spurte er fortsatt todelte i 2008 i forhold til denne påstanden. Andelen som er helt eller delvis enig er 55 prosent, mens 43 prosent er helt eller delvis uenig. Det er en reduksjon i andelen som er helt uenig i at bilister burde ha vikeplikt for syklister, fra 35 prosent i 2004 til 27 prosent nå i 2008, og en mindre økning i andelen som er helt enig, fra 31 til 36 prosent.

Kvinner er i noe større grad enn menn enige i at bilene alltid bør ha vikeplikt for syklister når en sykkelveg krysser en bilveg (59 mot 50 prosent er helt/delvis enig i 2008). I 2008 er det flest av de under 30 som er enige om denne påstanden (63 prosent mot 50 prosent av de mellom 30 og 44 år). Den samme aldersgruppen er også minst tilbøyelig til å være helt uenig (20 prosent mot 28 til 30 prosent for de andre gruppene).

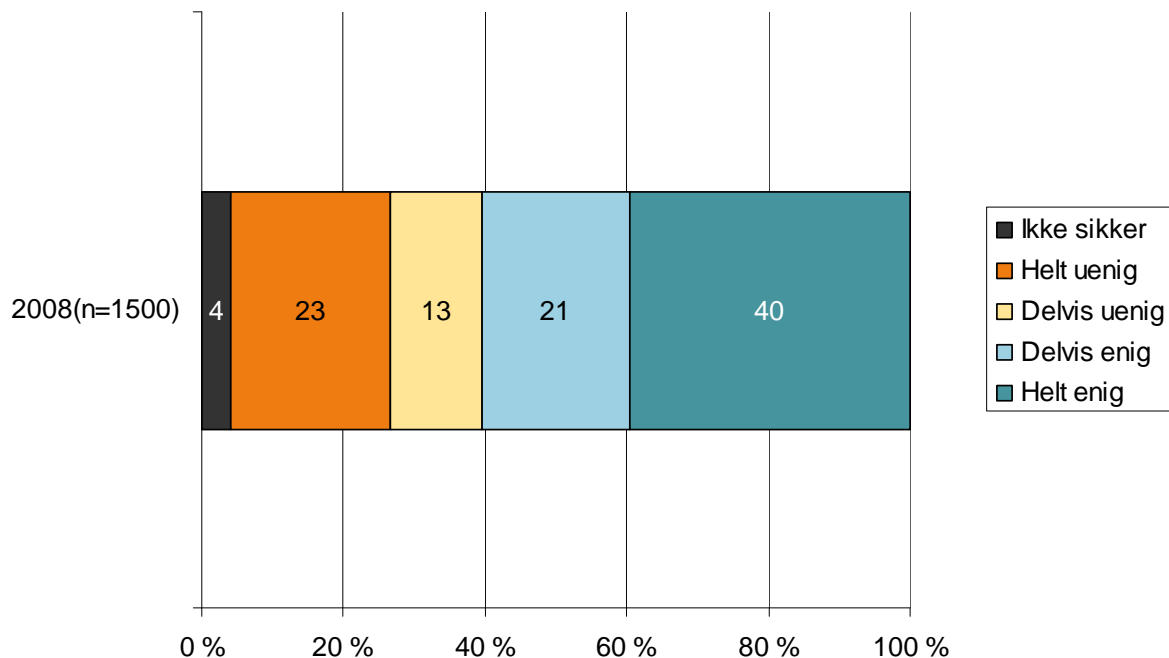
Færre av de som kjører lengst er enige i påstanden (48 prosent mot 58 prosent av de som kjører minst), og færre av de som har førerkort er enige (36 prosent enige mot 54 prosent av de uten førerkort). De som oppgir grunnskole som utdanning er enige (66 prosent) i større grad enn de med høyere utdanning (51 prosent av de med det høyeste nivået).

Nesten halvparten, 48 prosent, av de som sier de sykler hver dag i sommerhalvåret er også helt enig i påstanden om at bilene alltid bør ha vikeplikt for sykler (mot 36 prosent blant utvalget totalt). Derimot er det kun 30 prosent av de som kjører bil over 12 000 km i året som er helt enige. Dette tyder på at forhold mellom hvor mye man sykler eller kjører og holdning til denne påstanden er det samme i 2008 som i 2004 (Nordbakke og Fyhri, 2005).

## 4.22 Bøter bør beregnes ut fra inntekt

Respondentene ble presentert første gang i 2008 for følgende påstand: ”Alle bøter i trafikken bør beregnes ut fra brutto inntekt.” Figur 4.22 viser folks reaksjoner.

Spm.4.22 Alle bøter i trafikken bør beregnes ut fra brutto inntekt



Figur 4.22 Holdninger til beregning av bøter ut fra inntekt. Prosent.

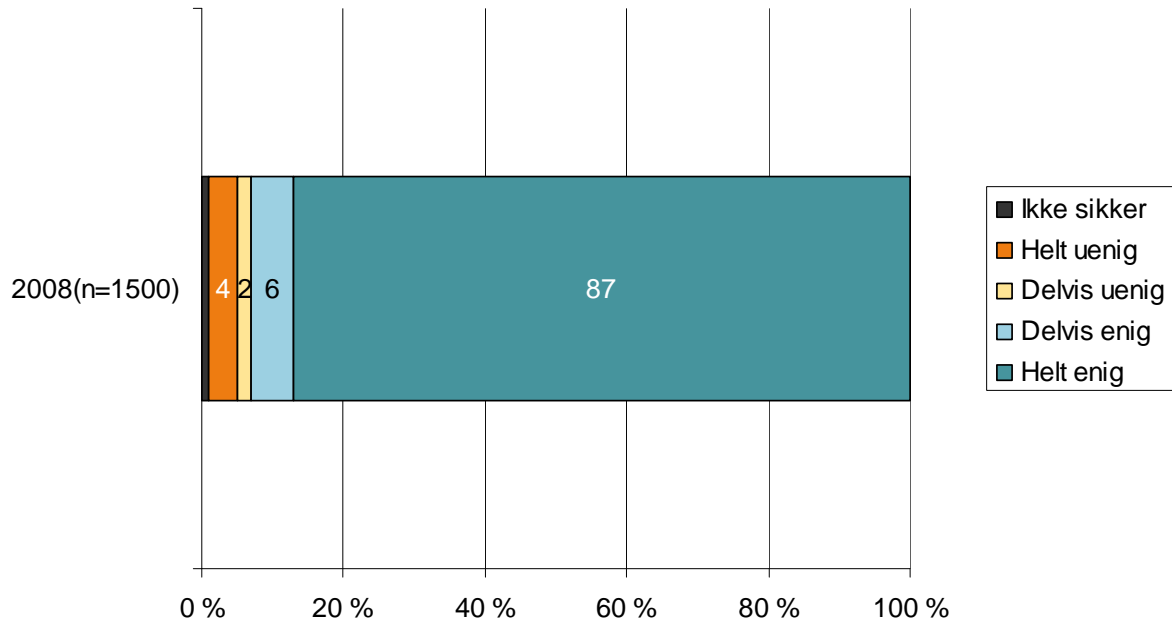
Det er flertall i utvalget som mener at bøter bør beregnes ut fra inntekt (61 prosent helt/delvis enige). Andelen som mener motsatt er kun 36 prosent.

Det er ingen stor forskjell i andelen av menn og kvinner som er enig. Flere av de som er 60 år og over er enige i påstanden (67 prosent delvis eller helt enige mot 56 prosent for de under 45 år). Det er derimot ingen klar sammenheng med bosted, landsdel, eller kjørelengde, om man er yrkessjåfør eller utdannelse. I forhold til selve inntekten, er det ikke noen klar sammenheng med holdningen til denne påstanden.

### 4.23 Alkolås i busser

Respondentene ble presentert første gang i 2008 for følgende påstand: ”Det bør være alkolås i alle busser, slik at det blir umulig for føreren å starte bussen hvis han har promille.” Figur 4.23 viser folks reaksjoner på denne.

**Spm.4.23 Det bør være alkolås i alle busser, slik at det blir umulig for føreren å starte bussen hvis han har promille**



Figur 4.23 Holdninger til alkolås i alle busser. Prosent.

Et stort flertall i utvalget (87 prosent) er helt enig i at det bør være alkolås i busser. Andelen som mener alkolås ikke bør brukes er kun 6 prosent (helt eller delvis uenig).

Her er det ingen store forskjeller i forhold til kjønn, alder, bosted, landsdel, utdannelse eller kjørelengde. Mens færre som sier de er yrkessjåfør er helt enige (81 prosent mot 88 prosent av andre), er forskjellen ikke signifikant.

## 5 Hvilke bakgrunnsfaktorer er viktigste?

Kapitlene 2, 3 og 4 inneholder analyser av svarene på hvert spørsmål eller påstand stilt eller fremmet i 2008. I tillegg til endringer over tid, tar analysene hensyn til ulike bakgrunnsfaktorer som kan være knyttet til holdningen, kunnskapen eller atferden som er undersøkt i hvert spørsmål. I tilfellet alder, for eksempel, er dette gjort ved å spørre om det finnes signifikante forskjeller mellom prosentene som svarer på spørsmålet i ulike aldersgrupper. For kjønn er det gjort ved å analysere om det finnes signifikante forskjeller mellom andelen menn og kvinner som svarer på spørsmålet. Imidlertid kan virkeligheten være litt mer komplisert enn dette pga at bakgrunnsfaktorene kan ha en viss sammenheng med hverandre. Et eksempel på dette er at de som er eldre ofte tjener mer enn de som er yngre. Dermed kan det være en forenkling å si at både alder og inntekt har en sammenheng med svarene på et visst spørsmål. Det er best om vi først undersøker om alder og inntekt kan variere sammen, og *da* spørre om alder eller inntekt har noe å si om variasjonen blant svarene. Med andre ord kan vi se om de uavhengige variablene alder og inntekt påvirker svarene *uavhengig av hverandre*. Det kan vi gjøre ved bruk av logistisk regresjonsanalyse.

I dette kapitlet gjennomfører vi logistiske regresjonsanalyser på ni nøkkelspørsmål fra undersøkelsen, for å undersøke hvilke av følgende bakgrunnsfaktorer som har størst betydning uavhengig av hverandre: Kjønn (2 kategorier), Alder (4 kategorier), Bosted (3 kategorier), Utdannelse (4 kategorier), Inntekt (8 kategorier), Yrkessjåfør (2 kategorier), Kjørelengde (4 kategorier), og Kjøre fort (2 kategorier). Vi er også interessert å granske om det finnes sammenheng mellom det å kjøre for fort og andre atferd, holdninger eller kunnskap. Derfor er en ny variabel 'Kjører for fort' inkludert for å identifisere de som sier de kjører for fort i både 50- og 80-sone.

Nøkkelspørsmålene er ment å være representative for hele undersøkelsen. Siden logistisk regresjonsanalyse krever at den avhengige variabelen er dikotom (det vil si kun har to verdier), må vi foreta en rekoding av svarene på nøkkelspørsmålene. Vi må kategorisere svarene til to verdier slik som rett svar / feil svar, ja / nei, enig / uenig, kjører fort / ikke fort. Måten vi kategoriserte svarene er indikert nedenfor.

Analysene tester sannsynlighet for følgende, der vi gjennomfører ni analyser, tre hver for kunnskap, atferd og holdninger:

- En for spørsmål 2.1 "Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?" Kode for rett svar / feil svar (18 prosent hadde rett svar).
- En for spørsmål 2.2 " Vet du hva man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80?" Kode for rett svar / feil svar (15 prosent med rett svar).
- En for spørsmål 2.6 " For hvilke overtredelse for man prikker i førerkort?" Kode for netto rette svar 2 eller flere / netto rette svar 1 eller færre. (57 prosent med 2 eller flere netto rette svar).
- En for spørsmål 3.5 "Hvor ofte bruker du hjelm når du sykler?" Kode 'som oftest' eller 'alltid' bruker hjelm / (44 prosent bruker hjelm alltid / som oftest).
- En for spørsmål 3.6 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Kode for de som kjører 56 km/t eller mer (25 prosent) mot resten.
- En for spørsmål 3.7 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Kode for de som kjører 91 km/t eller mer (19 prosent) mot resten.

- En for påstand 4.2 ”Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket.” Kode for helt eller delvis enighet (88 prosent) mot resten.
- En for påstand 4.3 ” Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring.” Kode for helt eller delvis enighet (77 prosent) mot resten.
- En for påstand 4.14 ” Det er ikke alvorlig om rutinerne bilister kjører litt for fort.” Kode for helt eller delvis enighet. (41 prosent enige.)

’Kjører for fort’ var utelukket fra analysene av spørsmål 3.6 og 3.7.

Tabell 5.1 oppsummerer funnene av disse analysene, som er forklart i noe mer detalj nedenfor. Mer detaljerte analyser finnes i Appendiks A.

## 5.1 Hva påvirker kunnskap om trafikksikkerhet?

Tabell 5.1 viser hvilke faktorer som har betydning for tre utvalgte kunnskapsspørsmål, ifølge analysen. Tabellen med en oppsummering av parameterestimaterne forbundet med tre kunnskapsspørsmål finnes i vedleggstabell A1.

Som kan sees umiddelbart fra Tabell 5.1 har de ulike faktorene ulike påvirkning på svarene på hvert enkelt kunnskapsspørsmål. Med andre ord er det ikke noen av bakgrunnsfaktorene som forklarer kunnskap om trafikksikkerhet på en generell måte.

Når det gjelder kunnskap om **antall drept i trafikk**, så vi i del 2.1 at kjønn, alder, bosted og utdanning har signifikant sammenheng med kunnskap når man gransker hver bakgrunnsfaktor en etter en. Ser vi imidlertid på faktorene samtidig, det vil si om vi regner med hvor mye bakgrunnsfaktorene samvarierer, kan vi se at kun kjønn og utdanning har noe signifikant å si om kunnskap om antall drept i trafikken. Vi kan si grovt at sjansen for at en som oppgir rett svar er en mann er 1,8 ganger så stor som at det er en kvinne. Det er også en større sjanse (2,7 til 3,4 ganger så stor) for at de som svarer riktig har vært på universitet eller høyskole enn de som har vært på grunnskole. Imidlertid viser estimater at disse to bakgrunnsfaktorene, sammen med de andre inkludert i modellen, kun kan forklare mellom 4 og 7 prosent av variansen i svarene av respondenter. Det vil si at det er andre viktige faktorer som spiller inn når det gjelder kunnskap om antall drept i trafikken.

Av de som svarte rett på **bot for å kjøre for fort**, ser vi at høyere inntekt og om respondentene kjører over fartsgrensen har betydning. Sjansen for at de som har inntekt i husstanden på 400.000 Kr eller mer svarer riktig på spørsmålet er omtrent 5 ganger så stor som den er for at de som har inntekt under 200.000 Kr svarer riktig, og dette er etter at vi har regnet med utdanning, kjønn og de andre bakgrunnsfaktorene. Sjansen for at de som svarer rett på ’bot for å kjøre for fort’ også oppgir at de kjører for fort i både 50- (56 km/t oppover) og 80-sone (91 km/t oppover) er også signifikant høyere (1,6 ganger så stor). Estimater tyder på at disse to bakgrunnsfaktorene, sammen med de andre inkludert i modellen, forklarer mellom 3 og 6 prosent av variansen i svarene. Det vil si at det er andre viktige faktorer som spiller inn når det gjelder kunnskap om bot for å kjøre for fort.

Av de som oppgir 2 eller flere rette **overtredelser som gir prikker i førerkort** (netto), er det en signifikant større sjanse for at de er **yrkessjåfør** (1,9 ganger så stor sjanse) og at de er **menn** (1,6 ganger så stor enn for kvinner). Estimater tyder på at disse to bakgrunnsfaktorene, sammen med de andre inkludert i modellen, forklarer mellom 6 og 8 prosent av variansen i svarene av respondenter. Det vil si at det er andre viktige faktorer som spiller inn når det gjelder kunnskap om overtredelser.



Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

			Bakgrunnsfaktor							
	Tema	Jf. rapport del	Mann	Eldre	På landet	Høyere utdanning	Høyere inntekt	Yrkes sjåfør	Kjører-lengde	Kjører fort
Kunnskap	Vet antall drept i trafikken	2.1	↑			↑				
	Vet bot for å kjøre for fort	2.2					↑			↑
	Overtredelse som gir prikker i førerkort	2.6	↑					↑		
Atferd	Bruk sykkelhjelme som oftest eller alltid	3.5		↓↑						
	Kjører over 55 km/t i 50-sone	3.6		↓						utelukket
	Kjører over 90 km/t i 80-sone	3.7	↑	↓					↑	utelukket
Holdning	Mener det bør være påbudt å bruke refleks	4.2	↓							↓
	Mener det bør være ubetinget straff for promillekjøring	4.3	↓	↓↑	↓	↓				
	Mener det ikke er alvorlig om bilister kjører for fort	4.14			↓↑			↑		↑

Tabell 5.1. Oppsummering av logistiske regresjonsanalyse av nøkkelspørsmål for å finne ut hvilke er de viktigste bakgrunnsfaktorer.

↑ = en signifikant ( $p < .05$ ) og positiv sammenheng mellom Svarene på spørsmålet og den bakgrunnsfaktoren. For eksempel, menn er mer sannsynlig å svare riktig på antall drept i trafikken, uavhengig av andre bakgrunnsfaktorer.

↓ = en signifikant, negativ sammenheng.

↓↑ = signifikant variasjon blant underkategorier i begge retninger, som forklarte i teksten

Det kan tenkes at bakgrunnsfaktorene brukt her forklare bare en liten andel av variasjonen i kunnskap. Riktignok er det mange andre faktorer som spiller inn når det gjelder kunnskap i trafikken. Disse inkluderer eksempelvis hvor mye en følger med nyhetene, hva slags yrke en har, eller om en selv har vært innblandet i en relevant hendelse.

## 5.2 Hva påvirker atferd i trafikken?

Tabell 5.1 viser hvilke faktorer har betydning for tre utvalgte atferdspørsmål, ifølge analysen. Tabellen med en oppsummering av parameterestimatene finnes i vedleggstabell A4 til A6.

Når det gjelder **bruk av sykkelhjelm som oftest eller alltid**, ser vi at det bare er alder som har en signifikant sammenheng uavhengig av andre bakgrunnsfaktorer. Sjansen for at de som svarer at de bruker hjelm også er de mellom 30 til 59 år er 1,8 ganger så stor som den er for at de er enten under 30 eller over 60. Alder forklarer mellom 6 og 10 prosent av variansen i sykkelhjelmbruk.

Når vi analyserer svarene fra de som **kjører i 56 km/t eller mer i 50-sone**, ser vi igjen at det bare er alder som er signifikant uavhengig av de andre variablene. Sjansen for at de yngre enn 60 svarer at de kjører for fort i 50-sone er større enn den er for de eldre enn 60 (den er omtrent dobbelt så stor for de mellom 45 og 59 år, 3 ganger så stor for de mellom 30 og 44 år, og over 5 ganger så stor for de under 30 år). Estimer tyder på at alder kan forklare inntil 7 prosent av variansen i det å kjøre for fort i 50-sone.

For svarene av de som **kjører i 91 km/t eller mer i 80-sone**, er det klart at alder også har noe signifikant å si. Om vi igjen bruker de over 60 år som referansegruppe kan vi si at sjansen for at de mellom 45-59 år svarer at de kjører for fort i 80-sone er halvparten så stor. På samme vis er sjansen 3,5 ganger så stor for de mellom 30 og 44 år og igjen over 5 ganger så stor for de under 30 år. Det er også en større sjanse for at menn svarer at de kjører for fort i 80-sone (1,6 ganger så stor). Kjørelegde har også noe signifikant å si. Sjansen for at de som sier de kjører for fort i 80-sone også sier at de kjører over 8000 km er 2,7 ganger så stor som den er for at de sier de kjører kortere enn 8000 km i året. Estimer tyder på at alder, kjørelegde og kjønn, sammen med de andre faktorene, kan forklare mellom 10 og 16 prosent av variansen i det å kjøre for fort i 50-sone.

Som kan sees fra Tabell 5.1, sier alder noe viktig når det gjelder atferd i trafikken. I både 50- og 80-sone er det en klar sammenheng mellom hastighet og alder. Jo yngre en er, jo større er sjansen for at en sier en kjører for fort.

De bakgrunnsfaktorene brukt her forklarer bare en liten andel av variasjonen i oppgitt atferd i trafikken. Andre faktorer må derfor spille inn. Når det gjelder hastighet på vegene må man også ta hensyn til faktorer slik som biltype, formålet med kjøringen, følelser forbundet med fart, holdninger til fart, kunnskap om fart osv.

## 5.3 Hva påvirker holdninger til trafikksikkerhet?

Tabell 5.1 viser hvilke faktorer som har betydning for tre utvalgte holdningsspørsmål, ifølge analysen. Tabellen med en oppsummering av parameterestimatene forbundet med tre holdningsspørsmål finnes i vedleggstabell A7 til A9.

Det første holdningsspørsmål som er analysert spør om en mener det **bør være påbudt å bruke refleks** når en går langs vegen i mørket. Ut fra analysen sier vi at kjønn har en signifikant forbindelse med svarene. Sjansen for at den som sier seg enig er en kvinne er 1,7 ganger så stor som at den er en mann, og dette er etter at vi har regnet med variasjon blant de

andre variabler. Med andre ord har kjønn i seg selv noe å si om hvordan man svarer på dette spørsmål. Vi har inkludert den uavhengige variabelen 'kjører fort' i analysen av holdningsspørsmålene for å se om de som kjører fort muligens har andre holdninger enn de som ikke kjører for fort. Riktignok er det en signifikant tendens for de som kjører for fort å være uenige i dette trafikksikkerhetstiltaket. Sjansen for at en som sier seg enig i forslaget er en som også overholder fartsgrensen er nesten dobbelt så stor som at det er en som kjører over fartsgrensen, selv om forslaget handler om fotgjengere og ikke bil. Estimer tyder på at kjønn og 'kjører fort' kan forklare inntil 6 prosent av variansen i svarene om reflekspåbud.

Når vi analyserer svarene på om det **bør være ubetinget straff for promillekjøring**, ser vi at kjønn igjen er viktig. Sjansen for at kvinner svarer seg enig er 1,5 ganger så stor som at menn svarer seg enig. Alder har også noe å si, men sammenhengen er ikke helt entydig. I forhold til de under 30 år, svarer de mellom 45 og 59 år at de er like enige. Sjansen for at en som er enig i forslaget er 30 til 44 år gammel er imidlertid 1,7 ganger så stor. Bosted og utdanning er også viktig i seg selv når det gjelder svaret på denne påstanden. Sjansen for at en som er enig er høyt utdannet er omtrent 5 ganger så stor som den er for at de bare har grunnskole. Estimer tyder på at kjønn, alder, bosted og utdanning kan forklare mellom 6 og 9 prosent av variansen i svarene om straff for promillekjøring.

Når folk svarer på en påstand om at **det ikke er alvorlig om rutinerte bilister kjører for fort**, ser vi at det er mer sannsynlig at en som er enige også er en som sier at de selv kjører over fartsgrensen. Sjansen for at en som er enig også kjører fort er 2,4 ganger så stor som den er for en som ikke kjører for fort. Yrkessjåfør er også mer tilbøyelig til å svare enig i påstanden, og her er sjansen 1,7 ganger så stor. Til slutt har bosted også noe å si. Sjansen for at en som svarer seg enig kommer fra byen eller annet tettsted er 1,8 ganger så stor som den er for at de kommer fra et mindre tettsted. Her tyder estimer på at 'kjører for fort', 'yrkessjåfør' og 'bosted' stort sett kan forklare 6 til 8 prosent av variansen i svarene om alvorligheten med at bilister kjører fort.

Som kan sees fra Tabell 5.1, har de ulike faktorene igjen ulike forbindelser med svarene overfor hvert enkelt holdningsspørsmål. Det er dermed usannsynlig at enkelte bakgrunnsfaktorer kan forklare generelt alle holdninger til trafikksikkerhet. Uansett kan vi si at kjønn og eget fartsvalg er viktige faktorer når det gjelder trafikksikkerhetsholdninger.

## 5.4 Oppsummering

For å kunne se hvordan ulike bakgrunnsfaktorer påvirker svarene til undersøkelsen *uavhengig av hverandre*, kan vi bruke logistiske regresjonsanalyse. Dette krever at vi velger nøkkelspørsmål fra undersøkelsen som har svar som kan gjøres til dikotome variabler. Ut fra analysene av tre nøkkelspørsmål i hver av tre kategorier kunnskap, holdning og atferd, ser vi at det ikke finnes enkelte bakgrunnsfaktorer som kan forklare variasjonen i svarene til trafikksikkerhetsspørsmål på en generell måte. Imidlertid kan vi si at kjønn spiller en viktig rolle, med en signifikant sammenheng med svarene til fem av ni spørsmål analysert. Grovt sett tyder analysene på at menn har mer kunnskap, men 'verre' atferd og holdninger enn kvinner, når det gjelder trafikksikkerhet. Uavhengig av andre faktorer, virker det som om alder ikke spiller den viktigste rollen i forhold til kunnskap, men at det er viktig overfor atferd i trafikken. Utdanning kan være viktig for både kunnskap og holdning, men har kun signifikant sammenheng med svarene til to av ni spørsmål. Til slutt tyder resultatene på at de som kjører for fort har generelle holdninger til trafikksikkerhet som kan betraktes som 'verre' enn de av de som ikke kjører for fort.

## 6. Datainnsamlingsmetode

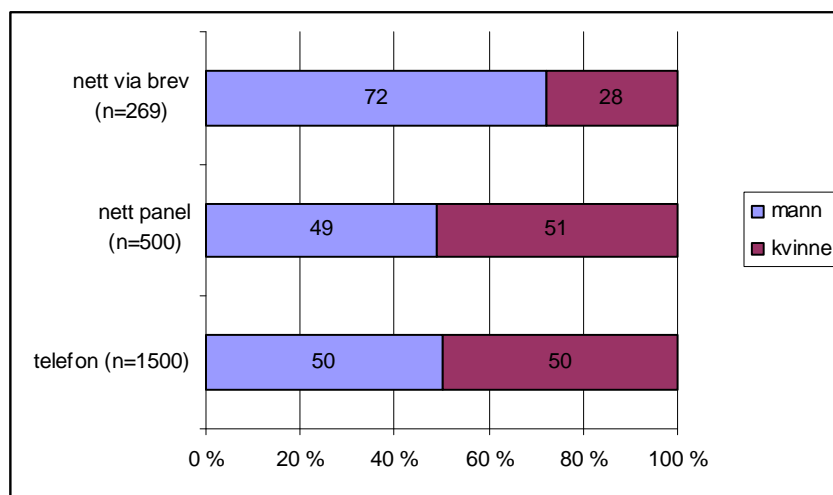
I 2008 var tre ulike datainnsamlingsmetoder brukt for å sammenligne webbaserte metoder med den telefonbaserte metoden som er brukt tidligere. De ulike metodene er beskrevet i innledningen (del 1.1). Kort sagt var 66 prosent av respondentene intervjuet ved bruk av telefon (CATI metode; svarprosent 11), 22 prosent ved bruk av webpanel (svarprosent 64), og 12 prosent ved bruk av invitasjonsbrev og webundersøkelse (svarprosent 13). I hvert tilfelle var spørsmålene som ble stilt de samme, og i hvert tilfelle var den opprinnelige målgruppen representativ for den norske befolkningen i forhold til alder, kjønn og geografi.

For å granske noen forskjeller mellom metodene kan man ved bruk av de uvektede dataene:

- (i) Se etter forskjeller blant bakgrunnsvariablene av de ulike utvalgene;
- (ii) ta hensyn til disse forskjellene, og til sist
- (iii) se om det finnes systematiske forskjeller avhengig av datainnsamlingsmetode

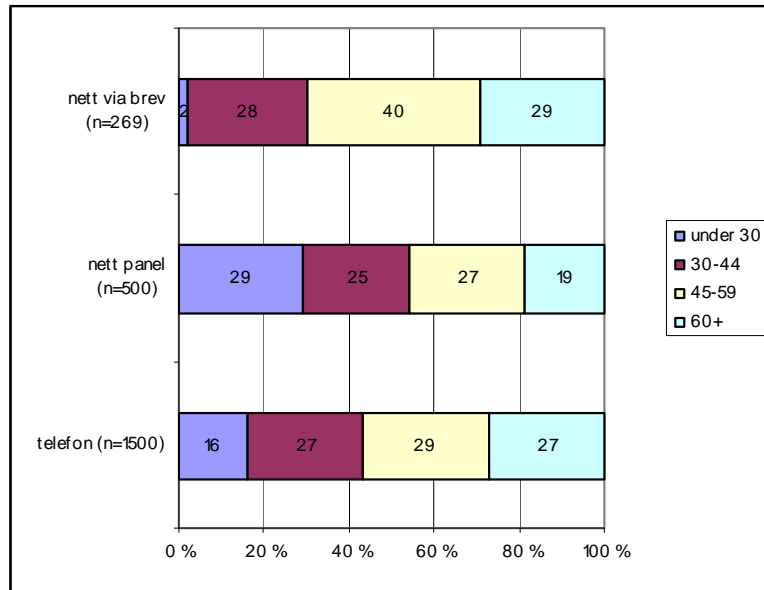
### Bakgrunnsvariabler av respondenter ifølge datainnsamlingsmetode

Det er flere store forskjeller blant bakgrunnsvariabler til respondentene som er intervjuet ved bruk av ulike datainnsamlingsmetoder. Telefon- og webpanelbaserte metoder har omtrent like mengder av menn og kvinner blant de som har svart, noe som følger av at metodene er basert på et kvoteringsystem som bruker kjønn, fylke og alder (Figur 6.1). Imidlertid er det langt flere menn enn kvinner som svarer på webundersøkelsen via invitasjonsbrev (72 prosent mot 28 prosent). Utvalget av webrespondenter som svarte ved bruk av invitasjonsbrev var noe overraskende med hensyn til alder (Figur 6.2). Bare 2 prosent av disse respondentene var under 30, selv om så mye som 19 prosent av målgruppen var under 30.



Figur 6.1. Kjønn og datainnsamlingsmetode. Prosent.

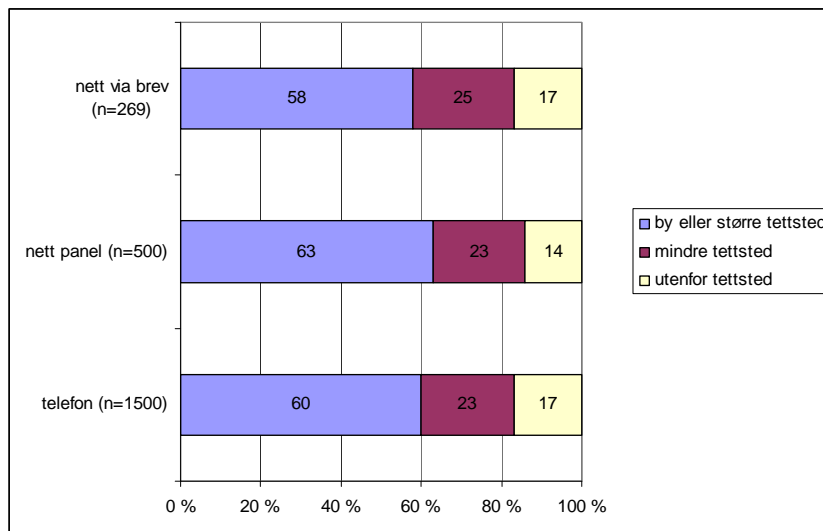
## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008



Figur 6.2. Alder og datainnsamlingsmetode. Prosent.

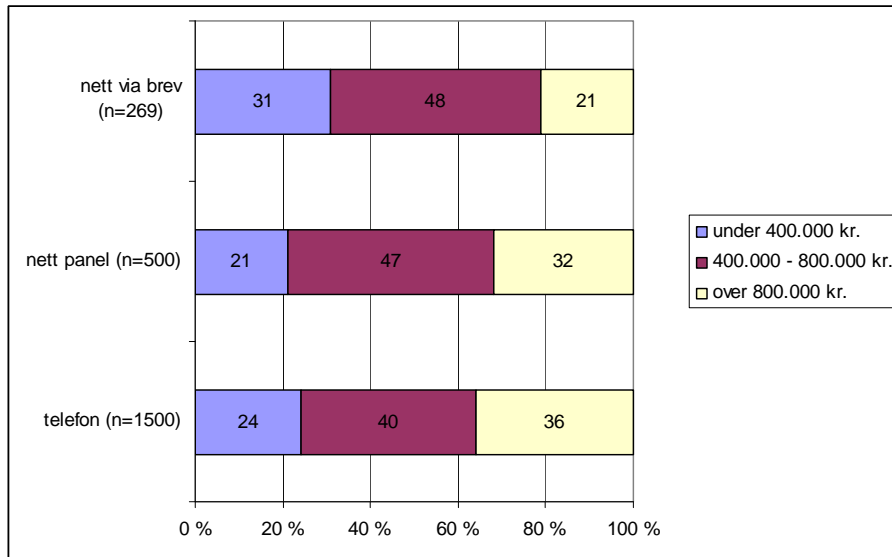
Mens det også er forskjeller i alder mellom respondentene samlet av telefon- og webpanelbaserte metoder, er de ikke så store at de ikke kan håndteres ved bruk av vekter.

Det er ingen signifikante forskjeller mellom bosted av respondentene ved bruk av de ulike metodene (Figur 6.3). Det er imidlertid signifikante forskjeller mellom husholdningsinntekt blant de ulike respondentgruppene. Det er noe lavere blant de respondentene som besvarte på nettet via invitasjonsbrev (Figur 6.4). Kun 21 prosent hadde husholdningsinntekt over 800.000 kr mot 36 prosent av de som svarte i telefon.



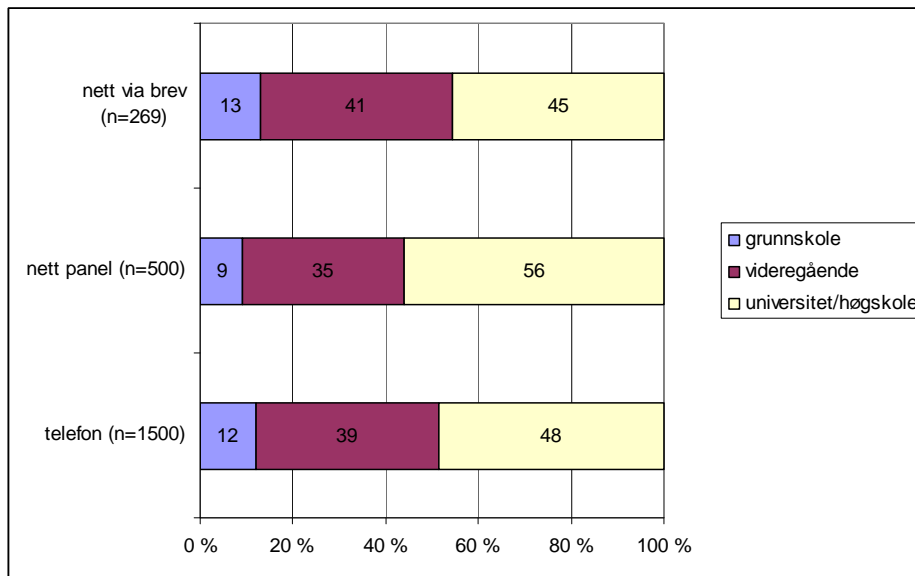
Figur 6.3. Bosted og datainnsamlingsmetode. Prosent.

## Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008



Figur 6.4. Husholdningsinntekt og datainnsamlingsmetode. Prosent.

Til slutt har respondentene som sitter på webpaneler høyere utdanning enn de som svarer på telefon eller via invitasjonsbrev (Figur 6.5). 56 prosent har gått på universitet eller høyskole, mot 39 til 41 prosent av de andre respondentene. Forskjellen er igjen signifikant.



Figur 6.5. Utdannelse og datainnsamlingsmetode. Prosent.

Forskjeller blant respondentsgruppene er klare. Sammenlignet med de som svarer i telefon, metoden som er brukt i de forrige undersøkelsene, er de som svarer på nett via invitasjonsbrev oftere menn, over 30 år og med lavere husholdningsinntekt. De som svarer på webpaneler har signifikant høyere utdanning.

### Påvirker datainnsamlingsmetode svarene på nøkkelspørsmål?

For å undersøke påvirkningen av datainnsamlingsmetode (telefon / webpanel / nett-via-brev) på svarene til trafikksikkerhetsundersøkelsen er det viktig først å regne med at ulike metoder samler respondenter med ulike bakgrunnsvariablene. Med andre ord må vi kontrollere for variasjoner i bakgrunnsfaktorer før vi ser etter forskjeller blant svarene forårsaket av

datainnsamlingsmetode. For å gjøre dette kan vi igjen bruke logistiske regresjonsanalyser. I analysene inkluderer vi kontrollvariablene kjønn, alder, bosted, landsdel, utdanning, inntekt og førerkortinnhav. Siden logistiske regresjonsanalyse krever at den avhengige variabelen er dikotom (det vil si at den kun har to verdier), valgte vi som avhengige variabler svarene på ni representative spørsmål, tre hver for kunnskap, atferd og holdninger. Spørsmål 3.3 'Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret?' ble valgt over spørsmål 3.4 'Hvor ofte bruker du hjem når du sykler?' fordi vi trodde det var mer opplysende med hensyn til grunnleggende forskjeller blant de ulike utvalgene. Spørsmålene brukt er derfor som følger:

- En for spørsmål 2.1 "Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?" Kode for rett svar (18 prosent rett svar).
- En for spørsmål 2.2 " Vet du hva man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80?" Kode for rett svar (15 prosent med rett svar).
- En for spørsmål 2.6 " For hvilke overtredelse for man prikker i førerkort?" Kode for netto rette svar 2 eller flere. (57 prosent med 2+ netto rett).
- En for spørsmål 3.3 "Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret?" Kode for mer enn en gang i måneden. (48 prosent).
- En for spørsmål 3.6 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Kode for ikke mer enn 56 km/t i 50-sone (66 prosent).
- En for spørsmål 3.7 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Kode for ikke mer enn 85 km/t. (43 prosent).
- En for spørsmål 4.2 "Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket." Kode for helt eller delvis enighet. (87 prosent enige.)
- En for spørsmål 4.3 " Det bør være ubetinget straff for all promillekjøring." Kode for helt eller delvis enighet. (76 prosent enige).
- En for spørsmål 4.14 " Det er ikke alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort." Kode for helt eller delvis enighet. (41 prosent enige.)

Ved å undersøke datainnsamlingsmetoden som en mulig kilde av variasjon blant svarene på disse ulike spørsmål (etter at bakgrunnsvariabler er kontrollert) vil man kunne si litt om påvirkningen av metoden på svarene generelt.

På denne måten sammenlignet vi effekten på svarene på spørsmålene ovenfor av nettpanel (n=500) og nett via brev (n=269) som datainnsamlingsmetoder, i forhold til telefon. Statistisk output fra disse analysene er vist i Appendiks A. For å generere kontrolldata analyserte vi i separate analyser en undergruppe av telefonrespondenter (n=300) mot resten av telefonrespondentene (n=1200). Statistisk output fra disse analysene er vist i Appendiks B.

		Effekt av metode på svarene		
	Spørsmål	Nettpanel	Nett ved invitasjonsbrev	Kontroll
Kunnskap	Vet antall drept i trafikken (2.1)	↑	0	0
	Vet bot for å kjøre for fort (2.2)	↑	↑	0
	Overtredelse som gir prikker i førerkort (2.6)	0	0	0
Atferd	Sykler mer enn en gang i måneden (3.3)	0	0	0
	Kjører over 55 km/t i 50-sone (3.6)	↓	0	0
	Kjører over 85 km/t i 80-sone (3.7)	↓	0	0
Holdninger	Mener det bør være påbudt å bruke refleks (4.2)	↓	↑	0
	Mener det bør være ubetinget straff for promillekjøring (4.3)	↓	0	0
	Mener det ikke er alvorlig om bilister kjører for fort (4.14)	0	0	↑

Tabell 6.1. Oppsummering av logistiske regresjonsanalyse av nøkkelspørsmål for å finne ut hvorvidt datainnsamlingsmetoden går ut over svarene.

↑ = signifikant ( $p < .05$ ) og positiv sammenheng mellom svarene på spørsmålet og datainnsamlingsmetoden.

↓ = signifikant, negativ sammenheng mellom svarene på spørsmålet og datainnsamlingsmetoden.

0 = forbindelse mellom svarene og datainnsamlingsmetode ikke signifikant

Resultatene av analysene er oppsummert i Tabell 6.1. Om vi ser på effekten av kontrollgruppen (telefon  $n = 300$ ) på svarene, er det i 1 tilfelle av 9 en signifikant effekt på svarene. At det er en signifikant effekt i ett tilfelle kan virke noe overraskende, men det er faktisk rimelig å forvente at dette skjer ut fra statistisk tilfeldighet. Derimot er effekten av panelmetoden ( $n = 500$ ) signifikant i 7 ut av 9 tilfeller. Det er svært usannsynlig at dette er pga tilfeldighet, og dermed kan vi si at selve metoden kan påvirke svarene utover de forskjellene forårsaket av variasjoner i bakgrunnsfaktorer. Ser vi på kunnskapsspørsmålene, tyder resultatene på at de som sitter på nettpaneller har en signifikant tendens til å vite mer. Sjansen for at en som sitter i panel oppgir rett svar på spørsmålet om drept i trafikken er 1,7 ganger så høy som den er for de som svarer i telefon, for eksempel. Dette er muligens ikke overraskende når man tar hensyn til ulike undersøkelser disse menneskene delta i, og typen av menneske som er fristet å sitte på nettpanel. Det kan også være at en som svarer på nett har mer tid enn en som svarer i telefon for å tenke på svaret, uten mulig press fra en sosial situasjon. Vi kan få delvis støtte for dette i form av den signifikante sammenhengen mellom nett-via-brev



metoden og svarene på kunnskapsspørsmålet om bot for å kjøre for fort. Sjansen er omtrent 1,5 ganger så stor for at en som svarer riktig på dette spørsmålet, svarer på nett, som det er ved panel eller invitasjonsbrev.

Det er på den andre siden ikke så lett å skjønne grunnene til at signifikant flere av de som svarer ved panel oppgir at de ikke kjører for fort. Dette er ikke fordi panelene inneholder folk som er eldre, mindre utdannet eller har lavere inntekt, for dette har vi kontrollert for. Vi må heller se på selve metoden og på hvilken måte den er forskjellig fra telefonen. En kunne forventet at det å svare på nett ikke er en sosial situasjon, dermed er det mer sannsynlig at man svarer ærlig, og ikke lar seg styre av forventninger. Men om dette var tilfellet, skulle forskjellene mellom webpanel og kontrollgruppen vært motsatt. Vi ville også forventet en sammenheng mellom svarene på fartsspørsmål 3.6 og 3.7 og de som svarte på nett ved invitasjonsbrev. Derfor er det mer sannsynlig at forskjellene blant nettpanelrespondentene overfor fart er forårsaket av respondentegenskaper som ikke er fanget opp av bakgrunnsvariablene brukt her.

Blant svarene til holdningsspørsmål ser vi at flere av de som svarer enig i at det bør være ubetinget fengselsstraff for promillekjøring, svarer på nett via invitasjonsbrev, når vi sammenligner svarene med de fra telefonrespondenter. Derimot er det færre av de som sitter på nettpanel som er enige i forhold til de som svarer i telefon, både overfor bot for promillekjøring og et påbud om refleks.

## 7 Oppsummering

### 7.1 Kunnskap

For å få et innblikk i befolkningens kunnskapsnivå i forhold til trafikksikkerhet og straffenivåer for ulike overtredelser, ble det blant annet spurt om hvor mange som blir drept i trafikken hvert år, hva bøtenivået er for å kjøre for fort på veg med 80 km/t, hva straffen er for å kjøre med promille (hhv høy og lav), hvilke overtredelser man får prikker i førerkort for og hvor mange prikker man får for å kjøre for fort på en veg med 80 km/t. Det er rimelig å påstå fra oppsummeringen i Tabell 7.1 at et flertall av befolkningen fortsatt ikke vet svarene til flertallet av stilte kunnskapsspørsmål. At det er få riktige svar i tillegg til at usikkerheten knyttet til disse spørsmålene generelt er stor, tyder på at kunnskapsnivået er lavt. Generelt ser man at kvinner er mest usikre i forhold til disse spørsmålene, og at menn i noe større grad svarer riktig på dem.

Tabell 7.1 Oppsummering av resultater fra kunnskapsspørsmål. Endring i andel riktige svar fra 2004 til 2008, 2002 til 2008 og fra 1998 til 2008. Tallet i parentes etter temaet delen i denne rapporten som beskriver spørsmålet og respondenters svarer i detalj. ↑ indikerer signifikant økning; ↓ signifikant reduksjon; 0 ingen endring

Kunnskap om...	prosent "riktig" i 2008	Endring over periode inntil 2008		
		4 år	6 år	10 år
Antall drepte (2.1)	18	↓	0	0
Bot for å kjøre for fort (2.2)	15	*	*	*
Fart for å miste førerkortet (2.3)	22	**	**	**
Straff for promille 1.6 (2.4)	50	↑	↑	↑
Bot for promille 0.6 (2.5)	4	↑	0	0
Prikker i førerkortet – overtredelser (netto rett 2+) (2.6)	56	↑	**	**
Antall prikker i førerkortet – for fort i 80 km/t (2.7)	35	0	**	**

\*Her er det ikke blitt foretatt sammenlikning ettersom boten er blitt endret

\*\* Spørsmål ble stilt ikke på dette tidspunktet

Det har skjedd en liten men signifikant nedgang i kunnskap om antall drepte på vegene siden 2004, men det er vanskelig å trekke faste konklusjoner pga endringer i antall drepte. Når det gjelder hvilken straff man får for å kjøre med promille på 1,6, er det en økt bevissthet om at en får både bot og ubetinget fengsel. Kunnskapsnivået om boten for lav promille har økt noe siden 2004, men er fortsatt svært lav ifølge målet brukt. Andelen av de som oppgir rett svar på overtredelser som gir prikker i førerkort har også økt siden 2004, men det er ikke noen signifikant endring i kunnskap om antall prikker i førerkort for å kjøre for fort i 80-sone.

## 7.2 Atferd

Mens kunnskapsnivået generelt sett fortsatt er lavt blant utvalget i 2008, ser vi at de fleste endringene over tid er positive når det gjelder kunnskap om straff for lovbrudd i trafikken. Derfor er det interessant å se om det er en forbedring i atferden som fører til straff. Det har ikke skjedd en signifikant endring i promillekjøring siden 2004, ifølge utvalget. Det har heller ikke skjedd endringer når det gjelder fart. Andelen av utvalget i 2008 som oppgir fartsoverskridelser i 50-sone er større enn for 6 og 10 år siden, og andelen som oppgir overskridelser i 80-sone er større enn for 4 og 10 år siden, men forskjellene er svært små og retningen av endringene er ikke entydig.

I 2008 har vi også stilt noen nye spørsmål om atferd blant bilister. Vi ser av disse at det er færre som bruker bilbelte i baksetet enn i forsetet. Videre ser vi at 30 prosent av de spurte har vært redd for å sovne bak rattet i løpet av det siste året, og så mange som 29 prosent sier de har stoppet opp for å sove når de har vært trøtte.

Tabell 7.2 Oppsummering resultater fra spørsmål om atferd. Endring i andel av atferd fra 2004 til 2008, 2002 til 2008 og fra 1998 til 2008. Tallet i parentes etter temaet delen i denne rapporten som beskriver spørsmålet og respondenters svarer i detalj. ↑ indikerer signifikant økning; ↓ signifikant reduksjon; 0 ingen endring

Atferd	prosent i 2008	Endring over periode inntil 2008		
		4 år	6 år	10 år
Kjørt med promille (3.1)	3	0	0	0
Refleksbruk* (3.2)	63	↑	↓	0
Sykelbruk, sommer** (3.3)	41	0	0	0
Sykkellysbruk* (3.4)	68	0	0***	****
Hjelmb bruk, sykkel (3.5)	44	↑	↑	****
Fartvalg, 50 km/t (3.6) (overskridelse)	50	↑	0	0
Fartvalg, 80 km/t (3.7) (overskridelse)	71	↑	0	↑
Bilbeltebruk (3.8)	93	0	0	↑***
Bilbeltebruk i baksetet (3.9)	87	****	****	****
Sovnet bak rattet siste 12 mnd (3.10)	2	****	****	****
Redd for å sove siste 12 mnd (3.10)	30	****	****	****
Stoppet for å sove siste 12 mnd (3.10)	29	****	****	****

\* alltid / som oftest; \*\*minst 1 gang i uka; \*\*\* 8 år; \*\*\*\* Spørsmål ikke stilt på det første tidspunktet

Det er interessant å sammenligne trafikksikkerhetsatferd blant myke trafikanter med den blant bilister. Både sykkelhjelmb bruk og sykkellysbruk har økt i det siste, og refleksbruk blant fotgjengere har også økt siden 2004.

### 7.3 Holdninger

Når man ser på endringene i holdninger til påbud om refleks og hjelmbruk, kan det virke som forbedringene i trafikantatferd ikke begrunnet av holdningsendringer. Andelen som er enig i at sykkelhjelme bør være påbudt har ikke endret seg, og andelen som er enig i at refleks bør være påbudt har faktisk sunket litt siden 2004. Men her er det viktig å huske at holdningsspørsmålene spør om meninger om påbud og ikke om hvordan man bør oppføre i trafikken.

Andelen av folk som ikke er enig i at promillegrensen bør heves tilbake til 0,5 er vokst signifikant med tid, og nå er det kun 27 prosent som er enig. Derimot er det en stadig økning av andelen som er uenige i at fartsgrensene bør senkes.

Folk er mer og mer velvillig til forslaget om fartssperrer som gjør at biler blir mer ubehagelig når man kjører over fartsgrensen, selv om nivået fremdeles ikke er høyt (38 prosent enige). Holdninger til at biler blir helt hindret fra å kunne kjøre over fartsgrensen har ikke endret seg.

Mens flere folk ifølge utvalgene nå mener at sikkerheten på vegene er for dårlig, er det ikke noen endringer med hensyn til ansvaret for dette.

Det er også kanskje nevneverdig at flere nå mener at bilister er mer hensynsfull mot syklister enn tidligere.

Tabell 7.3 Oppsummering av resultater fra spørsmål om holdninger. Endring i andel av atferd fra 2004 til 2008, 2002 til 2008 og fra 1998 til 2008. Tallet i parentes etter temaet indikerer delen i denne rapporten som beskriver spørsmålet og respondenters besvarer i detalj. ↑ indikerer signifikant økning i enighet; ↓ signifikant reduksjon i enighet; 0 = ingen endring

Helt / delvis enighet med...	prosent enig i 2008	Endring over periode inntil 2008		
		4 år	6 år	10 år
Sykelhjelme påbud (4.1)	78	0	↓	*
Refleks / påbud (4.2)	87	↓	↓	*
Promille / hardere straff (4.3)	77	0	0	↓
Promille / øke til 0.5 (4.4)	27	↓	↓	*
30 km/t i alle boligområder (4.5)	75	0	↓	↓
30 km/t i by tettsted (4.6)	40	0	↑	0
110 km/t på motorveg (4.7)	73	0	↓	0
Opplæring i bilkjøring på skole (4.8)	71	↑	0	↑
Sikkerhet myndighetenes ansvar (4.9)	92	0	↓	0
Fartsgrensene bør senkes (4.10)	34	↓	↓	↓
Bilers fart bør begrenses I (4.11)	46	↑	↓	↑
Bilers fart bør begrenses II (4.12)	38	↑	↑	↑
Sikkerhet på vegene er god nok (4.13)	21	↓	↓	↓
OK at bilister kjører litt for fort (4.14)	41	0	↑	↑
Bilister tar hensyn til fotgjengere (4.15)	69	↑	↑	*
Sikkerhet trafikantenes ansvar (4.16)	76	0	↓	↓
Boten for å kjøre fort bør heves (4.17)	42	0	0	0
Begrense biltrafikk for miljø (4.18)	78	↑	0	↓
Tunge kjøretøyer kjører hensynsfullt (4.19)	53	0	↑	*
Fotobokser bør måle over en strekning (4.20)	69	0	*	*
Bilister bør har vikeplikt for syklister (4.21)	55	↑	*	*
Bøter bør beregnes ut fra inntekt (4.22)	61	*	*	*
Alkolås i alle busser (4.23)	93	*	*	*

\* ikke stilte på første tidspunktet

## 7.4 Datainnsamlingsmetode

Det er klare forskjeller på de ulike datainnsamlingsmetodene. Sammenlignet med de som svarer per telefon, er de som besvarer på nett via invitasjonsbrev oftere menn, over 30 år, og har lavere husholdningsinntekt. De som svarer på webpaneler er oftere høyt utdannede. Merkelig nok er kun 2 prosent av de som besvarte invitasjonsbrevet under 30 år gammel. Om vi kontrollerer for forskjeller i bakgrunnsfaktorer ved bruk av logistiske regresjonsanalyse, kan vi se at selve metoden også kan påvirke måten folk svarer på. De som sitter på nettpanel er signifikant forskjellig fra telefonrespondenter på 7 av 9 spørsmål. De oppgir flere rette svar på kunnskapsspørsmål enn de som svarer i telefon. De sier oftere enn de som svarer i telefon at de ikke kjører for fort og oppgir også oftere at de er mot ulike typer straffer. Imidlertid er det lite som tyder på de som svarer på nett via invitasjonsbrev svarer signifikant forskjellig fra de som svarer i telefon.

Forskjellene i kunnskapsspørsmål kunne potensielt vært forårsaket av den ekstra tid man får til å besvare ved bruk av nett. Siden vi fant forskjeller for svarene fra de som deltok i webpanel, og ikke fra de som deltok på web med invitasjonsbrev, kan vi imidlertid konkludere med at det ikke er bruken av internett, men *rekrutteringsmetoden* som skaper forskjeller.

Før man kan konkludere mht fremtidige datainnsamlingsmetoder basert på disse resultatene, må man foreta noen avveininger. Man må bl.a. klargjøre hva som er hovedhensikten med spørreundersøkelsen. Er det å sammenligne med tidligere år, eller er det å gi et mest mulig representativt bilde av situasjonen slik den faktisk er? For å oppfylle den første hensikten er det viktig at utvalgsmetoden skaper minst mulig forskjell fra tidligere års utvalg. For å oppfylle den andre, er det viktig at utvalget er mest mulig likt den norske befolkningen på viktige variabler som alder, kjønn, bosted og utdanning. I denne rapporten har vi kun drøftet og sammenlignet metodene mht til den første målsetningen. Skulle man foreta en vurdering opp mot den andre målsetningen, og altså frigjøre seg behovet for å sammenligne med tidligere år, ville det også være naturlig å foreta en revisjon av de spørsmålene som er stilt, om de godt nok måler det de er tenkt å måle osv. Dette siste er ikke en del av mandatet for denne rapporten.

Hvis vi antar at målsetningen er å skape en best mulig sammenligning med tidligere undersøkelser, må vi altså sikre at fremtidige innsamlingsmetoder ikke fraviker fra den tidligere undersøkelsen mht hvem som svarer. Som vi har sett, tyder våre funn på at bruk av nettpanel gir en populasjon med høyere andel høyt utdannede enn telefonintervjuer, og at svarene på kunnskapsspørsmålene også avviker systematisk. Bruk av invitasjonsbrev slik det her er gjennomført gir en noe lavere svarprosent enn de andre metodene, og spesielt skjer dette blant de under 30 år, blant kvinner og blant de med høyere husholdningsinntekt. Svarene på spørsmålene avviker imidlertid i liten grad fra de fra telefonintervjuene. Ved bruk av premiering og purring på utelatte svar ville man øke svarprosenten noe (med 5-10 prosentpoeng basert på tidligere erfaringer).

Det at så få unge svarer på nettundersøkelsen via invitasjonsbrev er vanskelig å forklare. Våre erfaringer er at dette ikke vanligvis er tilfellet med internettundersøkelser. En rimelig antagelse er at andelen unge som svarer vil kunne øke ved senere undersøkelser. For å sikre at dette skjer bør en i forkant av en ny nettundersøkelse foreta en grundig vurdering av detaljene rundt rekrutteringsmetoder (bruk av premie, purring osv) for å identifisere en tilnærming som gir den beste svarfordelingen. Forskere har foreløpig forholdsvis liten erfaring med svarfordelinger og svarprosent via nett, men denne erfaringen kommer til å øke markant i løpet av de neste tre eller fire årene. Da vil det være fornuftig å se på svarfordelingene av

ulike rekrutteringsmetoder i undersøkelser av den norske befolkningen hvis man vil øke sjansen for å kunne forutse svarfordelinger.

Basert på dette er det trolig ikke noe i veien for at den neste undersøkelsen i sin helhet gjennomføres per internett. Dette må foregå med de samme utvalgsmetoder som tidligere, og invitasjon per brev. Webpaneler skaper avvik fra den tidligere undersøkelsen, og anbefales ikke. For å være helt sikker på konsistens med de foregående undersøkelsene, vil det allikevel være hensiktsmessig å foreta noen intervjuer (f eks 500 respondenter) per telefon. Vi anbefaler videre at man anvender seg av invitasjonsbrev med premier i rekrutteringen, samt påminnelse til de som ikke svarer første gang.

## Appendiks A

Tabell A1. Faktorer som forklarer kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.1 "Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?"

	Sig.	Exp(B)
<b>Kjønn</b>	<b>,001</b>	<b>1,814</b>
Alder (referansekategori = under 30 år)	,105	
30-44 år	,029	2,044
45-59 år	,030	2,051
over 60 år	,179	1,575
Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)	,435	
mindre tettsted	,521	1,135
utenfor tettsted	,207	1,306
<b>Utdannelse (referansekategori = grunnskole)</b>	<b>,003</b>	
videregående	,099	1,855
universitet / høyskole inntil 4 år	,009	2,715
universitet / høyskole 4 år +	,002	3,453
Inntekt (8 kategorier)	,191	
Yrkessjåfør	,260	1,736
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,228	1,791
8-12000 km	,462	1,438
12-16000 km	,800	1,137
>16000 km	,592	,738
Kjøre 56+ i 50-sone og 91+ i 80-sone	,998	,998
Konstant	,254	1,830

Tabell A2. Faktorer som forklarer kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for rett svar på Spm.2.2 " Vet du hva man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80?"

	Sig.	Exp(B)
Kjønn	,867	1,031
Alder (referansekategori = under 30 år)	,680	
30-44 år	,554	,837
45-59 år	,958	,984
over 60 år	,406	,766
Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)	,277	
mindre tettsted	,815	1,052
utenfor tettsted	,114	1,427
Utdannelse (referansekategori = grunnskole)	,722	
videregående	,854	1,070
universitet / høyskole inntil 4 år	,795	1,104
universitet / høyskole 4 år +	,439	1,351
<b>Inntekt (8 kategorier)</b>	<b>,011</b>	

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

Yrkessjåfør	,390	1,312
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,518	
8-12000 km	,591	,870
12-16000 km	,250	,733
>16000 km	,922	1,024
<b>Kjøre 56+ i 50-sone og 91+ i 80-sone</b>	<b>,051</b>	<b>1,622</b>
Konstant	,000	,042

Tabell A3. Faktorer som forklarer kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.6 " For hvilke overtredelse for man prikker i førerkort?"

	Sig.	Exp(B)
<b>Kjønn</b>	<b>,001</b>	<b>1,599</b>
Alder (referansekategori = under 30 år)	,616	
30-44 år	,181	,726
45-59 år	,314	,784
over 60 år	,332	,789
Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)	,145	
mindre tettsted	,053	,731
utenfor tettsted	,364	,851
Utdannelse (referansekategori = grunnskole)	,163	
videregående	,087	1,539
universitet / høyskole inntil 4 år	,057	1,654
universitet / høyskole 4 år +	,025	1,853
Inntekt (8 kategorier)	,145	
<b>Yrkessjåfør</b>	<b>,031</b>	<b>1,850</b>
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,384	
8-12000 km	,753	,943
12-16000 km	,284	1,237
>16000 km	,282	1,221
Kjøre 56+ i 50-sone og 91+ i 80-sone	,149	1,376
Konstant	,135	,541



Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

Tabell A4. Faktorer som forklarer atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm3.4 ”  
Hvor ofte bruker du hjelm når du sykler?”

	Sig.	Exp(B)
Kjønn	,673	1,067
<b>Alder (referansekategori = under 30 år)</b>	<b>,005</b>	
30-44 år	,026	1,862
45-59 år	,031	1,846
over 60 år	,895	1,040
Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)	,366	
mindre tettsted	,283	,820
utenfor tettsted	,243	,783
Utdannelse (referansekategori = grunnskole)	,102	
videregående	,749	1,115
universitet / høyskole inntil 4 år	,226	1,520
universitet / høyskole 4 år +	,125	1,717
Inntekt (8 kategorier)	,107	
Yrkessjåfør	,360	1,562
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,220	1,800
8-12000 km	,132	2,068
12-16000 km	,107	2,199
>16000 km	,018	3,374
Kjøre 56+ i 50-sone og 91+ i 80-sone	,022	3,522
Konstant	,204	1,941

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

Tabell A5. Faktorer som forklarer atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.3.6 ” Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?”

	Sig.	Exp(B)
Kjønn	,332	1,303
<b>Alder (referansekategori = under 30 år)</b>	<b>,001</b>	
30-44 år	,089	,543
45-59 år	,006	,347
over 60 år	,000	,182
Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)	,760	
mindre tettsted	,517	1,226
utenfor tettsted	,879	,946
Utdannelse (referansekategori = grunnskole)	,680	
videregående	,833	,892
universitet / høyskole inntil 4 år	,962	,974
universitet / høyskole 4 år +	,605	1,348
Inntekt (8 kategorier)	,479	
Yrkessjåfør	,449	1,388
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,949	
8-12000 km	,766	1,125
12-16000 km	,577	1,250
>16000 km	,620	1,200
Konstant	,449	1,388

Tabell A6. Faktorer som forklarer atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.3.7 ” Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?”

	Sig.	Exp(B)
<b>Kjønn</b>	<b>,011</b>	<b>1,554</b>
<b>Alder (referansekategori = under 30 år)</b>	<b>,000</b>	
30-44 år	,160	,705
45-59 år	,000	,293
over 60 år	,000	,199
Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)	,318	
mindre tettsted	,272	,799
utenfor tettsted	,199	,738
Utdannelse (referansekategori = grunnskole)	,488	
videregående	,830	1,091
universitet / høyskole inntil 4 år	,385	1,430
universitet / høyskole 4 år +	,428	1,398
Inntekt (8 kategorier)	,255	
Yrkessjåfør	,673	,877
<b>Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)</b>	<b>,001</b>	
8-12000 km	,000	2,628
12-16000 km	,001	2,600
>16000 km	,000	2,602
Konstant	,673	,877

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

Tabell A7. Faktorer som forklarer holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.4.2 " Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket "

	Sig.	Exp(B)
<b>Kjønn</b>	<b>,019</b>	<b>,597</b>
Alder (referansekategori = under 30 år)	,837	
30-44 år	,529	,788
45-59 år	,398	,723
over 60 år	,700	,859
Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)	,320	
mindre tettsted	,140	1,490
utenfor tettsted	,519	1,208
Utdannelse (referansekategori = grunnskole)	,059	
videregående	,368	1,476
universitet / høyskole inntil 4 år	,507	,753
universitet / høyskole 4 år +	,570	,779
Inntekt (8 kategorier)	,953	
Yrkessjåfør	,249	1,731
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,660	
8-12000 km	,447	,799
12-16000 km	,716	1,123
>16000 km	,821	1,069
<b>Kjøre 56+ i 50-sone og 91+ i 80-sone</b>	<b>,023</b>	<b>,533</b>
Konstant	,000	14,806

Tabell A8. Faktorer som forklarer holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.4.3 " Det bør være ubetinget straff for all promillekjøring "

	Sig.	Exp(B)
<b>Kjønn</b>	<b>,014</b>	<b>,667</b>
<b>Alder (referansekategori = under 30 år)</b>	<b>,004</b>	
30-44 år	,053	1,707
45-59 år	,962	1,013
over 60 år	,405	,795
<b>Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)</b>	<b>,005</b>	
mindre tettsted	,082	1,443
utenfor tettsted	,030	,644
<b>Utdannelse (referansekategori = grunnskole)</b>	<b>,000</b>	
videregående	,027	,398
universitet / høyskole inntil 4 år	,001	,248
universitet / høyskole 4 år +	,000	,214
Inntekt (8 kategorier)	,361	
Yrkessjåfør	,271	1,445
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,995	
8-12000 km	,915	1,025
12-16000 km	,899	,970
>16000 km	,902	,973
Kjøre 56+ i 50-sone og 91+ i 80-sone	,116	,691
Konstant	,000	17,621

Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008

Tabell A9. Faktorer som forklarer holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.4.14 " Det er ikke alvorlig om rutinerne bilister kjører litt for fort "

	Sig.	Exp(B)
Kjønn	,200	1,194
Alder (referansekategori = under 30 år)	,678	
30-44 år	,325	,795
45-59 år	,220	,749
over 60 år	,351	,800
<b>Bosted (referansekategori = by, andre tettsted)</b>	<b>,000</b>	
mindre tettsted	,001	,575
utenfor tettsted	,206	1,248
Utdannelse (referansekategori = grunnskole)	,349	
videregående	,374	,797
universitet / høgskole inntil 4 år	,850	,951
universitet / høgskole 4 år +	,768	1,085
Inntekt (8 kategorier)	,226	
<b>Yrkessjåfør</b>	<b>,041</b>	<b>1,688</b>
Kjørelengde (referansekategori = under 8000 km)	,557	
8-12000 km	,780	,948
12-16000 km	,403	1,179
>16000 km	,645	,918
<b>Kjøre 56+ i 50-sone og 91+ i 80-sone</b>	<b>,000</b>	<b>2,408</b>
Konstant	,987	,994

## Appendiks B

### Telefon (n=1500) versus nettpanel (n=500) og nett-via-brev (n=269)

Tabell B1. Effekter av datainnsamlingsmetode på kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.1 " Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?".

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,056	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	<,001	0,012	
	nettpanel	<,001		1,690
	nett via invitasjonsbrev	,096		1,325

Tabell B2. Effekter av datainnsamlingsmetode på kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.2 " Vet du hva man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80?".

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	,014	0,037	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	,003	0,009	
	nettpanel	,002		1,562
	nett via invitasjonsbrev	,032		1,480

Tabell B3. Effekter av datainnsamlingsmetode på kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.6 " For hvilke overtredelse for man prikker i førerkort?".

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,057	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	,374	0,001	
	nettpanel	,783		1,033
	nett via invitasjonsbrev	,196		0,825

Tabell B4. Effekter av datainnsamlingsmetode på atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.3.3 "Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,093	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	,462	0,001	
	nettpanel	,264		0,877
	nett via invitasjonsbrev	,760		1,047

Tabell B5. Effekter av datainnsamlingsmetode på atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.3.6 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,131	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	,027	0,005	
	nettpanel	,007		1,477
	nett via invitasjonsbrev	,614		1,098

Tabell B6. Effekter av datainnsamlingsmetode på atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.3.6 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,220	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	,015	0,005	
	nettpanel	,004		1,429
	nett via invitasjonsbrev	,745		1,052

Tabell B7. Effekter av datainnsamlingsmetode på holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm 4.2 "Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket."

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,083	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	<,001	0,015	
	nettpanel	,035		0,708
	nett via invitasjonsbrev	,006		2,294

Tabell B8. Effekter av datainnsamlingsmetode på holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.4.3 " Det bør være ubetinget straff for all promillekjøring."

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,058	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	,130	0,003	
	nettpanel	,093		0,799
	nett via invitasjonsbrev	,453		1,143

Tabell B9. Effekter av datainnsamlingsmetode på holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.4.14 " Det er ikke alvorlig om rutinerne bilister kjører litt for fort."

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,051	
2	Datainnsamlingsmetode (referansekategori = telefon)	,113	0,003	
	nettpanel	,089		0,817
	nett via invitasjonsbrev	,398		1,134

### Telefon (n=1200) versus tilfeldig undergruppe (n=300)

Tabell B1. Effekter av datainnsamlingsmetode på kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.1 "Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?".

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,083	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,051	0,004	1,400

Tabell B2. Effekter av datainnsamlingsmetode på kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.2 " Vet du hva man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en veg med fartsgrense 80?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,055	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,406	0,001	1,175

Tabell B3. Effekter av datainnsamlingsmetode på kunnskap. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.2.6 " For hvilke overtredelse for man prikker i førerkort?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,080	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,667	<0,001	0,939

Tabell B4. Effekter av datainnsamlingsmetode på atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm3.3 " Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,121	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,999	<0,001	1,000

Tabell B5. Effekter av datainnsamlingsmetode på atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.3.6 " Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,139	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,537	0,001	0,897

Tabell B6. Effekter av datainnsamlingsmetode på atferd. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.3.6 " Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?"

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,256	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,467	<0,001	1,122



Tabell B7. Effekter av datainnsamlingsmetode på holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm 4.2 ” Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket.”

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	,045	0,060	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,975	<0,001	0,993

Tabell B8. Effekter av datainnsamlingsmetode på holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.4.3 ” Det bør være ubetinget straff for all promillekjøring.”

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	<,001	0,089	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,298	0,002	0,837

Tabell B9. Effekter av datainnsamlingsmetode på holdninger. Oppsummering av logistisk regresjonsanalyse for Spm.4.14 ” Det er ikke alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort.”

Block		Sig.	Change in R square	Exp(B)
1	Kjønn, alder, bosted, landsdel, kjørelengde, utdanning, inntekt, førerkortinnhav	,001	0,056	
2	Undergruppe n=300 (referansekategori telefon n=1200)	,007	0,007	1,481

Reference List

Fyhri, Aslak. Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet. SM1263/2001.

2001. Oslo, Transportøkonomisk institutt. Arbeidsdokument.

Ref Type: Report

Fyhri, Aslak. Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet i 2002.

SM1460/2003. 2003. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Ref Type: Report

Nordbakke, S. & Fyhri, Aslak. Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til

trafikksikkerhet i 2004. SM1665/2005. 2005. Oslo, Transportøkonomisk institutt.

Ref Type: Report

Tabachnik, B.G. & Fidell, L.S. (2007). Using multivariate statistics. 5<sup>th</sup> Edition. Pearson,

Boston.



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspedisjonen  
Boks 8142 Dep.  
N-0033 Oslo  
Tlf. (+47 915)02030  
E-post. [publvd@vegvesen.no](mailto:publvd@vegvesen.no)

ISSN 1503-5743