



IRIS

International Research Institute of Stavanger

www.iris.no

Christin Berg, Brita Gjerstad

Holdninger til trafikksikkerhet blant unge på Jæren

Rapport IRIS - 2008/022

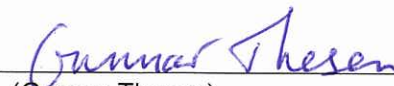
Prosjektnummer: 7252193
Prosjektets tittel: Nullvisjonsprosjekt på Jæren: Før-undersøkelse av ungdommers holdninger og atferd i trafikken
Oppdragsgiver(e): Statens vegvesen, Region vest
ISBN: 978-82-490-0555-0

Stavanger, 18.02.2008


(Christin Berg)
Prosjektleder


18/2 -08

Sign.dato


(Gunnar Thesen)
Kvalitetssikrer

18/2-08

Sign.dato


(Gottfried Henizerling)
Senterleder
(Samfunns- og næringsutvikling)

18/2-08

Sign.dato

Forord

På oppdrag for Statens vegvesen Region vest, har IRIS (International Research Institute of Stavanger) gjennomført en undersøkelse av handlinger og holdninger til trafiksikkerhet i kommunene Gjesdal, Hå, Klepp, Randaberg, Sola og Time. Disse kommunene inngår i satsningen knyttet til Nullvisjonsprosjektet på Jæren.

Datainnsamlingen ble gjennomført sommeren 2007. Vi vil rette en spesiell takk til alle de som tok seg tid å besvare spørreskjemaet. I tillegg vil vi takke oppdragsgiver for konstruktiv samarbeid i løpet av prosjektperioden.

Stavanger, 18. februar 2008

Christin Berg, prosjektleder

Innhold

Sammendrag	7
1 INNLEDNING	1
2 PROBLEMSTILLING OG METODISK INNRETNING	2
2.1 Problemstilling	2
2.2 Datagrunnlaget	5
2.3 Kjennetegn ved utvalget.....	6
2.4 Analysen.....	8
3 HOLDNINGER TIL TRAFIKKSIKKERHET	10
3.1 Oppfatninger om ulykkesårsaker	10
3.2 Holdninger til trafikksituasjoner	12
4 HANDLINGER OG SIKKER FERDSEL	19
4.2 Irritasjonsmomenter	33
5 HANDLINGS- OG HOLDNINGSINDIKATORER	35
5.1 Fart og flyt.....	36
5.2 Fartsvalg og regelbrudd.....	38
5.3 Bilbeltebruk.....	41
5.4 Sjansetaking	42
5.5 Holdning til andre trafikanter	45
5.6 Aksept for overtredelse av fartsgrenser.....	47
6 OPPSUMMERING/DRØFTNING	50
REFERANSER.....	53
VEDLEGG 1 SPØRRESKJEMA.....	54
VEDLEGG 2: VEDLEGGSTABELLER. SVARANDELER FORDELT PÅ KJØNN OG BOSTEDSKOMMUNE.	58

Figurer

Figur 1 Bruk av framkomstmiddel. Den strekningen en reiser oftest. Andel svar i prosent.	7
Figur 2 Transportmiddel involvert i trafikkuhell. Andel svar i prosent.	8
Figur 3 Oppfatninger om trafikkårsaker. Andel svar i prosent.....	10
Figur 4 Holdning til promillekjøring. Andel svar i prosent.....	12
Figur 5 Holdninger til fart. Andel svar i prosent.	14
Figur 6 Holdninger til bilbelte og hensynsfull kjøring. Andel svar i prosent.....	16
Figur 7 Holdninger til å si fra. Andel svar i prosent.....	17
Figur 8 Holdninger til trafikkregler generelt. Andel svar i prosent.....	18
Figur 9 Alkohol og trafikkadferd. Andel svar i prosent.	19
Figur 10 Bilbeltebruk. Andel svar i prosent.	21
Figur 11 Forhold mellom sjåfør og passasjer/-er. ”Hvor ofte...”Andel svar i prosent. .	23
Figur 12 Sjansetaking, andel svar i prosent.....	25
Figur 13 Aksept for å kjøre for fort, andel svar i prosent.....	28
Figur 14 Vanskeligheter med å overholde fartsgrensen, andel svar i prosent.....	29
Figur 15 Å kjøre for fort, andel svar i prosent.....	30
Figur 16 Fart og forbikjøring, andel svar i prosent.....	32
Figur.17 Hvor irritert blir du i trafikksituasjoner?.....	34
Figur 18. Enig- eller uenighet i forhold til indikatoren fart og flyt samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel svar i prosent.....	36
Figur 19. Enig eller uenighet i forhold til indikatoren fart og flyt fordelt på kommune, kategorisert. Andel svar i prosent.....	37
Figur 20. Vurdering av eget fartsvalg og regelbrudd samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel svar i prosent.	39
Figur 21. Vurdering av eget fartsvalg og regelbrudd, kategorisert. Andel i prosent.....	40
Figur 22. Bilbeltebruk samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel i prosent.....	41
Figur 23. Bilbeltebruk fordelt på kommune, kategorisert. Andel i prosent.....	42
Figur 24. Indikatoren sjansetaking samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel svar.	43
Figur 25. Indikatoren sjansetaking fordelt på kommune, kategorisert. Andel svar.....	44

Figur 26. Indikator holding til andre trafikanter samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel i prosent.....	45
Figur 27. Indikator holdning til andre trafikanter fordelt på kommune, kategorisert. Andel i prosent.....	46
Figur 28. Indikator aksept for overtredelse av fartsgrense, samlet og fordelt på kjønn. Kategorisert, andel i prosent.....	47
Figur 29. Indikator aksept for overtredelse av fartsgrense fordelt på kommune, kategorisert. Andel i prosent.....	48

Tabeller

Tabell 2.1. Kommunevis oversikt over antall personer i målgruppen, bruttoutvalg, bruttoutvalg i prosent av personer i målgruppen, antall svar, svarprosent.....	5
Tabell 2. Vekter fordelt på kommune og kjønn.....	6
Tabell 3. Regresjonsanalyse med indikatoren fart og flyt som avhengig variabel.....	38
Tabell 4. Regresjonsanalyse med indikatoren fartsvalg og regelbrudd som avhengig variabel.	40
Tabell 5. Regresjonsanalyse med indikatoren beltebruk som avhengig variabel.....	42
Tabell 6. Regresjonsanalyse med indikatoren sjansetaking som avhengig variabel.	44
Tabell 7. Regresjonsanalyse med indikatoren holdninger til andre trafikanter som avhengig variabel.....	46
Tabell 8. Regresjonsanalyse med aksept for overtredelse av fartsgrense som avhengig variabel.	48

Sammendrag

Rogaland fylkeskommune fattet i april 2006 et vedtak om å starte et nullvisjonsprosjekt på Jæren. I den forbindelse har International Research Institute of Stavanger (IRIS) gjennomført en kartlegging av handlinger og holdninger til risiko og trafikksikkerhet blant unge i de seks deltakende kommunene.

Undersøkelsen retter seg mot målgruppen for kampanjen *Sei ifrå!*, det vil si unge mellom 15 og 24 år i kommunene Gjesdal, Hå, Klepp, Randaberg, Sola og Time

Målet med kartleggingen er todelt:

- Den skal tjene som en før-undersøkelse og gi grunnlag for å studere eventuelle endringer i handlinger og holdninger til risiko og trafikksikkerhet etter at Nullvisjonsprosjektet er gjennomført.
- Den skal gi konkret kunnskap om hvordan målgruppene forholder seg til trafikksikkerhet og dermed være et innspill til Nullvisjonsprosjektets arbeid med å skape sikrere ferdsel i trafikken.

Undersøkelsen tar opp sikkerhet og ferdsel ved hjelp av tre overordnede spørsmål:

1. Hvilke holdninger har målgruppen til trafikksikkerhet?
2. Hvordan opplever målgruppen risikoen ved å ferdes i trafikken?
3. Hvordan opptrer målgruppen i trafikken?

Rapporten er todelt. Først benyttes tabellanalyse til å presentere og kommentere svarene på undersøkelsens påstander og spørsmål. Resultatene presenteres i figurer sortert etter tema. Deretter benyttes faktoranalyse til å finne påstander som gir uttrykk for samme dimensjon. Med bakgrunn i faktoranalysen har vi konstruert seks handlings- og holdningsindikatorer som bidrar til å forenkle datamaterialet. I det følgende gir vi en kort oppsummering av undersøkelsens hovedfunn.

Unge holdninger til trafikksikkerhet og risiko ved å ferdes i trafikken

Undersøkelsen viser at det er en utbredt oppfatning blant unge på Jæren at høy fart og promillekjøring har skyld i trafikkulykker. Det er også en viss enighet i at ulykker skyldes dårlig vegstandard og tilfeldigheter. Bilparken tillegges liten betydning. Dette betyr at ulykker langt på veg kobles til sjåførens adferd. Det er sjåføren som bestemmer farten, og det er sjåføren som drikker eller holder seg edru. Ut fra svarene kan en derfor si at den gjengse oppfatningen i målgruppen er at ulykker må forklares med individuell oppførsel snarere enn med forhold som ligger utenfor den enkeltes kontroll.

Likevel mener 60 prosent at *det er greit å kjøre over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig* og en av tre mener at *bilkjøring ikke bare er transport, det er også fart og moro*. Dessuten er 45 prosent helt eller delvis enig i at *det ikke er alle trafikkregler som kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*. Dette utvalget

av påstander viser en generell tendens i holdninger som tyder på at unge til dels har et avslappet forhold til fart og trafikkregler. Kvinner mener i større grad at trafikkregler må overholdes, mens menn viser større aksept for å bryte fartsgrenser. Likevel er det en utbredt oppfatning at en bør ta hensyn til andre uansett hva andre gjør. Mange er imidlertid redde for å påføre andre skade. Et flertall på 77 prosent sier seg enige at de er redd for å skade andre i trafikken.

Hvordan forholder unge seg til det å gi beskjed til føreren om uvetting kjøring? Et mindretall på 20 prosent synes det er vanskelig å si fra til føreren dersom han/hun kjører ulovlig. De fleste, 60 prosent, sier seg uenige i utsagnet. Dette er i tråd med svarene på påstanden ”Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre”. Over halvparten (60 prosent) er uenige i denne påstanden. Flertallet mener med andre ord at en kan fortelle andre hvordan de skal kjøre. Dette er positivt sett i forhold til den holdningsskapende kampanjen *Sei i frå!*

Hvordan unge opptrer i trafikken

Undersøkelsen viser at holdningene i stor grad gjenspeiles i hvordan de unge på Jæren opptrer i trafikken. De aller fleste, 93 prosent, sier at de aldri kjører når de har drukket alkohol. Ytterligere fem prosent gjør det sjeldent. Selv om det ikke er store andeler som kjører etter å ha drukket alkohol, kan det være betenkelig at nærmere to prosent sier at de av og til eller ofte gjør det, da det samlet vil si at over 230 unge førere i nullvisjonskommunene stadig kjører selv om de har drukket alkohol.

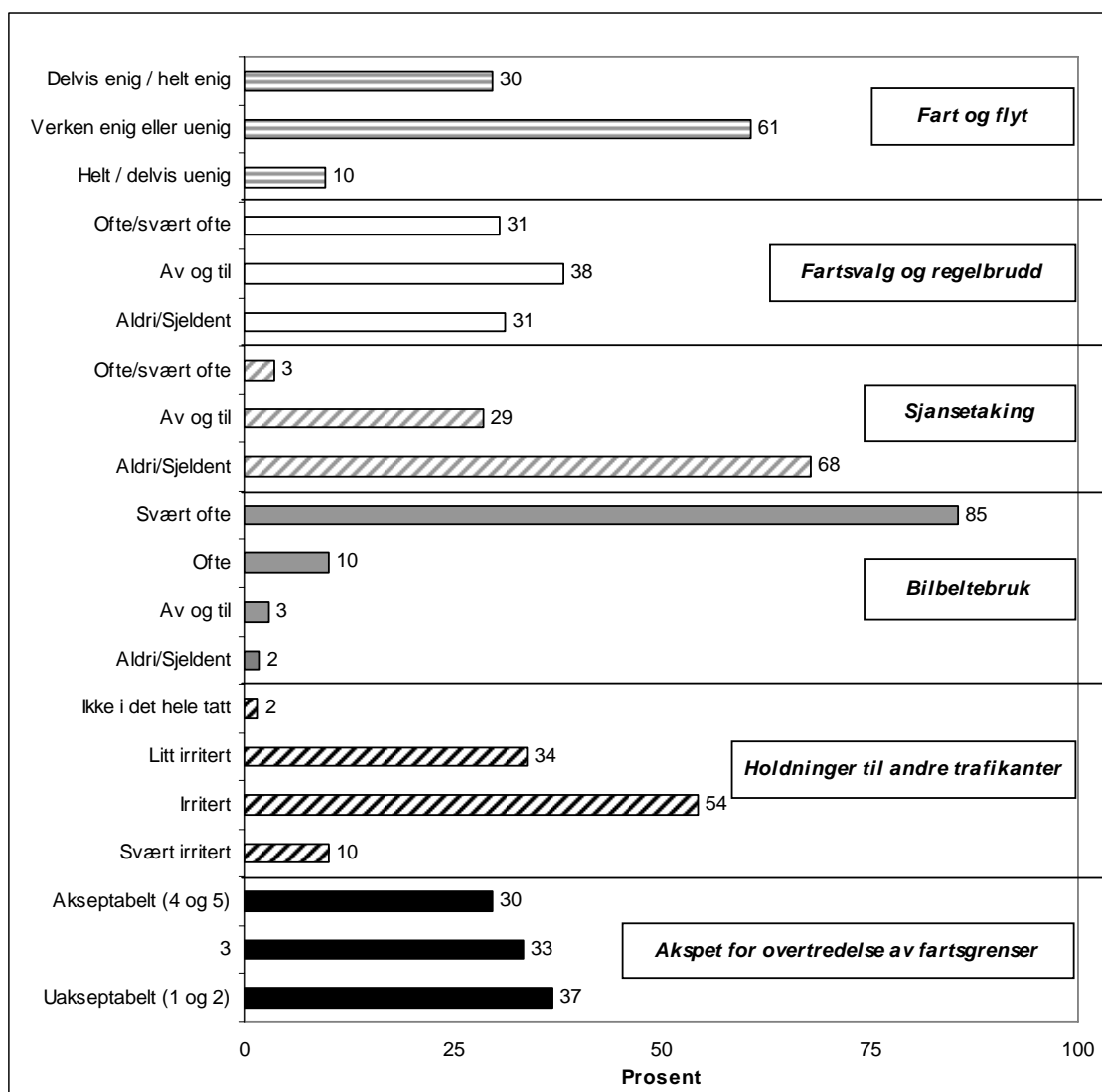
De fleste velger også å bruke bilbelte. De gjør det oftest når de sitter framme, ikke fullt så ofte når de sitter bak eller når de skal ut på korte turer. Når ulykkesstatistikken viser at la være å bruke bilbelte bidrar til at ulykker blir langt mer alvorlige, kan det være viktig å framheve at hele 3 prosent, det vil si over 350 unge på Jæren, ofte eller svært ofte lar være å bruke bilbelte i framsetet.

De aller fleste stopper i lyskryss når lyset skifter til rødt og bruker hjelm når de kjører moped. Det er ikke samme oppslutningen om vikeplikten, selv de fleste har for vane å overholde den. Det er heller ikke særlig vanlig å kjøre for nær bilen foran for å signalisere at det går for seint, men det forekommer. Bildet er noe mer variert når det gjelder å ta sjanser generelt, å snakke i håndholdt mobiltelefon mens en kjører, og å sitte på med sjåfører som kjører uforsiktig. Selv om de færreste har for vane å gjøre dette, er det likevel mange som gjør det innimellom. Størst uforsiktighet utviser de unge i forbindelse med sykling. Flertallet bruker ikke hjelm.

Som tidligere nevnt mener over halvparten av unge på Jæren at det er greit å si i fra til andre om uvetting kjøring. Over halvparten svarer også at de sier fra til personer som ikke bruker bilbelte. Noe færre sier fra til sjåfører om uforsiktig kjøring, men når de selv blir bedt om å kjøre mer forsiktig, retter de aller fleste seg etter det. Vi kan tolke funnene dit hen at en slik kampanje kan ha et visst potensial. Potensialet ligger både i det at mange oppfatter det som legitimt å si fra og at de er mottakelige for korrigeringer.

Holdnings og handlingsindikatorer

Med bakgrunn i faktoranalyser av datamaterialet har vi slått sammen påstander til følgende seks indikatorer: (1) Fart og flyt (2) Fartsvalg og regelbrudd, (3) Sjansetaking, (4) Bilbeltebruk, (5) Holdninger til andre trafikanter, (6) Aksept for overtredelse av fartsgrenser. En indikator basert på ulike faktorer bidrar til å forenkle et datamateriale ved siden å gi et mer helhetlig bilde av en dimensjon enn en selvstendig påstand (variabel) alene. Indikatorer reduserer også betydningen av manglende verdier på enkeltvariabler. Figuren under viser samlet svarfordeling på hver enkelt indikator.



Figur A. Handlings og holdningsindikatorer basert på svar på ulike påstander, fordeling i prosent.

Analysen viser at 30 prosent er helt eller delvis enig i en holdning om at det er greit med mindre regelbrudd knyttet til fart og flyt i trafikken. Mens menn aksepterer dette i større grad enn kvinner, er det ingen signifikant forskjell mellom nullvisjonskommunene. Dette svarer i stor grad til hvordan unge på Jæren handler. 31 prosent foretar ofte eller svært ofte fartsvalg som innebærer regelbrudd. En tilsvarende andel foretar aldri eller

sjeldent regelbrudd knyttet til fart. Menn gjør imidlertid dette oftere enn kvinner, Hå og Klepp kommuner skiller seg her fra de andre nullvisjonskommunene.

Flertallet mener at de aldri/sjeldent tar sjanser i trafikken i form av å bryte med trafikkreglene. Likevel er det verdt å legge merke til at nærmere en av tre av og til eller ofte/svært ofte tar sjanser i trafikken ved å bryte normer om sikker ferdsel. Dette utgjør samlet i overkant av 3800 unge i nullvisjonskommunene. Kvinner oppgir å ta mindre sjanser enn menn, mens unge i Hå og Randaberg tar oftere sjanser enn unge i de andre kommunene.

Det store flertallet bruker bilbelte, 85 prosent. Denne indikatoren består av spørsmålene om bilbeltebruk i forsetet, baksetet og på korte turer. Indikatoren viser at hele 1,7 prosent sjeldent/aldri bruker bilbelte, det vil si nærmere 200 unge på Jæren. Undersøkelsen viser at det også er andre som av og til dropper bilbeltet, med andre ord er det et potensial for å få flere unge i Nullvisjonskommunene til å bruke bilbelte. Menn lar oftere være å bruke bilbelte enn kvinner, det samme gjelder bosatte i Hå kommune. Det er en positiv sammenheng mellom beltebruk og hvorvidt en tenker på at trafikkulykker kan skje en selv: De som tenker på at ulykker kan skje bruker oftere bilbelte.

En kan anta at måten en forholder seg til andre trafikanter på har betydning for forekomsten av ulykker og uhell. En indikator på holdninger til andre trafikanter basert på om en i ulike situasjoner blir irritert, viser at over halvparten av unge førere på Jæren lar seg irritere over andre trafikanter. Det er ingen signifikant forskjell mellom menn og kvinner eller kommune.

Den siste indikatoren vist i figuren gir et bilde av informantenes vurdering av egen og andres aksept for at de selv kjører mer en 10 km/t over fartsgrensen. I overkant av en av tre ser dette som uakseptabelt, mens en av tre vurderer det samlet som akseptabelt selv å kjøre mer enn 10 km/t over fartsgrensen. Det er her betydelig forskjell mellom kvinner og menn. Nærmere en av to kvinner vurderer det som uakseptabelt å kjøre mer enn 10 km/t over fartsgrensen, mens kun 1 av 4 menn mener det samme.

Med bakgrunn i analysen kan vi konkludere med at unge på Jæren jevnt over har en holdning som tilsier at fartsgrensene ikke oppfattes som en fast grense som ikke kan overskrides. Nærmere to av tre overtrer fartsgrensene i ulike sammenhenger, av og til eller svært ofte. En tilsvarende andel tar dessuten av og til eller ofte sjanser i trafikken og vurderer det som akseptabelt at en selv overtrer fartsgrenser. Jevnt over er det til dels betydelige variasjoner mellom menn og kvinner. Kvinner uttrykker en mer restriktiv holdning og er mer varsomme med å overtre fartsgrenser og ta sjanser. Analysen tyder på at det er kulturelle forskjeller kommunene imellom i forhold til holdninger og hvordan en opptrer, blant annet ser vi at Hå kommune skiller seg negativt ut fra de andre kommunene. Det er dessuten et interessant poeng at det kan se ut til at personer som svarer at de *tenker på trafikkuhell og at det kan skje en selv* sjeldnere tar sjanser i trafikken. Samlet viser dette at en utfordring for Nullvisjonsprosjektet på Jæren ligger i det å bidra til å synliggjøre betydningen fart har for både for forekomsten og konsekvensen av ulykker generelt og alvorlighetsgraden av ulykker når de skjer. I tillegg tyder undersøkelsen på at det både er behov og potensial for holdningsskapende arbeid knyttet til så vel fart, sjansetaking, bilbeltebruk som promillekjøring.

1 Innledning

Rogaland fylkeskommune fattet i april 2006 et vedtak om å starte et nullvisjonsprosjekt på Jæren. Dette er ett av fire regionale nullvisjonsprosjekt i tillegg til et nasjonalt nullvisjonsprosjekt i Lillehammerområdet. I følge Nasjonal transportplan 2006-2015 innebærer nullvisjonen et mål om en markant og varig reduksjon i antall drepte og hardt skadde i trafikken. Måloppnåelse krever at både trafikanter og myndigheter bidrar; trafikanter med å følge trafikkregler og være aktsomme, og myndighetene med å skape et sikkert trafikksystem.

For hele landet har det vært en nedgang i antall drepte og hardt skadde. Dette gjelder imidlertid ikke Sør-Rogaland, hvor det har vært en økning i antall drepte og hardt skadde. I Nullvisjonsprosjektet på Jæren er økt kontrollvirksomhet og opplæring, informasjon og holdningsskapende arbeid virkemiddel for å snu denne utviklingen. Prosjektet har et særlig fokus på unge i alderen 15-24 år. Følgende seks kommuner deltar i prosjektet: Gjesdal, Hå, Klepp, Randaberg, Sola og Time.

I forbindelse med Nullvisjonsprosjektet har det vært et ønske å få mer innsikt i holdninger og handlinger knyttet til risiko og sikker ferdsel i trafikken. På oppdrag for Statens vegvesen, Region vest, har IRIS derfor gjennomført en kartlegging av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i de seks kommunene. Etter avklaring med oppdragsgiver rettes undersøkelsen mot målgruppen for kampanjen *Sei ifrå!*, det vil si unge mellom 15 og 24 år. Målet med kartleggingen er todelt:

- Den skal tjene som en før-undersøkelse og gi grunnlag for å studere eventuelle endringer i handlinger og holdninger til risiko og trafikksikkerhet etter at Nullvisjonsprosjektet er gjennomført.
- Den skal gi konkret kunnskap om hvordan målgruppene forholder seg til trafikksikkerhet og dermed være et innspill til Nullvisjonsprosjektets arbeid med å skape sikrere ferdsel i trafikken.

Med denne rapporten dokumenteres undersøkelsen og dens funn. Problemstillinger og operasjonaliseringer brukt i spørreskjemaet presenteres i kapittel 0. Der beskrives også utvalget og hvordan besvarelsene er analysert. I de to neste kapitlene presenterer vi hvordan spørreskjemaet er besvart. Vi viser hvor mange som svarer hva på de ulike spørsmålene, og sammenlikner svarene kvinner og menn imellom, og kommunene imellom. Sammenlikningene signifikantestet. I kapittel 3 presenteres holdninger, mens kapittel 4 viser handling, irritasjonsmomenter og egne erfaringer. I kapittel 5 analyseres svarene ved at vi kople sammen påstander som langt på veg uttrykker det samme. På denne måten blir det enklere å studere sammenhenger og variasjoner i holdninger og adferd. Rapporten avsluttes med en oppsummering av resultater fra undersøkelsen, kapittel 6. Tall det refereres til, men som ikke vises i rapporten, presenteres som tabeller i vedlegg.

2 Problemstilling og metodisk innretning

Hensikten med undersøkelsen er å få mer innsikt i holdninger og handlinger knyttet til risiko og ferdsel i trafikken, og å dokumentere situasjonen før iverksetting av konkrete tiltak i forbindelse med nullvisjonsprosjektet på Jæren. I samråd med oppdragsgiver ble det som nevnt valgt å rette undersøkelsen mot unge mellom 15 og 24 år. Denne aldersgruppen er en viktig målgruppe i satsning i nullvisjonsprosjektet. Samtidig har det vært målgruppe for den holdningsskapende kampanjen *Sei ifrå!* Denne kampanjen har vært sentral i trafikksikkerhetsarbeidet på Jæren de siste årene.

2.1 Problemstilling

Undersøkelsens mål er todelt. Undersøkelsen skal på den ene siden tjene som en førundersøkelse og gi grunnlag for sammenligning av resultater med repliserte undersøkelser på senere tidspunkt. Undersøkelsen skal med andre ord gi grunnlag for å studere eventuelle endringer i handlinger og holdninger til risiko og trafikksikkerhet i løpet av eller etter at nullvisjonsprosjektet er gjennomført.

På den andre siden skal undersøkelsen gi konkret kunnskap om hvordan målgruppen forholder seg til trafikksikkerhet. Disse resultatene vil kunne inngå som grunnlag i Nullvisjonsprosjektets arbeid med å utforme konkrete og tilpassede tiltak for å skape en sikrere ferdsel i trafikken.

Undersøkelsen tar opp sikkerhet og ferdsel ved hjelp av tre overordnede spørsmål:

- Hvilke holdninger har målgruppen til trafikksikkerhet?
- Hvordan opplever målgruppen risikoen ved å ferdes i trafikken?
- Hvordan opptrer målgruppen i trafikken?

De overordnede spørsmålene besvares ved hjelp av en rekke spørsmål som i spørreskjemaet formuleres som påstander. Med bakgrunn i andre undersøkelser har vi lagt vekt på å inkludere påstander knyttet til følgende tema (jamfør Rundmo 2002, Berg og Claussen 2005, Claussen 2004, Berg og Thesen 2006, Bjelland og Thesen 2007):

1. Aksept for sjansetaking og regelbrudd
2. Fart og spenning
3. Regelorientering
4. Hensyn til andre
5. Alkohol og ferdsel i trafikken
6. Bekymring for å skade andre

Temaene tar opp i seg *holdninger* knyttet til sikker ferdsel, *opplevd risiko* og *handling/atferd* i trafikken. La oss se litt nærmere på disse begrepene.

Holdninger er komplekse fenomener. De kan framstå som både abstrakte og konkrete. De er alltid rettet mot noe, og har ofte blitt betegnet som en relativt varig innstilling for eller imot noe. De kan være preget av idealer. Samtidig kan de være situasjonsbetingede og knyttet til bestemte forutsetninger.

Det er vanlig å se holdninger som bestående av tre komponenter: en kognitiv, en affektiv og en handlingskomponent (Ringdal 2001). Den kognitive komponenten består av forestillinger og kunnskap, mens den affektive komponenten består av selve standpunktet for eller imot. Standpunktet kan variere i styrke, noe som kan måles på ulike måter. Handlingskomponenten må ikke forveksles med handling eller atferd. Det finnes mange eksempler på at holdninger ikke nødvendigvis sier så mye om hva en i praksis gjør. Mer eller mindre uttalt har en gjerne forestillinger om at standpunkt bygges på saklige vurderinger av flere sider av en sak, og at holdninger dannes på grunnlag av kunnskap og oppfatninger av hva som er riktig og galt, og deretter virker bestemmende for hva vi gjør. Men virkeligheten består av enkeltsituasjoner som vurderes hver for seg og hvor mange faktorer kan spille inn. Dette gjør at holdninger ofte er begrunnelser for impulsive handlinger eller uttrykk for relativt overfladiske meninger (Haraldsen 1999).

Det som her nevnes skaper utfordringer når en ønsker å måle holdninger (Ringdal 2001). For å få gode målinger bruker vi flere spørsmål for å måle samme holdning, og vi blander spørsmål om ulike holdninger og formulerer dem både negativt og positivt. På denne måten prøver vi å unngå at svarene påvirkes av spørsmålsformuleringer og rekkefølgen av spørsmålene, noe som lett skjer ved holdningsspørsmål.

Utfordringene gjør også at en bør være forsiktig med hvordan målene tolkes. Begrunnelser for impulsive handlinger og overfladiske meninger er ikke det samme som grunnleggende holdninger. Ofte vet en ikke hva holdningen bygger på, for eksempel om den bygger på kunnskap, medieoppslag, eller forrige personlige erfaring med det holdningen gjelder. En vet heller ikke hvor stor betydning den tillegges av den som svarer. Derfor bør en være tilbakeholden med å tolke svarene som uttrykk for grunnleggende, varige oppfatninger som alltid har konsekvenser for hvordan en opptrer.

Sammenliknet med holdninger kan *handlinger* eller *atferd* virke enklere å måle. Det er likevel ikke problemfritt å stille spørsmål om handlinger. Det kan være vanskelig å huske hva en har gjort, og det kan også være vanskelig å angi varighet eller hyppighet, altså hvor lenge eller hvor ofte en bestemt handling utføres. Noen spørsmål kan oppfattes som truende, for eksempel spørsmål om kriminell adferd. Faren med slike spørsmål er at det underrapporteres, det vil si at i stedet for å gi sannferdige svar svarer en i tråd med hva som er sosialt ønskelig (Ringdal 2001).

Skjemaet som denne rapporten bygger på har en rekke spørsmål om ulovlige handlinger. Vi kan derfor ikke være sikre på at svarene gir et dekkende bilde av hvor utbredt slik handling er. På ulike måter prøver vi likevel å redusere eventuell underrapportering ved å gjøre det mindre truende å svare. Det gjør vi for det første ved å love anonymitet. For det andre vil det å stille mange spørsmål om trafikkforeteelser og å ha svarkategorier fra "aldri" til "svært ofte" kunne bidra til avdramatisere spørsmålet. For det tredje innleder vi med generelle spørsmål før vi spør om mer konkrete forhold, noe som er en anbefalt metode for å få gode svar (Ringdal 2001). Nå kan det også være at unge har større aksept for trafikkforeteelser enn andre deler av befolkningen, og

dermed ikke føler spørsmålene like truende som andre ville gjort. Men dette vet vi ikke, og vi må derfor konkludere med forsiktighet.

Det kan også være relevant å diskutere skillet mellom *atferd, handling og vaner*. Grovt sett kan en si at atferd er knyttet til det mer instiktive som direkte respons på stimuli, mens handling er mer bevisst og forbundet med konkrete valg som en foretar. Vaner kan ses som former for rutiniserte handlinger (jamfør Berg 1996). I forhold til hva en foretar seg i trafikken kan en diskutere hvor grensen går mellom atferd og handling. I trafikkopplæringen legges det vekt på innlæring av gode vaner for trafikksikker ferdsel. Mye av det vi gjør i trafikken kan føres tilbake til valg, selv om handlingene dette innebærer ikke alltid oppleves som like bevisst. Trafikksikkerhetslitteraturen kan være litt uklar i bruken av atferd og handling. Skillen kan gå mellom fagtradisjoner, men også begrepsbruk i dagligtale. I denne rapporten snakker vi først og fremst om handling og vaner. På den måten ønsker vi å framheve det elementet av valg som vi mener finnes i dagligdagse gjøremål som det å ferdes i trafikken er.

Med *opplevd risiko* sikter vi til den subjektive oppfattelsen av sannsynligheten for at en spesiell type ulykke skal inntreffe, og hvor opptatt en er av dette. I denne sammenheng kan vi skille mellom generell og spesifikk opplevelse av risiko. Generell risikoopplevelse er hvordan faren generelt ved trafikk og bilkjøring oppleves uten at en selv deltar i dem. Spesifikk opplevd risiko er opplevelse av risiko for en selv og i bestemte trafikksituasjoner. Undersøkelsen legger vekt på to dimensjoner ved opplevd risiko, både vurdering og opptatthet av risiko.

Risikoatferd viser til handlinger som øker sannsynligheten for at en selv og/eller andre skal bli trafikkskadd. Respondenter gjør altså en vurdering av egne handlinger i trafikken. Som tidligere nevnt er selvrapportering av handling for øvrig ikke uproblematisk, og mange vil hevde at det som blir oppgitt i et spørreskjema ikke nødvendigvis gir et bilde av respondentens faktiske handlinger. Studier viser likevel at selvrapportert handling gir en tydelig indikasjon på faktisk handling.

I det samlede settet av påstander som de unge førerne ble bedt om å vurdere i spørreskjemaet var vi dessuten ute etter å undersøke vurderinger av egne handlinger ut fra perspektiver som selvhevding og sosialt presse, aksept som passasjer, regelbrudd og sjansetaking, reaksjoner i trafikken og ytre påvirkningsforhold. Selvhevding og sosialt press søker å fange opp handlinger som er motivert ut fra et ønske om å ville vise seg for andre, bl.a. fordi en tror andre forventer slik handling. Regelbrudd og sjanser søker å fange opp handlinger omkring det å bryte trafikkregler og å ta sjanser for å komme raskere frem i trafikken. Reaksjoner i trafikken søker å fange opp hvordan respondenten forholder seg til andre trafikanter når de ferdes i trafikken. Aksept som passasjer søker å fange opp problemstillinger knyttet til det å handle i tråd med passasjerens ønsker eventuelt si i fra til sjåføren dersom en mener at hun/han kjører uforsvarlig, mens det siste perspektivet dreier seg om betydningen ytre forhold som for eksempel vei og føreforhold har for respondentens handlinger i trafikken.

I tillegg til at spørsmål om holdninger, handlinger og opplevelse av risiko inneholder spørreskjemaet bakgrunnsspørsmål. Bakgrunnsspørsmålene er enkle spørsmål om kjønn, alder, og liknende, og vil ikke bli kommentert her.

2.2 Datagrunnlaget

Det ble trukket et representativt utvalg av befolkningen født i perioden 1982 til 1992 i kommunene Gjesdal, Hå, Klepp, Randaberg, Sola og Time. Det ble lagt vekt på at størrelsen på utvalget skulle gjøre det mulig å foreta enkle analyser på kommunenivå i tillegg til samlede analyser for alle kommunene. Bakgrunnsspørsmålene i spørreskjemaet gjør det mulig å gi en kort beskrivelse av hvem som har deltatt i undersøkelsen.

Tabell 2.1. Kommunevis oversikt over antall personer i målgruppen, bruttoutvalg, bruttoutvalg i prosent av personer i målgruppen, antall svar, svarprosent.

Kommune	Befolkning 15-24 år	Bruttoutvalg	Bruttoutvalg i % av befolkning	Antall svar	Svar %
Hå	2231	600	26,9	171	28,5
Klepp	1924	600	31,2	205	34,2
Time	2152	600	27,9	201	33,5
Gjesdal	1465	600	41,0	161	26,8
Sola	2830	600	21,2	200	33,3
Randaberg	1275	600	47,1	137	22,8
<i>Svar ikke plassert på kommune</i>				3	
Totalt	11877	3600	30,3	1078	29,9

Samlet sett ble det sendt ut 3600 spørreskjema. Vi mottok 1078 besvarte skjema i retur. 138 skjema ble returnert i posten uåpnet som følge av at informanten hadde skiftet adresse mv. Dette gir en brutto svarprosent på 29,9 prosent og en netto svarprosent på 31,1 prosent.

Av de som har svart er 48 prosent kvinner og 52 prosent menn. De er alle født i perioden 1982 – 1992, det vil si at på undersøkelsestidspunktet (sommeren 2007) var de mellom 15 og 24 år gamle. I hovedsak er det omtrent like mange respondenter på hvert fødselsår, men noen flere er født i 1983 og 1991 og færrest er født i 1982 og 1992.

Dersom vi sammenligner svarfordelingen med befolkningen i hver kommune ser vi at den er litt skjev. Dette skyldes på den ene siden at vi valgte å trekke et utvalg på 600 respondenter i alle kommunene uavhengig av befolkningsstørrelse, og på den andre siden er det noen skjevheter i hvem som har valgt å besvare spørreskjemaet.

I tilretteleggingen av datamaterialet har vi lagt vekt på at dataene både skal kunne analyseres på tvers av kommunene og for hver kommune for seg. I slike analyser er det en fordel at utvalgene tatt fra hver kommune er representative, det vil si at de gjenspeiler befolkningen i kommunene. Når det er skjevheter i forholdet mellom utvalg og befolkningen, slik tilfellet er her, kompenserer vi for skjevheten med å la respondentenes svar veie ulikt. Dette gjør at utvalget blir mer representativt, noe som øker undersøkelsens generaliserbarhet.

I denne undersøkelsen veier vi dataene med hensyn til faktisk befolkningsstørrelse og andel menn og kvinner i hver enkelt kommune. I tabell 2 gjengis vektene som er

benyttet. For eksempel viser tabellen at kvinner i Time har fått en vekt under 1. Det vil si at hvert svar fra kvinnene i Time gis litt mindre betydning i analysene, mens mennene i Time (vekt over 1) gis litt mer betydning enn de ville ha hatt dersom analysene ble gjennomført uvektet.

Tabell 2. *Vekter fordelt på kommune og kjønn.*

	Kvinne	Mann
Time	0,859	1,068
Gjesdal	0,682	1,011
Klepp	0,835	0,937
Hå	0,913	1,546
Randaberg	0,703	1,016
Sola	1,174	1,399

2.3 Kjennetegn ved utvalget

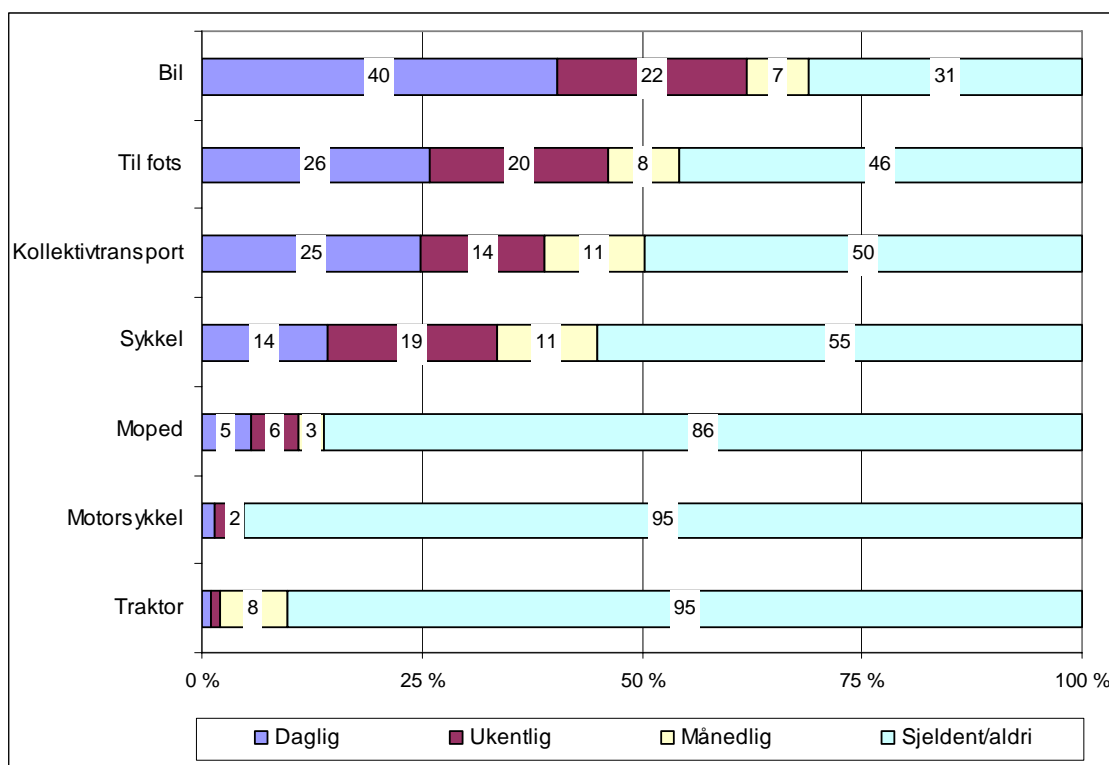
Undersøkelsen viser at flertallet bor hjemme hos sine foreldre (66 prosent). De andre leier (18 prosent) eller eier husvære selv (16 prosent). En liten andel (7 prosent) har barn. Disse fordeler seg jevnt på de fem kommunene i undersøkelsen: 19 prosent bor i Time, 15 prosent i Gjesdal, 18 prosent i Klepp, 16 prosent i Hå, 13 prosent i Randaberg og 19 prosent i Sola.

Drøyt halvparten (53 prosent) har førerkort for moped, og enda flere (60 prosent) har førerkort for bil. Omtrent en fjerdedel, 26 prosent, har førerkort for traktor. Bare ni prosent har førerkort for motorsykkel.

Dette gjenspeiles i bruken av framkomstmiddel. På spørsmål om hvor ofte de bruker de ulike framkomstmidlene (på den strekningen de reiser oftest), er fordeling som vist i figuren på neste side.

For å forenkle framstillingen er svarkategoriene ”3-4 ganger pr. uke” og ”1-2 ganger pr. uke” slått sammen til ”ukentlig”, og også ”sjeldnere” og ”aldri” er slått sammen til én kategori. Kategorien ”5-7 ganger ukentlig” kalles daglig og ”1-3 ganger i måneden” kalles ”månedlig”. For mer detaljert framstilling, se vedlegg.

Det framgår av figuren at bil er det mest brukte framkomstmiddelet. Så mange som 40 prosent bruker bil daglig. I tillegg bruker 22 prosent bil ukentlig. Atskillig færre går til fots, som er det nest vanlige måten å komme seg fram på. Mens 26 prosent går hver dag, er det 20 prosent som går ukentlig. Andelen som går daglig på den reisen de foretar oftest er omtrent like stor som andelen som pleier å reise kollektivt (25 prosent). Det er ikke så vanlig å sykle; bare 14 prosent gjør det daglig. Svært få bruker moped, og praktisk talt ingen har for vane å bruke motorsykkel eller traktor som framkomstmiddel. De vanligste måtene å komme seg til og fra der en ferdes oftest er dermed å kjøre bil, gå og reise kollektivt.

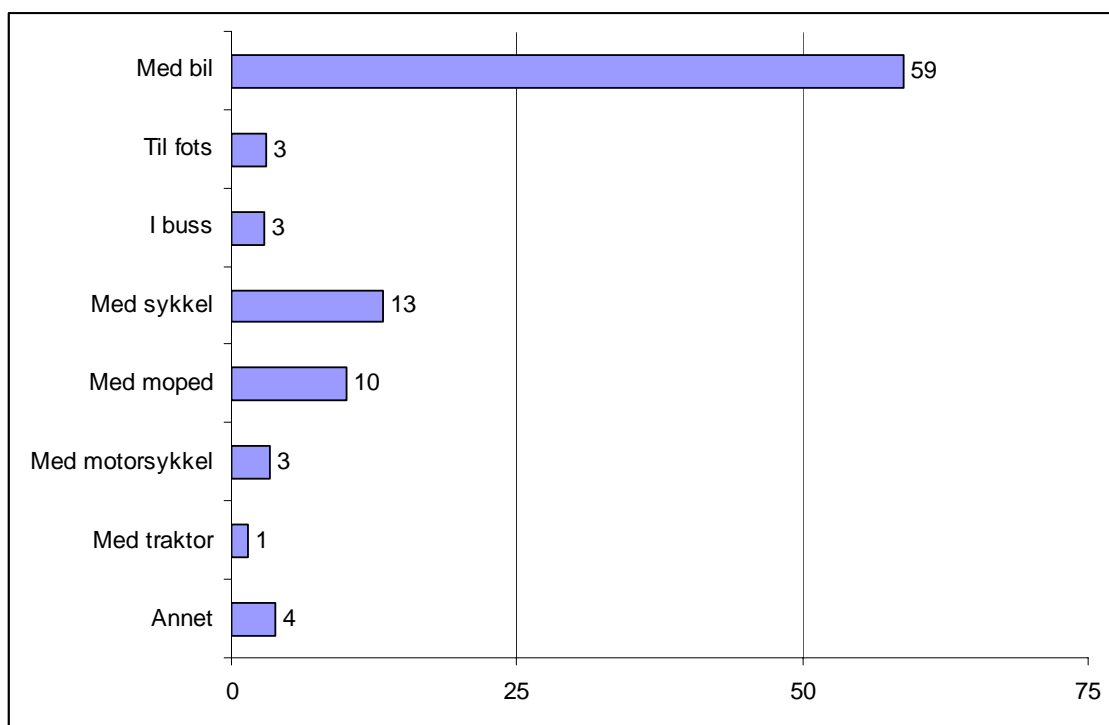


Figur 1 Bruk av framkomstmiddel. Den strekningen en reiser oftest. Andel svar i prosent.

Reisevaneundersøkelsen for Jæren 2005 viser at 40 prosent av reisene¹ blant personer 15-24 år i kommunene som deltar i nullvisjonsprosjektet på Jæren, ble foretatt som fører i bil og 14 prosent som passasjer. Videre ble 18 prosent foretatt kollektivt, 12 prosent til fots, 9 prosent med sykkel og 6 prosent med moped eller motorsykkel (Kilde: RVU Jæren 2005).

Drøyt halvparten, 45 prosent, sier at de har vært utsatt for trafikkuhell (se figur 2). Blant disse svarer 46 prosent har vært utsatt for trafikkuhell uten personskade og 13 prosent med personskade. Av de som har vært utsatt for trafikkuhell, svarer 59 prosent at bilen var involvert. En kan dermed si at respondentenes erfaringer med trafikkuhell i stor grad handler om bilulykker. I 13 prosent av tilfellene var sykkel involvert. Det er også en viss andel mopedulykker (10 prosent).

¹ Det dreier seg her om andel reiser ut fra reisevolumet i de seks kommunene som vi her ser på.



Figur 2 Transportmiddel involvert i trafikkuhell. Andel svar i prosent.

Til slutt i dette avsnittet kan nevnes at undersøkelsen viser at 12 prosent har hørt om Nullvisjonsprosjektet på Jæren, 69 prosent har hørt om kampanjen *Sei i frå!* I tillegg har 36 prosent sett *Sei i frå* kortfilmen.

2.4 Analysen

Vi foretar en todelt analyse. Først gjennomfører vi enkle tabellanalyser som viser svarfordelinger på ulike kategorier av påstander. Vi sammenlikner kvinner og menn og de involverte kommunene, og tester om det er signifikante forskjeller i svarene som gis.

Mange av spørsmålene i spørreskjemaet er formulert som påstander som informantene ble bedt om å ta stilling til, det vil si oppgir i hvilken grad de var enige i påstandene. Som svaralternativ kunne de svare "helt uenig", "delvis uenig", "verken uenig/enig", "delvis enig" eller "helt enig". Andre spørsmål avdekker hyppighet, for eksempel hvor ofte informanten handler på bestemte måter. Disse spørsmålene besvares ved hjelp av en skala fra "aldri" til "ofte". Når vi sammenlikner kjønn og kommuner kodes svarene, slik at hver svarkategori får en verdi. For eksempel får "helt uenig" verdien én, mens "helt enig" får verdien fem. Dette gjør det mulig å beregne gjennomsnittlig skåre, noe som gjør sammenlikninger lettere. Det kan være verdt å merke seg på skalaer fra en til fem vil den kategorien som skal uttrykke en nøytral oppfatning for eksempel "verken uenig/enig" ha verdien tre. En kan ellers lett tenke at tre ligger nærmere fem enn en og dermed uttrykker en oppfatning som er mer positiv enn nøytral, men det er altså ikke tilfellet. Gjennomsnitt gir begrenset informasjon om hvordan et spørsmål er besvart, og

det brukes her bare til sammenlikninger, ikke til å si noe om holdningen eller adferden i seg selv.

For det andre foretar vi faktoranalyser for å finne fram til sett av påstander som samvarierer og uttrykker samme dimensjon. På denne måten reduseres et stort antall påstander til et mindre antall indikatorer (dimensjoner). I neste runde kan en foreta analyser med utgangspunkt i indikatorer bestående av de spørsmålene som gir uttrykk for en dimensjon. Faktoranalyse bidrar dermed til å forenkle datamaterialet. Samtidig gjør det også materialet mer robust, all den tid en indikator basert på ulike variabler gir et mer helhetlig bilde av en dimensjon enn en selvstendig påstand (variabel) alene. Dette skyldes blant annet at ulike sider ved en dimensjon blir slått sammen. Indikatorer reduserer også betydningen av manglende verdier på enkeltvariabler.

I faktoranalysene benytter vi Cronbachs alfa som mål på indre konsistens mellom variablene som inngår i en indikator. Dette målet er til dels en funksjon av styrken i korrelasjonene mellom variablene, og til dels en funksjon av antall variabler (Ringdal 2002). Vi har valgt å ekskludere faktorer med en Cronbachs alfa som er lavere enn 0,6. Verdien kan tolkes som et mål på hvor stor del av den forklarte variansen til en indikator er reliabel (sann) varians (Christophersen 2006). Grupper av variabler med en verdi høyere enn 0,6 vurderes som å ha god nok indre konsistens til at de kan sies å gi uttrykk for samme dimensjon.

I analysen av indikatorene benytter vi tabellanalyse og enkel lineær regresjonsanalyse. Her testes variablenes signifikans kontrollert for andre variablers bidrag inn i regresjonsmodellen. I tillegg vises det til r som er et mål på modellens forklarte varians. Det vil si bidraget variablene i regresjonsmodellen gir til å forklare samlet variasjon.

Når et spørsmål rettes mot et utvalg, er det alltid en fare for at svarene er skjevfordelte, for eksempel ved at en ved en tilfeldighet har truffet på den delen av befolkningen som har den mest ekstreme oppførselen. Ved hjelp av signifikanstester måler vi sannsynligheten for at svarene er representative for befolkningen, altså ikke er skjevfordelte. At en sammenheng er signifikant sier ikke noe om hvor sterk den er; forskjellene som er signifikante er ikke nødvendigvis større enn de som ikke er det. Men det er større grunn til å feste lit til dem. Vi benytter statistiske mål for å teste om en sammenheng er statistisk signifikant (Kjikkvadrat og ANOVA). Vi foretar dessuten beregninger om forskjeller i utvalget, f.eks. mellom menn og kvinner, er store nok til at det statistisk sett også vil gjelde for populasjonen. Det er vanlig i samfunnsvitenskaplige undersøkelser å benytte et sikkerhetsnivå på 95 prosent. Det vil si at vi i 95 av 100 tilfeller foretar en korrekt slutning om at resultatet for populasjonen ligger innenfor konfidensintervallet (Hellevik 1991). Med store datasett, som det denne rapporten bygger på, øker imidlertid sjansen for at alle sammenhenger blir signifikante. Vi har derfor i flere tilfall valgt også å synliggjøre et sikkerhetsnivå på 99 prosent.

3 Holdninger til trafikksikkerhet

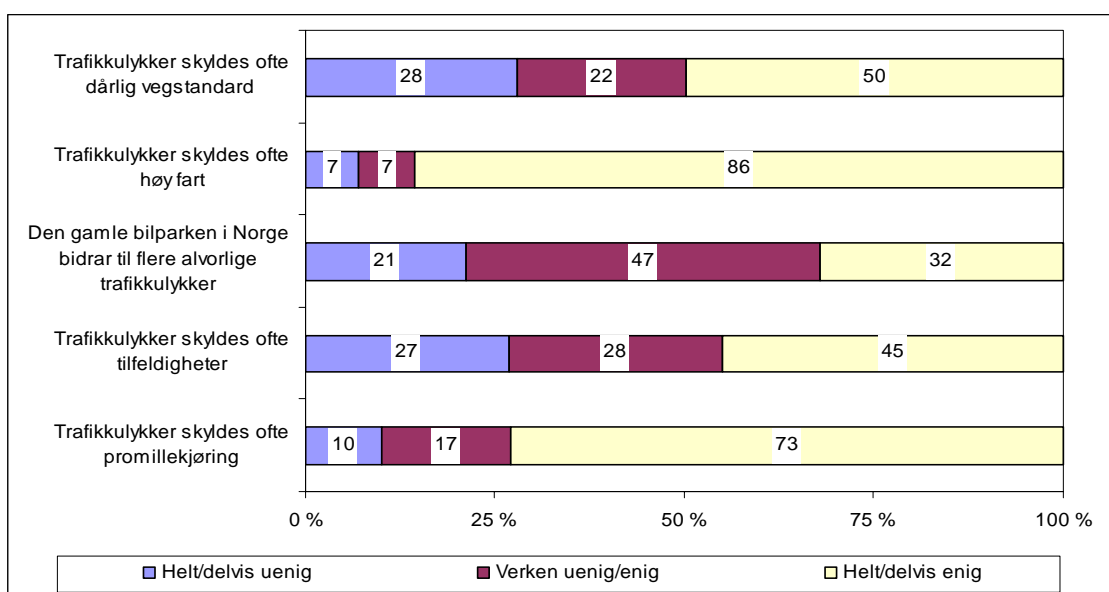
I dette kapitlet presenteres holdninger til trafikksikkerhet. Første del av kapitlet presenterer holdninger til trafikkulykker, mer presist oppfatninger om årsaker til trafikkulykker. I annen del av kapitlet viser vi holdninger til sjansetaking og regelbrudd.

3.1 Oppfatninger om ulykkesårsaker

I spørreskjemaet ble deltakerne bedt om å ta stilling til påstander om ulykkesårsaker. Det er mange faktorer som kan føre til at det skjer ulykker, og påstandene her var generelle og gjaldt ikke den enkelte sjåførs ferdigheter. Spørreskjemaet inneholdt i alt fem påstander om ulykkesårsaker:

- Trafikkulykker skyldes ofte dårlig vegstandard
- Trafikkulykker skyldes ofte høy fart
- Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker
- Trafikkulykker skyldes ofte tilfeldigheter
- Trafikkulykker skyldes ofte promillekjøring.

De som svarte på skjemaet kunne si seg ”helt uenig”, ”delvis uenig”, ”verken uenig/enig”, ”delvis enig” eller ”helt enig” i hver påstand. I det følgende slås svarkategoriene ”helt” og ”delvis” sammen, med tre svarkategorier som resultat: ”helt eller delvis uenig”, ”verken uenig eller enig”, og ”helt eller delvis enig”. For mer detaljert svarfordeling, se vedlegg.



Figur 3 Oppfatninger om trafikkårsaker. Andel svar i prosent.

De unge i undersøkelsen tillegger vegstandarden en viss del av skylden for trafikkulykker. Nøyaktig halvparten er helt eller delvis enige i påstanden om at *trafikkulykker skyldes ofte dårlig vegstandard*. Her må det påpekes at den største gruppen er delvis enige (39 prosent). Det er 22 prosent som er verken enige eller uenige, mens 28 prosent er helt eller delvis uenige. I den siste gruppen er de fleste delvis uenige. Det er med andre ord relativt mange som mener at vegstandarden er så dårlig at den skaper trafikkulykker.

Det er en utbredt oppfatning at høy fart fører til trafikkulykker. Hele 86 prosent er helt eller delvis enige i påstanden om at *trafikkulykker skyldes ofte høy fart*. Bare syv prosent er uenige, og syv prosent er verken enige eller uenige.

Det er mer delte oppfatninger av hvilken rolle bilparken spiller. Den største gruppen, 47 prosent, sier at de er verken enige eller uenige i at *den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige ulykker*. En knapp tredjedel (32 prosent) er enige i påstanden, mens 21 prosent er uenige. Denne påstanden kan strengt tatt sies å inneholde to påstander, én om at bilparken er gammel, og én om at den øker forekomsten av en bestemt type ulykker (de som er alvorlige). Det kan gjøre det vanskelig å ta stilling til den, fordi en må være enig eller uenig i flere forhold. En kan eksempelvis være enige i at gamle biler gjør at ulykker blir mer alvorlige, men ikke i at den norske bilparken er gammel. Videre kan en være enig i at gamle biler gjør at ulykkene blir mer alvorlige, men ikke at de skaper flere ulykker. Dette kan bidra til å forklare at andelen som verken er enige eller uenige er stor. Det kan være verdt å merke seg at det på tross av dette altså er en tredjedel som tilskriver bilparken skyld i trafikkulykker.

Det er en viss enighet om at *trafikkulykker skyldes ofte tilfældigheter*. De færreste, 27 prosent, er uenige i påstanden, mens 28 prosent er verken enige eller uenige. Dermed er nesten halvparten, 45 prosent, enige. De fleste er delvis enige (36 prosent).

Flertallet sier seg enige i at *trafikkulykker skyldes ofte promillekjøring*. Bare 10 prosent er uenige, mens 17 er verken uenige eller enige. Nesten tre firedeler, 73 prosent, er enige.

Tallene indikerer en utbredt oppfatning om at høy fart og promillekjøring har skyld i trafikkulykker. Det er også en viss enighet i at ulykker skyldes dårlig vegstandard og tilfældigheter. Bilparken tillegges liten betydning. Dette betyr at ulykker langt på veg kobles til sjåførens adferd. Det er sjåføren som bestemmer farten, og det er sjåføren som drikker eller holder seg edru. Ulykker forklares altså mer med individuell oppførsel enn med forhold som ligger utenfor den enkeltes kontroll.

I praksis er det ingen forskjeller fra kommune til kommune hva angår de unges oppfatninger om ulykkesårsaker. Det er også bare små forskjeller mellom kvinner og menn. Flere menn enn kvinner mener at den gamle bilparken bidrar til flere alvorlige ulykker, og signifikant flere kvinner enn menn som er enige i påstanden om at trafikkulykker ofte skyldes høy fart. Til tross for at forskjellene ellers er svært små, er noen av dem signifikante. I det ligger at forskjellene kan anses som reelle, uten at det dermed sies noe om hvor sterk sammenhengen er, jamfør kapittel 1.

3.2 Holdninger til trafikksituasjoner

I spørreskjemaet ble unge bedt om å ta stilling til en rekke utsagn om ferdsel i trafikken. Hensikten med utsagnene var å fange opp holdninger til trafikkregler, det vil mer presist si i hvilken grad det er aksept for å bryte reglene og ta sjanser. Enkelte trafikkregler kan oppleves som rigide fordi de styrer ens adferd selv i situasjoner der det ikke er et direkte behov for det. Eksempelvis skal sjåføren stoppe ved trafikklys uavhengig av om det er andre trafikanter til stede. I mange andre tilfeller er reglenes nytte åpenbar. At ikke all nytte er like direkte og synlig gjør det interessant å utforske oppfatninger av hvor viktig det er å overholde trafikkregler.

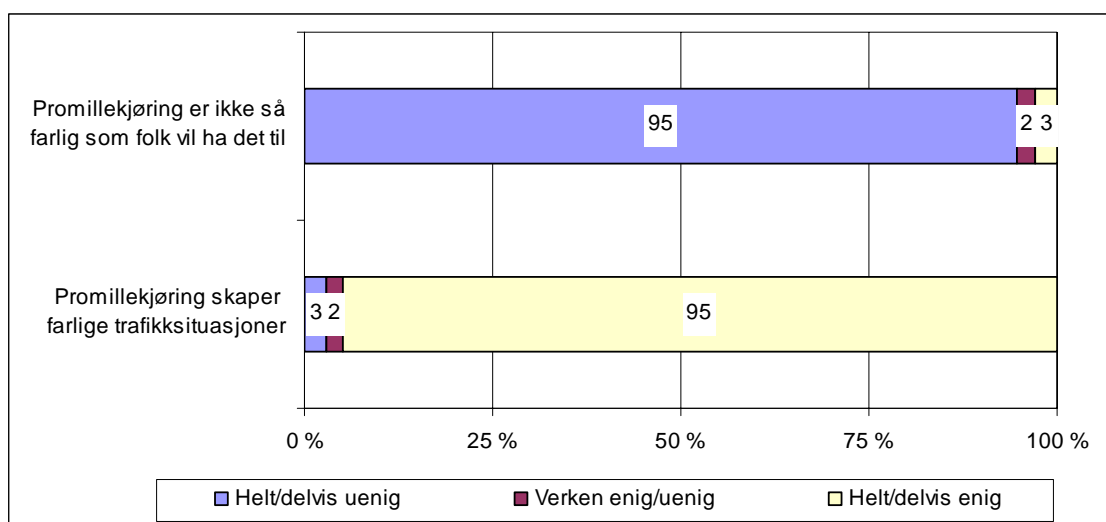
I spørreskjemaet er påstandene sortert ut fra hva som er logisk å svare på først osv. Her sorteres påstandene i fem tema: promillekjøring, fart, hensyn til andre, å si fra, og trafikkregler generelt.

De som svarte ble bedt om å oppgi i hvilken grad de var enige i påstandene på en femdel skala fra "helt uenig" til "helt enig", og som for påstandene gjennomgått ovenfor slås svarene sammen og presenteres fordelt på tre kategorier: "helt eller delvis uenig", "verken uenig eller enig", og "helt eller delvis enig". For noen svar er imidlertid svarfordelingen i de sammenslåtte svarkategoriene svært skjev, dette påpekes der det er relevant.

3.2.1 Promillekjøring

Spørreskjemaet inneholder to påstander om promillekjøring:

- Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til, og
- Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner.



Figur 4 Holdning til promillekjøring. Andel svar i prosent.

De færreste er enige i at *promillekjøring ikke er så farlig som folk vil ha det til*. Nesten alle (95 prosent) sier seg helt eller delvis uenig i påstanden, av disse er flertallet (84 prosent) helt uenige. Oppfatningen kan sies å bli bekreftet i en bred enighet om at *promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner*. Et stort flertall (85 prosent) oppgir at de er helt enige i påstanden, mens ti prosent sier seg delvis enige. Til sammen er altså 95 prosent helt eller delvis enige i at promillekjøring skaper farlige situasjoner. Tallene kan ved første øyekast virke høyt, men det forteller jo også at det finnes noen, om enn et lite mindretall, som avdramatiserer farene med promillekjøring.

Dette viser at de aller fleste mener at promillekjøring er farlig. Farene oppfattes ikke som overdrevne. Promillekjøring oppfattes å føre til både farlige situasjoner og, som vist tidligere, ulykker.

Sammenlikninger mellom kommuner viser ingen signifikante forskjeller. Det er en marginal, men signifikant forskjell mellom kvinner og menn: menn er noe mer enige enn kvinner i at promillekjøring ikke er så farlig som folk vil ha det til.

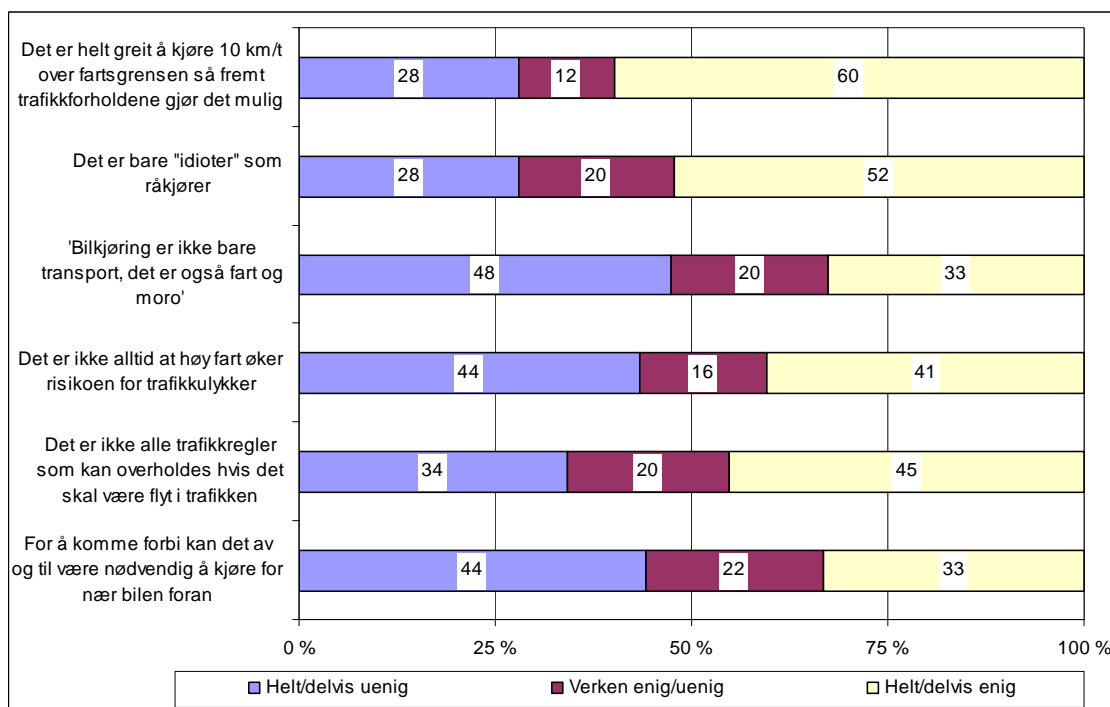
3.2.2 Fart

Holdninger til fartsregler måles ved hjelp av påstander som på ulike måter handler om fart. I spørreskjemaet ble følgende påstander brukt:

- Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikforholdene gjør det mulig.
- Det er bare ”idioter” som råkjør.
- ”Bilkjøring er ikke bare transport, det er også fart og moro”.
- Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikulykker.
- Det er ikke alle trafikkregler som kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken.
- For å komme forbi kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran.

Mens de fire første utsagnene opplagt handler om fart, kan de to sistnevnte tolkes i flere retninger. Mye taler likevel for at både flyt og forbikjøring henger sammen med oppfatninger om fart, også når sammenhengen ikke gjøres eksplisitt (jamfør kapittel 5). Ikke minst gjelder det forbikjøring, som jo nettopp kan antas å være motivert av et ønske om å kjøre fortere.

Bilister oppfordres til å tilpasse farten til forholdene. Funnene tyder på at unge i undersøkelsen mener at det skal gjøres, om enn ikke på den måten vegmyndighetene har i tankene. Som vist i figur 5 er godt over halvparten, 60 prosent, enige i at *det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikforholdene gjør det mulig*. Det er dobbelt så mange som andelen som er uenige i påstanden, en gruppe som utgjør 28 prosent. Et lite mindretall på 12 prosent er verken enige eller uenige.



Figur 5 Holdninger til fart. Andel svar i prosent.

Tallene kan gi inntrykk av unge synes det er greit å kjøre for fort. Men aksepten kan henge sammen med at det stilles to betingelser: at fartsoverskridelsen ikke er større enn 10 km/t, og at trafikforholdene tillater det. Det er begrensere hva enigheten om påstanden forteller om holdninger til fartsoverskridelser. For å få et sikrere bilde av hvordan unge forholder seg til høyere fart er det nødvendig å studere hvordan de stiller seg til de andre påstandene om fart.

Det er delte meninger om hvor vidt *det er bare idioter som råkjører*. Drøyt halvparten, 52 prosent, er enige i påstanden, mens så mange som 28 prosent er uenige. Det er 20 prosent som verken er enig eller uenig. Til tross for at de fleste er enige i at det bare er idioter som råkjører, kan disse tallene tolkes som en viss aksept for råkjøring, og/eller at høy fart ikke automatisk kobles til uvettig kjøring. Det kan også være at de som har sagt seg uenige i påstanden har gjort det ut fra en tanke om at "alle" råkjører (ikke bare "idiotene"). De vil da ha svart om utbredelse, i stedet for å si noe om hvor vidt de synes råkjøring er idiotisk eller ikke. Denne siste tolkningen regnes imidlertid som lite sannsynlig. "Råkjøring" er et tøyelig begrep som det kan finnes mange oppfatninger av. Det finnes ingen definisjoner som sier hvor mange sjanser en skal ta, eller for fort en skal kjøre, før det karakteriseres som råkjøring. Det som måles er derfor samlet sett av subjektive oppfattelser av hva råkjøring er.

Det samme gjelder i stor grad for den neste påstanden *bilkjøring er ikke bare transport, det er også fart og moro*. En tredjedel er enig i påstanden. Det er omtrent like mange som er uenige i at det bare er idioter som råkjører. Nesten halvparten, 48 prosent, er uenige i at bilkjøring er fart og moro i tillegg til transport. Også for denne påstanden er det 20 prosent som verkene er enige eller uenige. Svarfordelingen på de to påstandene ser ut til å henge sammen, på den måten at det er omtrent like mange som er enige i at

bare idioter råkjører som er uenige i at bilkjøring er fart og moro. Det er også sammenfall mellom andelene som er uenige i den først påstanden og uenige i den andre. Dette åpner for antagelser om at det er de samme personene som har et mer "lekent" forhold til bilen som ikke er enige i at bare idioter råkjører, og at det er de som mener det bare er idioter som råkjører som også er skeptiske til at bilkjøring handler om fart og moro. Det viser seg da også at av dem som er helt enige i at det bare er idioter som råkjører, er 66 prosent helt eller delvis uenige i at bilkjøring også er fart og moro.

En aksept for å overskride fartsgrensen kan henge sammen med oppfatninger av hvor farlig det er å kjøre for fort. Slike oppfatninger belyses ved at respondentene ble bedt om å vurdere påstanden "*Det er ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker*". Den som er uenig i påstanden mener at høy fart alltid øker risikoen for trafikkulykker. Jo større uenighet, jo mer kobles fart til ulykkesrisiko. Det er 34 prosent som er uenige i påstanden, og altså mener at høy fart øker ulykkesrisikoen. Tallet er overraskende lavt, tatt i betraktning at 86 prosent har sagt seg enige i at trafikkulykker ofte skyldes høy fart (jamfør Figur 3 Oppfatninger om trafikkårsaker). Noen flere, 41 prosent, sier seg enige i påstanden, og mener altså at høy fart ikke alltid øker risikoen for ulykker. En andel på 16 prosent er verken enig eller uenig.

Som allerede påpekt kommenteres her påstanden om at *det ikke er alle trafikkregler som kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*. Når trafikken flyter går den av seg selv, der er ingen overraskelser, kødannelser eller annet som frister sjåfører til å ombestemme seg, ta sarveier eller på andre måter forsøker å komme seg fortere fram. På mange måter er flyt i trafikken derfor en ideell situasjon, noe som kan gi grobunn for oppfatninger om at det er viktigere å skape flyt enn å ta andre hensyn. I denne undersøkelsen kommer det fram at det til tross for delte meninger er relativt stor aksept for at regler må brytes for å oppnå flyt. Bortimot halvparten, 45 prosent, er enige i at ikke alle trafikkregler kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken. En drøy tredjedel, 34 prosent, er uenige, mens 20 prosent er verken enige eller uenige.

Det er mindre aksept for å kjøre for nær bilen foran i forbindelse med forbikjøring. Det er 44 prosent som er uenige i påstanden om at *for å komme forbi kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran*, 22 prosent er verken enige eller uenige, og 33 prosent som er enige. Med andre ord mener en tredjedel at det kan være nødvendig å kjøre for nær. Til sammenlikning var omtrent like mange, 28 prosent, som var uenige i påstanden om at bare "idioter" råkjører, og 33 prosent som var enige i påstanden om at bilkjøring også er fart og moro.

Mellom kommunene er det ingen signifikante forskjeller, mens det for alle spørsmål er signifikante forskjeller mellom kvinner og menn. Forskjellen er størst i synet på hva bilkjøring er. Menn tillegger bilkjøring elementer av fart og moro i atskillig større grad enn hva kvinner gjør. De har større aksept for å kjøre 10 km/t over fartsgrensen såfremt trafikkforholdene gjør det mulig, og de er også mer enige i at ikke alle trafikkregler kan overholdes dersom en ønsker flyt i trafikken. Forskjellene er små når det gjelder oppfatninger om nødvendigheten av å kjøre nær bilen foran for å kjøre forbi og om hvor vidt høy fart alltid øker risikoen for ulykker, men det viser seg like fullt at menn noe mer enn kvinner mener det kan være nødvendig å kjøre for nær, og at de er noe mer

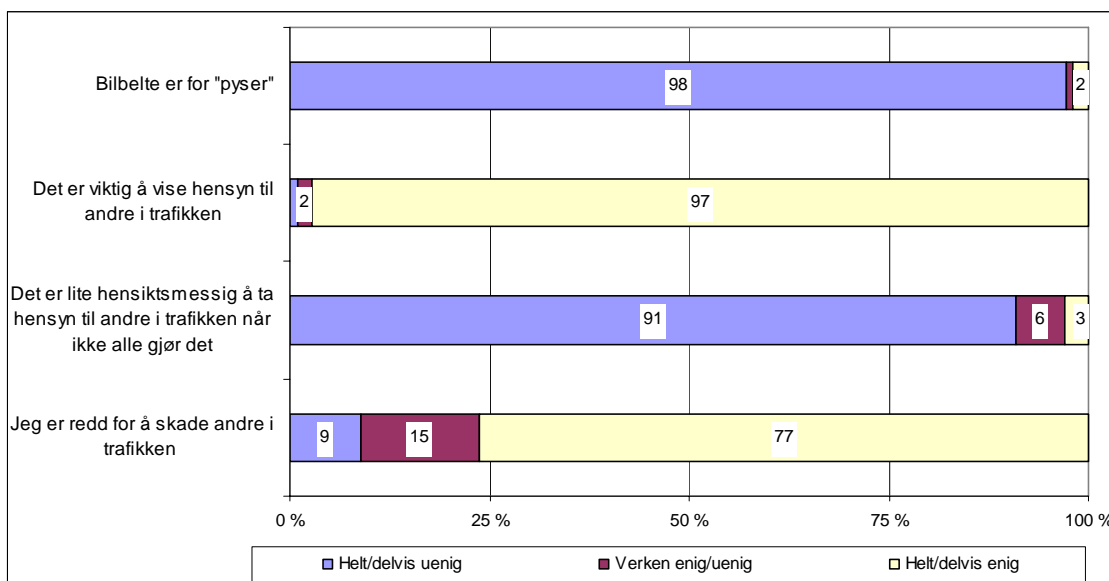
skeptiske til at høy fart alltid øker ulykkesrisikoen. Kvinner er marginalt mer enige enn menn i at det bare er idioter som råkjører.

Tallene tyder på at menn har et mer avslappet forhold til trafikk og trafikkregler. Mens kvinner i større grad mener at trafikkregler må overholdes, viser menn større aksept for å bryte fartsgrenser.

3.2.3 Trygg og hensynsfull kjøring

Med spørreskjemaet ønsket vi å fange opp holdninger til bilbelte og hensynsfull kjøring. Det ble gjort ved å be deltakerne om å ta stilling til følgende utsagn:

- Bilbelte er for ”pysen”
- Det er viktig å vise hensyn til andre i trafikken
- Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når ikke alle gjør det.
- Jeg er redd for å skade andre i trafikken



Figur 6 Holdninger til bilbelte og hensynsfull kjøring. Andel svar i prosent

Mens holdning til fart kan si noe om aksept for risiko, kan holdninger til bilbeltebruk si noe om i hvilken grad det legges vekt på sikkerhet. Påbudet om bilbelte ser ut til å ha overveiende oppslutning. De som svarte på skjemaet ble bedt om å ta stilling til påstanden om at *bilbelte er for ”pysen”*. Praktisk talt alle, det vil si 98 prosent, er uenige i påstanden. De aller fleste, 96 prosent, er helt uenige, mens to prosent er delvis uenige. Bilbelte oppfattes med andre ord ikke som et belte for pysen. Det er også to prosent som er enige i påstanden, og én prosent som er verken enig eller uenig.

Med bilbelte beskytter en seg selv. Svært mange er også opptatt av andres sikkerhet. Så å si alle legger i hvertfall i teorien vekt på å ta hensyn til andre: 97 prosent er enige i påstanden ”*Det er viktig å vise hensyn til andre i trafikken*”. De aller fleste, 86 prosent, er helt enige, mens 11 prosent sier seg delvis enige.

Trygg trafikk skapes i samspill mellom trafikantene. En kunne tro at det ville virke demotiverende dersom ikke alle la samme vekt på sikkerhet som en selv, men det ser ikke ut til å være tilfellet i dette materialet. De aller fleste er uenige i påstanden om at *det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når ikke alle gjør det*. Til sammen er 91 prosent uenige. De fleste, 78 prosent, er helt uenige, mens 13 prosent er delvis uenige. Bare tre prosent sa seg enige i påstanden. At det å ta hensyn til andre er nyttig uansett hva andre gjør ser dermed ut til å være en utbredt oppfatning.

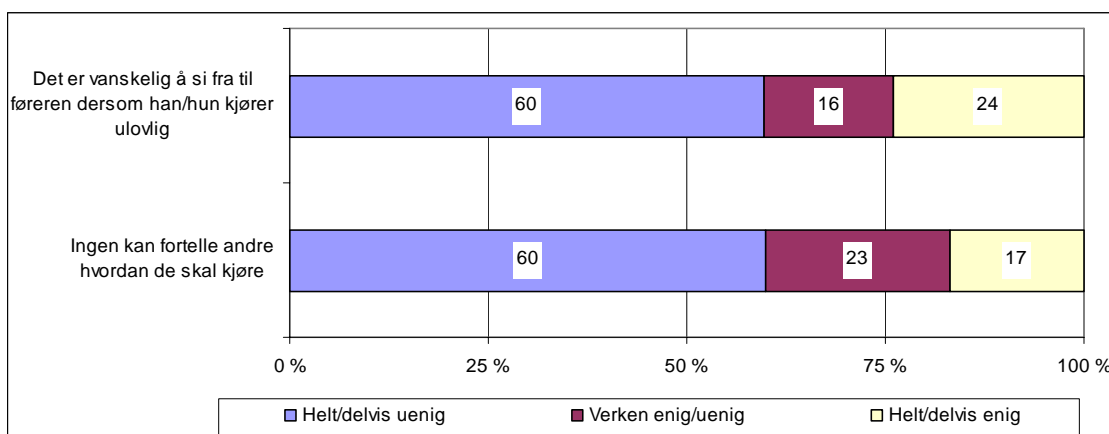
Mange er redde for å påføre andre skade. Et flertall på 77 prosent sier seg enige at de er *redd for å skade andre i trafikken*. De fleste, 54 prosent, er helt enige i påstanden, mens 23 prosent er delvis enige. Et mindretall på til sammen ni prosent er uenige, og altså ikke redde for å skade andre. En andel på 15 prosent er verken enige eller uenige.

Sammenlikninger mellom kommuner viser ingen signifikante forskjeller. Mellom kjønn er det svært små, men signifikante forskjeller i syn på betydningen av å vise hensyn til andre. Menn er marginalt mer enige enn kvinner i at det har liten hensikt å ta hensyn til andre når ikke alle gjør det, mens kvinner er så vidt reddere for å skade andre enn hva menn er.

3.2.4 Å si fra

Spørreskjemaet har to utsagn som hver på sin måte tar opp det å si fra. Det er

- Det er vanskelig å si fra til føreren dersom han/hun kjører ulovlig
- Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre



Figur 7 Holdninger til å si fra. Andel svar i prosent

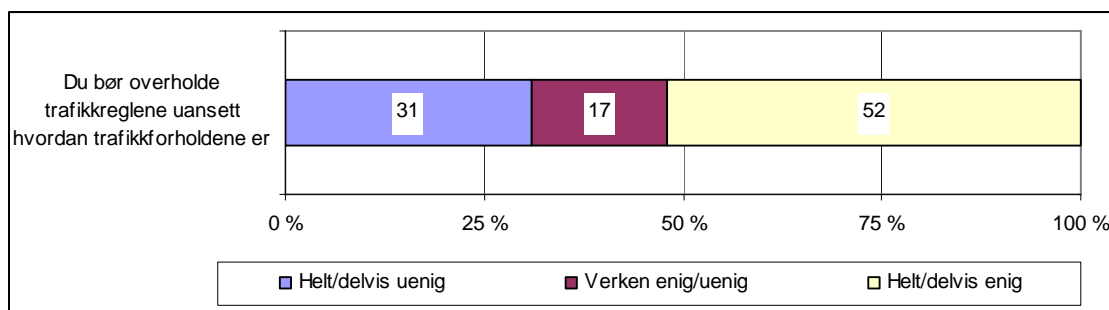
Det viser seg at et mindretall på 20 prosent synes *det er vanskelig å si fra til føreren dersom han/hun kjører ulovlig*. Bare fem prosent er helt enige i påstanden, de resterende 15 prosentene er delvis enige. De fleste, 60 prosent, sier seg uenige i utsagnet. Flertallet mener altså ikke at det er vanskelig å si fra. En andel på 16 prosent er verken enige eller uenige. Likevel kan andelen som helt eller delvis synes det er vanskelig sies å være relativt stor. Dette er i tråd med svarene på påstanden ”*Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*”. Over halvparten (60 prosent) er uenige i påstanden. Uenigheten tyder på at de mener en *kan* fortelle andre hvordan de skal kjøre. Bare 17 prosent er uenig, og altså av den oppfatning at ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre. En viss andel, 23 prosent, er verken uenige eller enige.

Dette spørsmålet gir ingen signifikante forskjeller, verken mellom kommuner eller kjønn. Det er imidlertid noe flere som sier seg uenig i at det er det er vanskelig å si i fra til føreren dersom han/hun kjører ulovlig. Sammenhengen er signifikant.

3.2.5 Trafikkregler generelt

Som allerede påpekt, kan hensynet til flyt i trafikken skape aksept for at trafikkregler brytes. Det skapes oppfatninger av at trafikkregler ikke lar seg overholde dersom en ønsker flyt. For å kunne se nærmere på dette ble de unge bedt om å ta stilling til følgende utsagn:

- Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikforholdene er.



Figur 8 Holdninger til trafikkregler generelt. Andel svar i prosent

Drøyt halvparten, 52 prosent, sier seg enige i at *trafikkreglene skal følges uansett hvordan trafikforholdene er*. Ikke alle er av samme oppfatning. Så mange som 44 prosent er uenige. En gruppe på 17 prosent er verken enig eller uenig.

Heller ikke her er det forskjeller av betydning mellom kommunene. Kvinner er derimot signifikant mer enige enn menn i at en bør overholde trafikkreglene uansett forhold. Forskjellen mellom kjønnene er liten.

4 Handlinger og sikker ferdsel

Spørreskjemaet stiller en rekke spørsmål om hva unge gjør i trafikken. Som svaralternativer står aldri, sjeldent, av og til, ofte og svært ofte. I tillegg er ”uaktuelt” en nødvendig svarkategori. Dette skyldes at spørsmålene er formulert som om alle som svarer kjører bil, sykler eller sitter på med andre som kjører bil, noe som neppe er tilfellet. Spørsmålene er med andre ord ikke relevante for alle. I presentasjonen som følger er de som har svart ”uaktuelt” utelatt. Dermed får en et bilde av hva de som spørsmålene er relevante for svarer.

For noen spørsmål er svarkategorier slått sammen. Dette er gjort for å forenkle framstillingen av funnene. For andre spørsmål passer det med en detaljert presentasjon, og fordelingen på alle svarkategorier presenteres. For de som ønsker en fullstendig oversikt, se vedlegg.

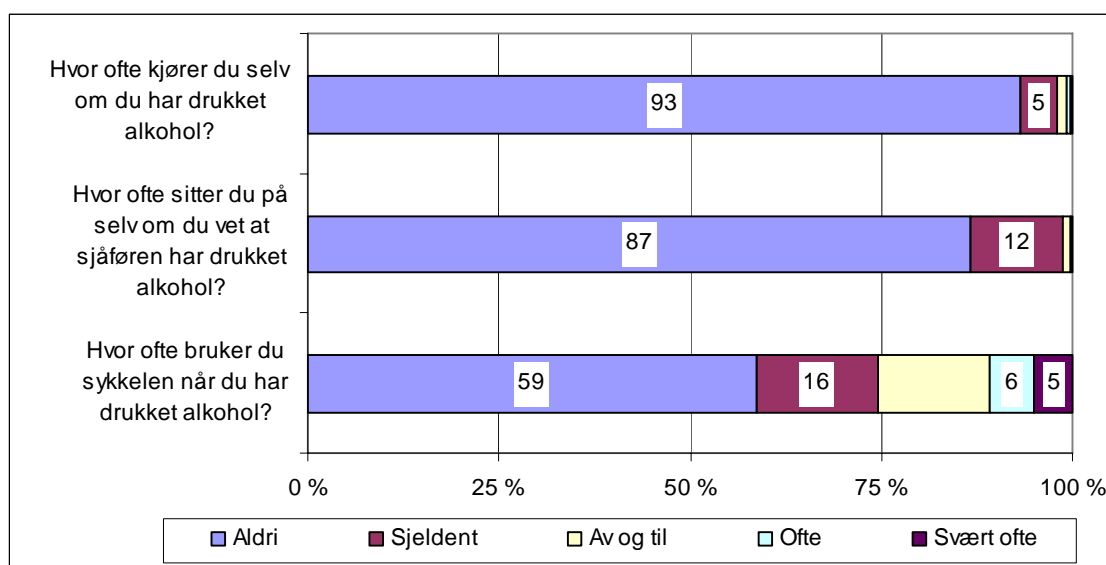
4.1.1 Alkohol i trafikken

Som vist i forrige kapittel stiller de unge seg svært negative til promillekjøring. De anser farene knyttet til promillekjøring som reelle og ikke overdrevne, og de mener trafikkulykker ofte skyldes promillekjøring.

Spørreskjemaet har tre spørsmål for å få et bilde av hvordan unge aktivt forholder seg til alkohol i trafikken. De tre spørsmålene er følgende:

- Hvor ofte kjører du selv om du har drukket alkohol?
- Hvor ofte sitter du på selv om du vet at sjåføren har drukket alkohol?
- Hvor ofte bruker du sykkelen når du har drukket alkohol?

Spørsmålene er besvart som aldri, sjeldent, av og til, ofte eller svært ofte.



Figur 9 Alkohol og trafikadferd. Andel svar i prosent.

Figuren viser at nesten promillekjøring nesten ikke forekommer. De aller fleste, 93 prosent, sier at de *aldri kjører når de har drukket alkohol*. Ytterligere fem prosent gjør det sjeldent. Bare en prosent kjører av og til med promille, og én prosent gjør det ofte. Ingen gjør det svært ofte. Selv om det ikke er store andeler som kjører etter å ha drukket alkohol, kan det være betenkelig at nærmere to prosent sier at de av og til eller ofte gjør det, da dette samlet utgjør over 230 unge føre i nullvisjonskommunene.

Det er heller ikke særlig vanlig å *sitte på med sjåfører som kjører med promille*. Praktisk talt alle, 99 prosent, forteller at de sjelden eller aldri gjør det. Går en inn på detaljene ser en at dette likevel er marginalt mer utbredt enn å selv kjøre med promille, noe som kommer til uttrykk i en annen fordeling av svar på kategoriene aldri og sjeldent. Mens 87 prosent sier de aldri gjør det, er det 12 prosent som gjør det sjeldent. Én prosent sitter av og til på med sjåfører som de vet har drukket alkohol.

Mye av snakket om farene knyttet til kombinasjonen alkohol og trafikk handler om bil, det vil si om å kjøre eller bli kjørt. Men også sykling med promille regnes som farlig, og utrygg sykling som skyldes alkohol kan straffes, selv om det ikke er noen promillegrense for sykling. Likevel er det tydelig at unge er mindre restriktive overfor alkohol som syklist enn som bilister. Riktignok sier et flertall på 59 prosent at de aldri *sykler etter å ha drukket alkohol*, og ytterligere 16 prosent oppgir at de gjør det sjeldent. Samtidig forteller 15 prosent at de gjør det av og til, og 11 prosent sier at de gjør det ofte (seks prosent) eller svært ofte (fem prosent). Det er med andre ord en relativt utbredt praksis å sykle selv om en har drukket alkohol.

De restriktive holdningene til promillekjøring som ble presentert i forrige kapittel gjenspeiles i adferden. Når det gjelder alkohol og trafikk, er det med andre ord langt på veg samsvar mellom holdning og handling. Særlig gjelder det når en opptrer som sjåfør.

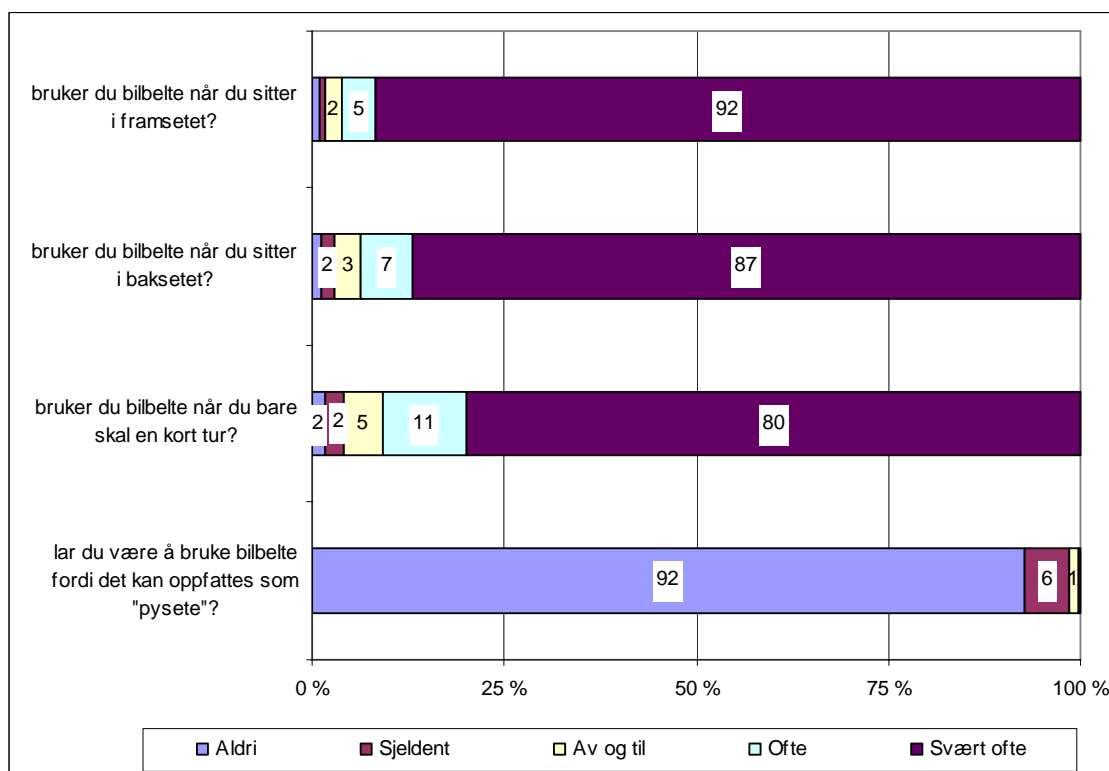
Både mellom kommuner og kjønn er det en liten, men likevel signifikant forskjell i promillekjøring. Det er mest (men altså likevel nokså lite) promillekjøring i Hå, og minst i Time. Kvinner kjører sjeldnere med promille enn menn.

4.1.2 Bilbelte

Å bruke bilbelte reduserer skadeomfanget ved ulykker kraftig. I følge Vegvesenets anslag ville det bli 40 færre drepte i trafikken dersom alle alltid brukte bilbelte (www.vegvesen.no). Det er derfor interessant med et mest mulig presist bilde av de unges bilbeltebruk. Her undersøkes bilbeltebruken ved hjelp av fire spørsmål. Disse er som følger: Hvor ofte...

- Bruker du bilbelte når du sitter i framsetet?
- Bruker du bilbelte når du sitter i baksetet?
- Bruker du bilbelte når du bare skal en kort tur?
- Lar du være å bruke bilbelte fordi det kan oppfattes som ”pysete”?

Svarene på spørsmålene fordeler seg som vist i figuren nedenunder.



Figur 10 Bilbeltebruk. Andel svar i prosent.

De aller fleste bruker bilbelte, men som det framgår av figuren brukes det ikke konsekvent i alle situasjoner. Flertallet, 92 prosent, svarer at de svært ofte *bruker bilbelte når de sitter foran*. Slik svarskalaen går, fra aldri til svært ofte, må "svært ofte" i dette tilfellet kunne tolkes som "alltid". Ytterligere fem prosent bruker det ofte. Til sammen er det 97 prosent som ofte eller alltid tar på belte, og som dermed kan karakteriseres som bilbeltebrukere. To prosent gjør det av og til, mens én prosent gjør det sjeldent og én prosent gjør det aldri. Dette tilsvarer over 350 unge førere dersom vi relaterer disse 3 prosentene til i Nullvisjonskommunene.

Tallene er ikke helt sammenliknbare med nasjonale tall siden nasjonale tall er basert på målinger av observert bruk på et gitt tidspunkt. De forteller dermed ikke noe om den enkeltes vaner knyttet til bilbeltebruk, som er det denne undersøkelsen avdekker. Sammenlikning er også vanskelig fordi nasjonale målinger mellom ferdsel på tettsteder, utenfor tettbygd strøk og på motorvei. Det gjøres ikke her. For interessens skyld kan det likevel nevnes at nasjonale målinger gjort våren 2006 viser at 86,6 prosent av bilførere på tettsteder brukte bilbelte, og tilsvarende tall for kjøring utenfor tettbygde strøk og på motorveier var henholdsvis 93,5 og 89,4 prosent (www.vegvesen.no).

Ikke like mange *bruker bilbelte når de sitter i baksetet*, selv om et stort flertall gjør det. Mens det er 87 prosent som bruker belte svært ofte, er det syv prosent som gjør det ofte. Det blir dermed 94 prosent som bilbeltebrukere i baksetet. Til sammenlikning er det én

prosent som aldri bruker belte, to prosent som sjeldent gjør det, og tre prosent som gjør det av og til.

Uavhengig av om det er snakk om å sitte foran eller bak synker andelen bilbeltebrukere *på korte turer*. De fleste bruker likevel bilbelte også da. Andelen som bruker belte svært ofte, også på korte turer, er på 80 prosent. Det er 11 prosent som sier de gjør det ofte. Dette kan tolkes som at 91 prosent har for vane å bruke bilbelte. Dette er flere enn landsgjennomsnittet: for hele landet er det om lag 15 prosent som ikke bruker bilbelte på korte turer i byer og tettsteder (Observasjonsdata, jamfør www.vegvesen.no). Motsatt er det to prosent som aldri bruker belte på korte turer, to prosent som gjør det sjeldent og fem prosent som gjør det av og til. Forholdet mellom andelene som gjør det ofte og svært ofte er noe annerledes for dette spørsmålet enn for de to foregående. De foregående spørsmålene hadde høyere andeler som svarte ”svært ofte”, noe som kan tolkes som indikasjoner på en automatisert adferd. Samtidig tyder svarene på spørsmålet om korte turer at bilbelte til en viss grad er en vurderingssak. Det kan se ut til at en vurderer fra gang til gang, avhengig av hvor langt en skal kjøre, om en skal feste beltet eller ei.

At en bare skal ut en kort tur, kan være én grunn til at folk lar være å ta på seg bilbelte. For unge kan det å skulle være tøff være en annen grunn. Som et sikkerhetstiltak er det en risiko for at bilbelte oppfattes som pysete. Men det forekommer nesten ikke at unge lar være å bruke bilbelte av den grunn. Ingen har for vane å gjøre det, men tre prosent gjør det av og til, og seks prosent gjør det sjeldent. De aller fleste, 92 prosent, sier at de aldri lar bilbelte være fordi det oppfattes som pysete.

Kort oppsummert kan en si at de fleste bruker bilbelte. De gjør det oftest når de sitter framme, ikke fullt så ofte når de sitter bak, og litt sjeldnere når de skal ut på korte turer. ”Sjeldnere” brukes her relativt, og må ikke forstås dithen at det er få som bruker bilbelte. Flertallet er beltebrukere, også på korte turer.

Sammenlikning mellom kjønn og mellom kommunene viser at det er små, men signifikante forskjeller på hvor ofte de bruker bilbelte i framsetet, i baksetet og på korte turer. For alle tre spørsmålene skårer Hå lavest, noe som viser at bilbelte brukes mindre i Hå enn i de andre kommunene. Tilsvarende bruker kvinner bilbelte oftere enn menn, både i framsetet, i baksetet, og på korte turer. Det må påpekes at forskjellen er signifikant, men liten.

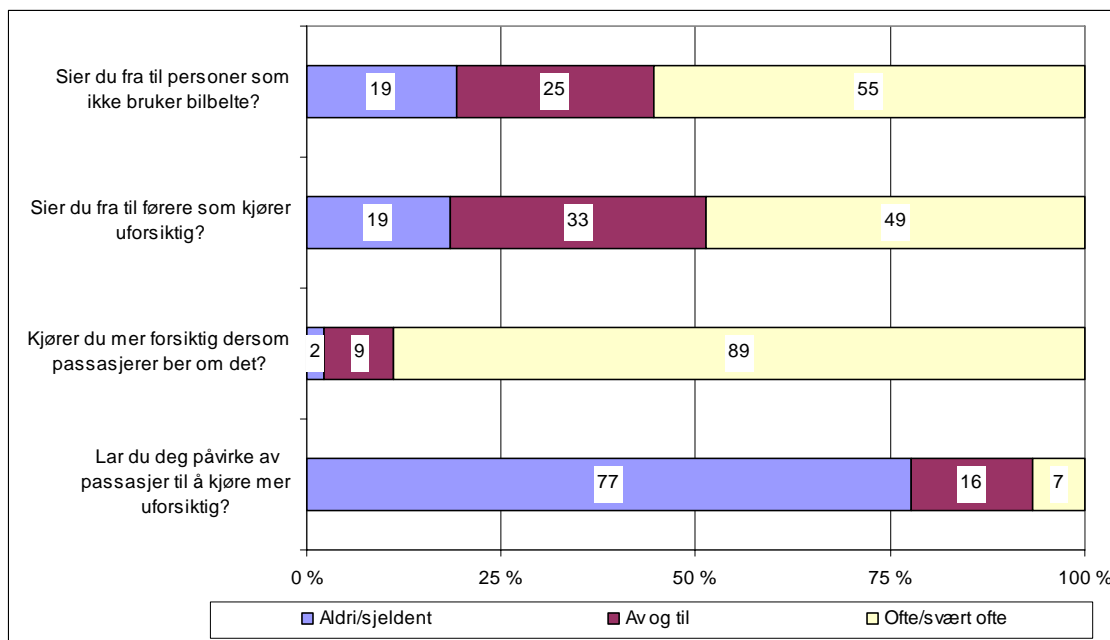
4.1.3 Si fra

Som vist i forrige kapittel synes de fleste det er akseptabelt å si fra til sjåfører som kjører ulovlig. For å se nærmere på dette har spørreskjemaet spørsmål for å avdekke i hvilken grad de unge faktisk sier fra, og om de føyer seg etter det andre sier til dem. Spørsmålene er: Hvor ofte...

- Sier du fra til personer som ikke bruker bilbelte?
- Sier du fra til førere som kjører uforsiktig?

- Kjører du mer forsiktig dersom passasjerer ber om det?
- Lar du deg påvirke av passasjerer til å kjøre mer uforsiktig?

Figuren nedenfor viser hvordan svarene fordeles.



Figur 11 Forhold mellom sjåfør og passasjer/-er. "Hvor ofte..." Andel svar i prosent.

Av forrige kapittel framgikk det at flertallet bruker bilbelte. Men som figuren viser er det ikke like vanlig å si i fra dersom andre ikke gjør det. En viss andel gjør det aldri (seks prosent) eller bare sjeldent (13 prosent). Det er med andre ord 19 prosent som i praksis ikke sier fra til personer som ikke bruker bilbelte. En fjerdedel gjør det av og til, mens 21 prosent sier at de ofte sier fra og 35 prosent sier svært ofte fra. Om en antar at de som har svart "ofte" og "svært ofte" har for vane å si fra, ser en at over halvparten, 56 prosent, vanligvis sier fra til personer som ikke bruker bilbelte.

Det er bare én sjåfør i en bil, og som sjåfør er en derfor kanskje litt sjef. I den grad det er tilfelle kan det være at det er vanskeligere å si fra til en sjåfør om uforsiktig kjøring, sammenlignet med å si fra til hvem som helst om å bruke bilbelte. Tallene forteller at det er færre som svært ofte sier fra til sjåfører når hun/han kjører uforsiktig, enn som svært ofte sier fra om bilbelte. Det er 23 prosent som svært ofte sier fra til sjåfør om uforsiktig kjøring, og 26 prosent som gjør det ofte. En kan dermed si at i underkant av halvparten, 49 prosent, har for vane å si fra. En tredjedel gjør det av og til, mens 16 prosent gjør det sjeldent eller aldri. Andelen som sier fra er mindre enn andelen som uttrykker en positiv holdning til å gjøre det. Som vist i forrige kapittel er det 60 prosent som sier seg helt eller delvis enige i at ikke er vanskelig å si fra til sjåfører som kjører ulovlig, og som mener det er akseptabelt at folk forteller andre hvordan de skal kjøre. Den lave andelen som faktisk gjør det kan være et tegn på at mange likevel har motforestillinger mot å gjøre det.

Samtidig er de selv mottakelige for kommentarer. Svært mange, 89 prosent, sier at de ofte eller svært ofte *kjør mer forsiktig dersom passasjerer ber om det*. De fleste, 66 prosent, gjør det svært ofte. Bare to prosent ignorerer passasjerer som ønsker en mer forsiktig kjøring, mens 9 prosent sier at de av og til kjører mer forsiktig når de blir bedt om det. Dette viser at de lar seg påvirke til å kjøre mer forsiktig.

De lar seg ikke i samme grad påvirkes i negativ retning, selv om også det forekommer. På spørsmål om de *lar seg påvirke av passasjer til å kjøre mer uforsiktig*, svarer 42 prosent at de aldri gjør det og 35 prosent at de gjør det sjeldent. En kan dermed si at det til sammen er 77 prosent som i all hovedsak ikke lar seg påvirke negativt. En andel på 16 prosent gjør det av og til, mens 3 prosent gjør det ofte og fire prosent svært ofte. Det er med andre ord syv prosent som lar seg påvirke til å kjøre mer uforsiktig.

Tallene viser at drøyt halvparten sier fra til personer som ikke bruker bilbelte. Det er noen færre som sier fra til sjåførere om uforsiktig kjøring, men når de selv blir bedt om å kjøre mer forsiktig, retter de aller fleste seg etter det. Et lite mindretall lar seg påvirke i motsatt retning, altså til å kjøre mer uforsiktig.

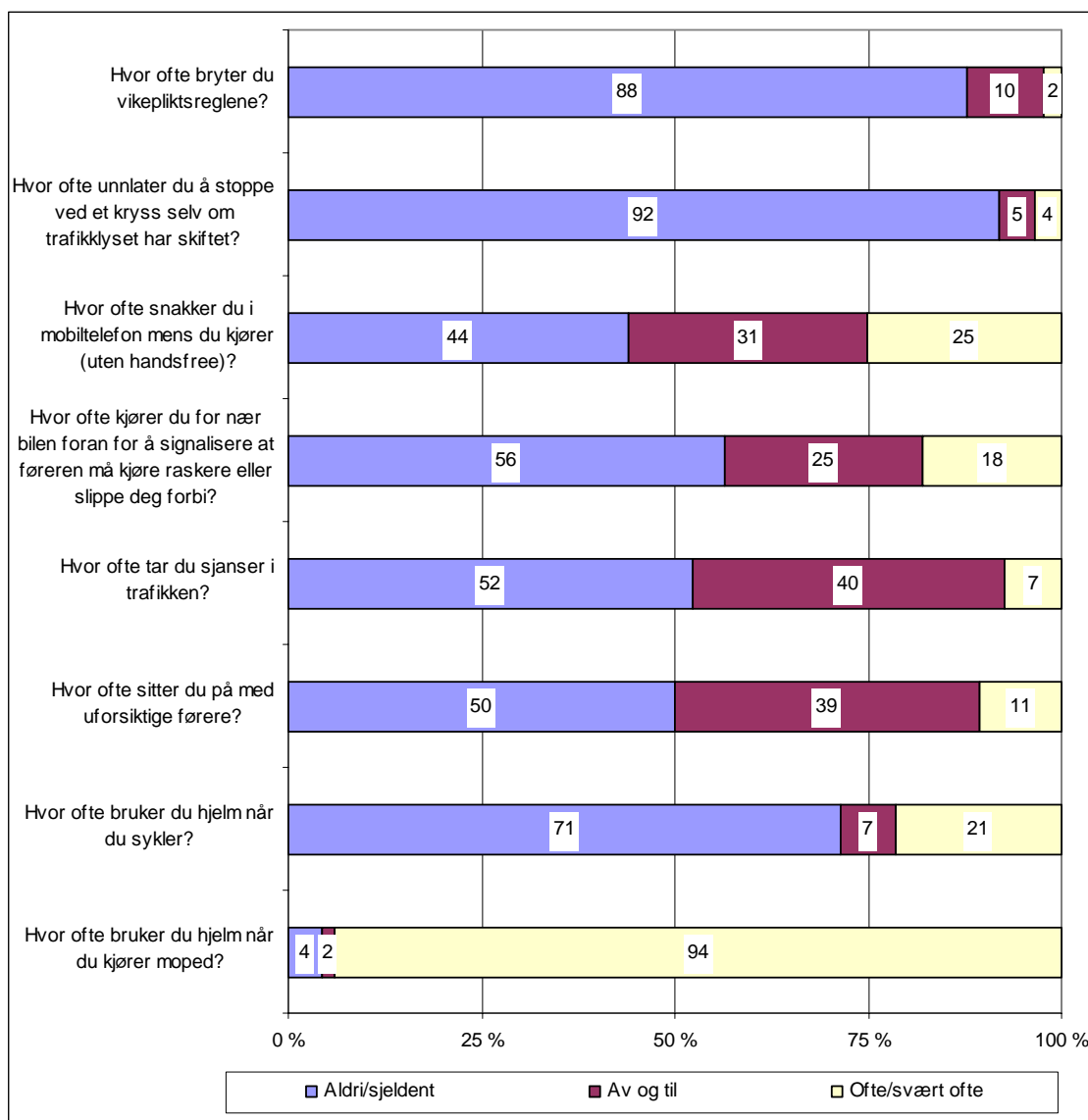
Unge i kommunene skiller seg signifikant fra hverandre på spørsmål om de sier fra til personer som ikke bruker bilbelte, og om de kjører mer forsiktig dersom passasjerer ber om det. Forskjellene er imidlertid små. Førere i Gjesdal tilpasser kjøringen etter passasjerers ønsker oftere enn hva som gjøres i de andre kommunene, mens de i Sola gjør det sjeldnest. Unge i Hå sier sjeldnest fra til personer uten bilbelte, de i Gjelsdal gjør det oftest. Det er signifikante forskjeller mellom kvinner og menn når det gjelder å si fra, både til personer som ikke bruker bilbelte og til førere som kjører uforsiktig, og det er kvinnene som sier mest ifra. Det må påpekes at forskjellene er minimale. Resultatene viser ingen signifikant forskjell mellom unge som har "Sei i frå!" kortfilmen og resten av uvalget.

4.1.4 Sjansetaking

Noen former for adferd øker risikoen for ulykker, og er forbudt. Annen oppførsel kan være lovlig, men likevel uklok. Spørreskjemaet inneholder spørsmål knyttet til begge typer adferd. I dette delkapitlet presenteres svarene på følgende spørsmål:

- Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene?
- Hvor ofte unnlater du å stoppe i et kryss selv om trafikklyset har skiftet?
- Hvor ofte snakker du i mobiltelefon mens du kjører (uten handsfree)?
- Hvor ofte kjører du for nær bilen foran deg?
- Hvor ofte tar du sjanser i trafikken?
- Hvor ofte sitter du på med uforsiktige førere?
- Hvor ofte bruker du hjelm når du kjører moped?
- Hvor ofte bruker du hjelm når du sykler?

De fem første spørsmålene er rettet mot bilførere, de andre mot passasjerer, mopedister og syklister.



Figur 12 Sjansetaking, andel svar i prosent

Vikeplikten er en enkel, i betydningen tydelig regel, og en kunne tro at den var innarbeidet i de fleste bevissthet. Flertallet har da heller ikke for vane å bryte vikeplikten. Så mange som 88 prosent sier at de sjelden eller aldri bryter vikeplikten. Men bare 39 prosent gjør det aldri. Halvparten (49 prosent) gjør det sjeldent. Det er ikke sånn å forstå at det er vanlig å bryte vikeplikten; andelen som gjør det ofte eller svært ofte er på to prosent. Men ti prosent forteller at de gjør det av og til.

Lyskryss er mer disiplinerende. Tre fjerdedeler sier at de aldri unnlater å stoppe ved et kryss selv om trafikkllyset har skiftet, og 17 prosent sier at de sjeldent gjør det. Til sammen er det altså 92 prosent som ikke pleier å kjøre på rødt lys. En andel på fem

prosent gjør det av og til, mens to prosent gjør det ofte og to prosent gjør det svært ofte. Det vil si at samlet velger nærmere 1200 unge førere i nullvisjonskommunene svært ofte ikke å stoppe for rødt lys.

Siden 15. mars 2000 har det vært forbudt å *bruke håndholdt mobiltelefon i bil*. Dette forbudet etterlevs bare delvis. Til sammen er det 44 prosent som sier at de aldri eller sjeldent bruker håndholdt mobiltelefon i bilen. Det er med andre ord færre enn halvparten som er konsekvente i forhold til dette Omtrent en tredjedel, 31 prosent, gjør det av og til. En fjerdedel gjør det ofte eller svært ofte: 15 prosent sier at de ofte bruker håndholdt mobiltelefon mens de kjører, og 10 prosent sier at de gjør det svært ofte. Det er altså en viss andel bilførere som trosser forbudet og bruker håndholdt mobiltelefon i bilen.

Når det stilles spørsmål om *hvor ofte du kjører for nær bilen framfor* gis det et visst tolkningsrom. Til tross for anbefalinger om å holde en avstand på tre sekunder, kan en hevde at "for nær" er vagt definert. Dermed er det opp til den enkelte å vurdere hvor grensen går mellom "passe nært" og "for nært". Unges vurderinger av egen kjøring tyder på at det innimellom kjøres med for liten avstand til bilen framfor, men at det ikke er vanlig. Det er 13 prosent som aldri kjører for nært, og 35 prosent som sier at de sjeldent gjør det. Ganske mange, 40 prosent, gjør det av og til. En andel på 10 prosent forteller at de ofte kjører for nær, og 3 prosent gjør det svært ofte. De mange som ofte eller av og til kjører for nær, kan tyde på at det er vanskelig å være helt konsekvent når en skal holde avstand.

På et direkte spørsmål om *hvor ofte de tar sjanser i trafikken*, svarer ti prosent at de aldri gjør det. Å ta sjanser er likevel ikke helt uvanlig: 42 prosent sier at de sjeldent gjør det og 40 sier at de gjør det av og til. Bare åtte prosent gjør det ofte eller svært ofte. Tallene forteller at det ikke er særlig mange som aldri tar sjanser i trafikken. Det er heller ikke mange som har for vane å ta sjanser. Men selv om de fleste bare unntaksvis tar sjanser, kan unntakene gjøre at det totalt tas mange sjanser.

Omtrent i samme grad som de tar sjanser i trafikken, *sitter de på med uforsiktede førere*. Figuren viser at 12 prosent sier de aldri sitter på med uforsiktede førere, mens 38 prosent gjør det sjeldent og 39 prosent av og til. En andel på seks prosent gjør det ofte, og fem prosent gjør det svært ofte. Undersøkelsen sier ikke noe om hvorfor de gjør det, om det for eksempel skyldes mangel på alternativer eller at de ikke bryr seg. De fleste gjør det som regel ikke, men det at såpass mange en eller annen gang gjør det kan likevel medføre at det ofte sittes på med uforsiktede førere.

Å *ikke bruke hjelm* kan også være en måte å ta sjanser på. Det er påbudt med hjelm når en kjører moped. De aller fleste retter seg etter påbudet: 88 prosent sier at de svært ofte bruker hjelm. I tillegg er det seks prosent som sier at de gjør det ofte. De færreste har ikke for vane å bruke hjelm. Bare to prosent bruker hjelm av og til, mens en prosent gjør det sjeldent og tre prosent sier de aldri bruker hjelm.

Sykkelhjelmer har ikke samme utbredelse. Halvparten, 51 prosent, sier at de aldri *braker hjelm når de sykler*, 20 prosent gjør det sjeldent og sju prosent av og til. Dette forteller oss at nesten 80 prosent som regel ikke bruker hjelm. Bare seks prosent gjør det

ofte, mens noen flere, 16 prosent, gjør det svært ofte. Det er med andre ord en viss andel som pleier å bruke hjelm, men de utgjør et klart mindretall.

Det viser seg altså at det tas færrest sjanser i forbindelse med lyskryss og mopedkjøring. De aller fleste stopper i lyskryss når lyset skifter og bruker hjelm når de kjører moped. Det er ikke samme oppslutningen om vikeplikten, selv de fleste har for vane å overholde den. Det er heller ikke særlig vanlig å kjøre for nær bilen foran for å signalisere at det går for seint, men det forekommer. Bildet er noe mer variert når det gjelder å ta sjanser generelt, å snakke i håndholdt mobiltelefon mens en kjører, og å sitte på med sjåfører som kjører uforsiktig. Selv om de færreste har for vane å gjøre det, er det mange som gjør det innimellom. Størst uforsiktighet ser vi i forbindelse med sykling: flertallet bruker ikke hjelm.

Det er signifikante forskjeller mellom kommunene i bruk av sykkelhjelme og håndholdt mobiltelefon. Sykkelhjelme brukes minst i Hå, og mest i Gjesdal. Det snakkes minst i håndholdt mobiltelefon i Sola, og mest i Hå. Det er også signifikante forskjeller mellom kvinner og menn. Menn sitter oftere på med utforsiktige førere, de snakker oftere i håndholdt mobiltelefon, de unnlater å stoppe i lyskryss når lyset har skiftet, og de kjører oftere for nær bilen foran for å signalisere forbikjøring. Både mellom kommuner og kjønn er forskjellene små.

4.1.5 Fart

Fart er et sentralt tema i undersøkelsen, og spørreskjemaet inneholder derfor mange spørsmål om hvordan unge forholder seg til fart og fartsgrenser. I dette delkapitlet presenteres svarene på disse spørsmålene. At de presenteres for seg, under overskriften "fart", må ikke forstås dithen at adferden det spørres om ikke også innebærer å ta sjanser. Inndelingen i delkapitler er praktisk begrunnet. Spørsmålene om fart er her gruppert tematisk. Vi presenteres først hvilken aksept som finnes for å kjøre for fort, deretter vansker knyttet til å holde fartsgrenser, så hvor vidt det faktisk kjøres for fort, og til slutt fart i forbindelse med forbikjøring.

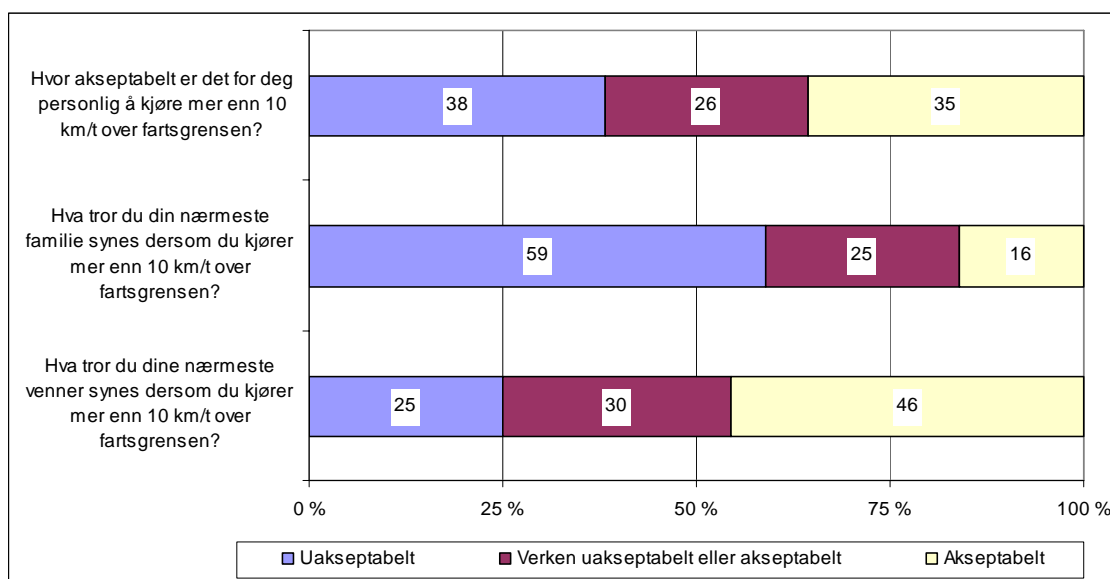
4.1.5.1 Aksept for fart

Tre av spørsmålene i spørreskjemaet handler om egen og andres aksept for å kjøre over fartsgrensen. Spørsmålene lyder:

- Hvor akseptabelt er det for deg personlig å kjøre mer enn 10 km/t over fartsgrensen?
- Hva tror du din nærmeste familie synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?
- Hva tror du dine nærmeste venner synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?

Spørsmålene ble besvart på en skala fra én til fem, der én er helt uakseptabelt og fem er helt akseptabelt. I presentasjonen som følger slås ytterpunktene på skalaen sammen. Verdiene en og to defineres som "uakseptabelt", tre tolkes som en både/og-kategori, og fire og fem indikerer aksept. Vi kan ikke si noe om betydning det har for hvor vidt en

faktisk kjører for fort eller ikke. Likevel kan de gi en pekepinn på hvor akseptert fartsoverskridelser er i de unges omgivelser.



Figur 13 Aksept for å kjøre for fort, andel svar i prosent.

Av figuren går det fram at det er en viss *aksept for at en selv kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen*. Andelen som synes det er akseptabelt er nesten like stor som andelen som ikke synes det: mens 38 prosent mener det er uakseptabelt, sier 35 prosent at det er akseptabelt. En drøy tredjedel synes altså at det er greit å kjøre mer enn 10 km/t for fort. I midten på skalaen finner vi 26 prosent, som kan tolkes som en blanding av aksept og mangel på aksept.

Selv om mange ser ut til å synes det er greit at de selv bryter fartsgrensene, regner de ikke med at *familien* deler denne innstillingen. De færreste, 16 prosent, tror at den nærmeste familien aksepterer det. En fjerdedel forventer en både/og-aksept hos familien, mens 59 prosent sier at familien vil mene det er uakseptabelt. Derimot forventer de en atskillig mer positiv holdning blant *vennene*. Nesten halvparten, 46 prosent, tror vennene synes det er akseptabelt. En fjerdedel tror vennene synes det er uakseptabelt.

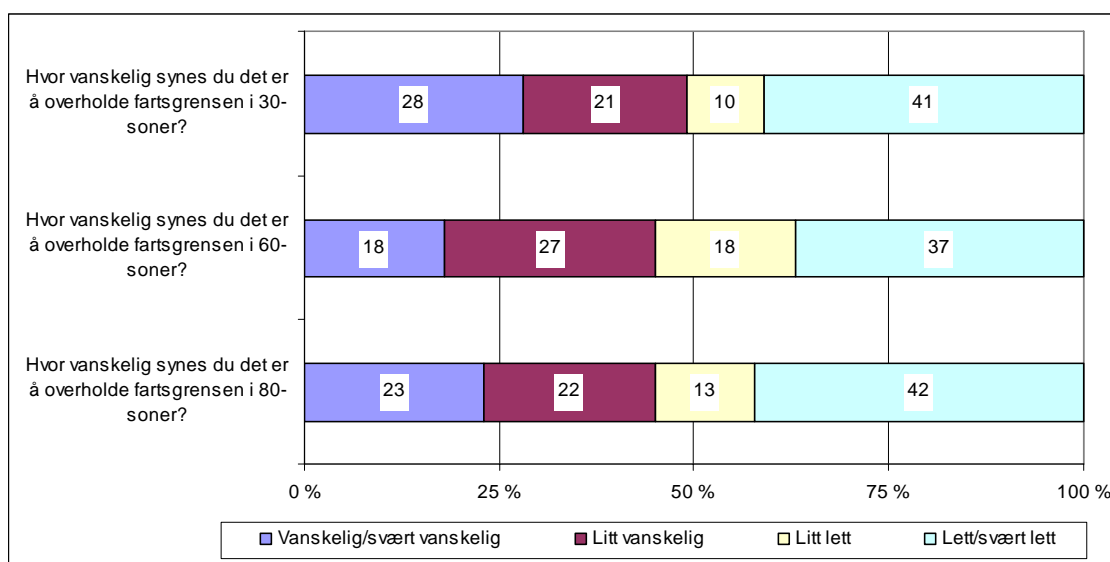
Hvilken kommune en bor i har ingen betydning for hva en selv aksepterer, eller hva en tror familien og venner aksepterer. Mellom kvinner og menn er det derimot signifikante forskjeller. Kvinner oppgir mindre aksept for egne brudd på fartsgrensen enn menn, og de tror også at familie og venner vil vise mindre aksept enn hva mennene tror. Menn aksepterer i større grad at de selv kjører for fort, og de har større tro enn kvinnene på aksept hos familie og venner. Forskjellen er minst i oppfatninger av hvilken aksept en tror en vil få hos den nære familien. Forskjellen mellom kvinner og menn er særlig stor når det gjelder oppfatninger av venners aksept. Menn mener også at venner i stor grad vil synes det er greit å kjøre for fort.

4.1.5.2 Vanskeligheter med å holde fartsgrenser

Som påpekt tidligere er det ikke nødvendigvis samsvar mellom holdninger og adferd. En kan derfor ikke ta for gitt at de som aksepterer å bryte fartsgrensene, faktisk gjør det, eller motsatt, at de som mener det er uakseptabelt ikke gjør det. Spørreskjemaet inneholder flere konkrete spørsmål om å kjøre fortere enn tillatt. Først presenterer vi tre spørsmål om hvor vidt det er vanskelig å holde fartsgrensene:

- Hvor vanskelig synes du det er å holde fartsgrensen i 30-soner?
- Hvor vanskelig synes du det er å holde fartsgrensen i 60-soner?
- Hvor vanskelig synes du det er å holde fartsgrensen i 80-soner?

Svarene ble gitt på følgende skala: svært vanskelig-vanskelig-litt vanskelig-litt lett-litt-svært lett. I det følgende slås ”svært vanskelig” og ”vanskelig” sammen, og ”lett” og ”svært lett”.



Figur 14 Vanskeligheter med å overholde fartsgrensen, andel svar i prosent.

Som figuren viser, er det 30-soner som volder størst problemer, i den forstand at 28 prosent synes det er *vanskelig å holde fartsgrensen i 30-soner*. Ytterligere 21 prosent sier det er litt vanskelig. Det er imidlertid flere som synes det er lett: 41 prosent svarer at det er lett eller svært lett, mens 10 prosent sier det er litt lett.

En andel på 18 prosent synes det er *vanskelig å holde fartsgrensen i 60-soner*. Like mange mener det er litt lett. Flere sier det er litt vanskelig (27 prosent). Den største andelen finner vi blant de som synes det er lett, de utgjør 37 prosent.

En fjerdedel synes det er *vanskelig å holde farten i 80-soner*. Dertil er det 22 prosent som sier det er litt vanskelig. Motsatt er det 13 prosent som sier det er litt lett, og 42 prosent som sier det er lett.

Til tross for at det framgår av figuren at det er flere som synes det er lett å holde fartsgrensene enn som synes det er vanskelig, er det ikke snakk om et overveldende flertall. En kan derfor hevde at svarene fordeler seg relativt jevnt over de forskjellige svarkategoriene. Dette blir spesielt tydelig dersom svarene slås ytterligere sammen, slik at bare skilles mellom ”vanskelig” og ”lett”. Da ser en at svarene fordeler seg nokså likt. Særlig gjelder det for 30-soner, der det bare er to prosent flere som synes det er lett. For 60-soner og 80-soner er forskjellen på 10 prosentpoeng.

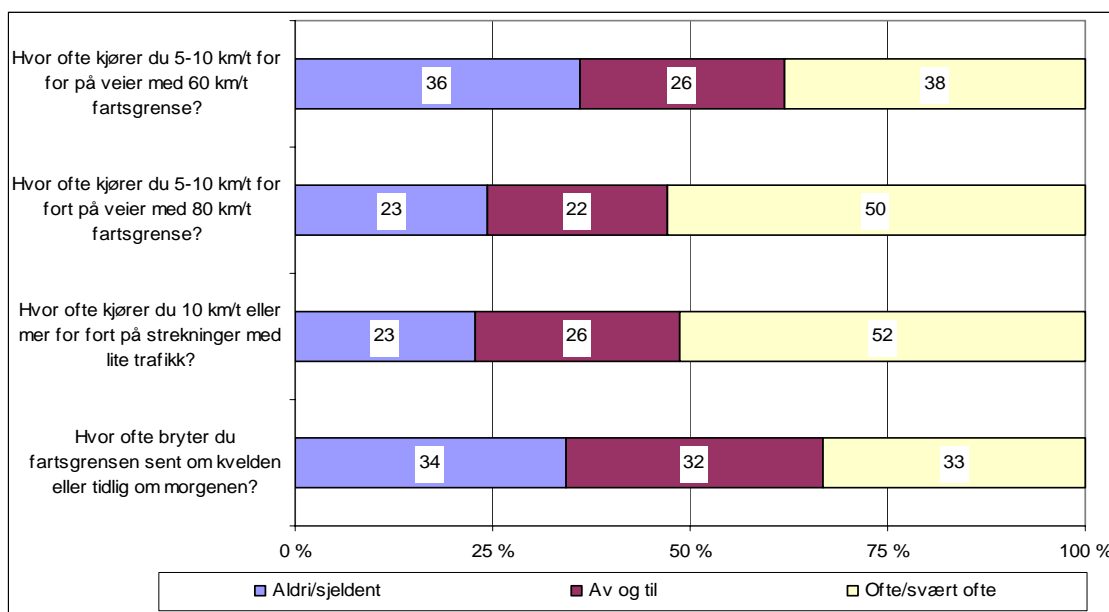
Sammenlikninger av gjennomsnitt viser en signifikant forskjell mellom kommunene for spørsmålet om å holde fartsgrensen i 80-soner. De som synes det er lettest å holde rett fart i 80-soner bor i Sola, mens de som bor i Hå synes det er vanskeligst. Menn synes det er signifikant vanskeligere enn kvinner å holde farten i 60- og 80-soner. Forskjellen er imidlertid liten.

4.1.5.3 Fartsoverskridelser

Hva så med den faktiske adferden? I spørreskjemaet stiller vi følgende spørsmål om hvor ofte de kjører for fort i ulike situasjoner:

- Hvor ofte kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 60 km/t-fartsgrense?
- Hvor ofte kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 80 km/t-fartsgrense?
- Hvor ofte kjører du 10 km/t eller mer for fort på strekninger med lite trafikk?
- Hvor ofte bryter du fartsgrensen sent om kvelden eller tidlig om morgenen?

Svaralternativene bestod av svarene aldri, sjeldent, av og til, ofte, og svært ofte. I presentasjonen som følger er ”aldri” og ”sjeldent” slått sammen, og ”ofte” og ”svært ofte”.



Figur 15 Å kjøre for fort, andel svar i prosent.

En drøy tredjedel, 36 prosent, sier at de aldri eller sjeldent *kjører 5-10 km/t for fort i 60-soner*. Omtrent like mange, 38 prosent, svarer at de ofte eller svært ofte gjør det. En andel på 26 prosent gjør det av og til. Å kjøre litt over fartsgrensen i 60-soner er med andre ord forholdsvis utbredt. Enda flere kjører for fort i 80-soner. En av to har for vane *å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen der den er 80 km/t* (50 prosent). Det er omtrent like mange som av og til kjører for fort som ikke gjør det, henholdsvis 22 og 23 prosent.

Det er også nokså vanlig å kjøre for fort der det er lite trafikk. Drøyt halvparten forteller at *de kjører 10 km/t eller mer for fort på strekninger med lite trafikk*. Bare 23 prosent sier at de ikke gjør det, mens 26 prosent gjør det av og til. Mange steder vil det være lite trafikk utenom vanlig dagtid. En del unge øker farten på tider av døgnet når trafikken er liten. *Å kjøre for fort tidlig eller sent på døgnet* er likevel ikke så utbredt som å kjøre for fort på lite trafikkerte strekninger. Svarene fordeler seg omtrent likt, med en tredjedel i hver kategori. Det innebærer at andelen som sier at de ofte kjører for fort sent om kvelden og tidlig om morgenen er omtrent like stor som de som ikke gjør det (henholdsvis 33 og 34 prosent). Gruppen som kjører for fort av og til er omtrent like stor (32 prosent).

Tallene forteller at mange kjører for fort i 80-soner og på lite trafikkerte strekninger. Ikke like mange, men likevel en viss andel, bryter fartsgrensen i 60-soner og på tider av døgnet når det er lite trafikk.

Når vi sammenlikner kommunene finner vi signifikante forskjeller i hvor ofte det kjøres for fort i 80-soner, tidlig om morgenen og sent om kvelden, og på lite trafikkerte strekninger. Det kjøres oftest for fort i 80-soner i Gjesdal, sjeldnest i Klepp. Det er også de som bor i Klepp som sjeldnest kjører for fort der det er lite trafikk. De som oftest gjør det, bor i Hå. De som oftest kjører for fort om morgenen og kvelden, bor i Time. De som gjør det sjeldnest, bor i Randaberg. Forskjellen på hvordan det kjøres i 80-soner er svært liten, på kjøring morgen og kveld og på lite trafikkerte veier noe større.

Også sammenlikninger mellom menn og kvinner viser signifikante forskjeller, men disse er små. Forskjellene går ut på at menn kjører oftere for fort i alle sammenhenger, det vil si både i 60-soner, i 80-soner, tidlig om morgenen og sent om kvelden, og på veier med lite trafikk.

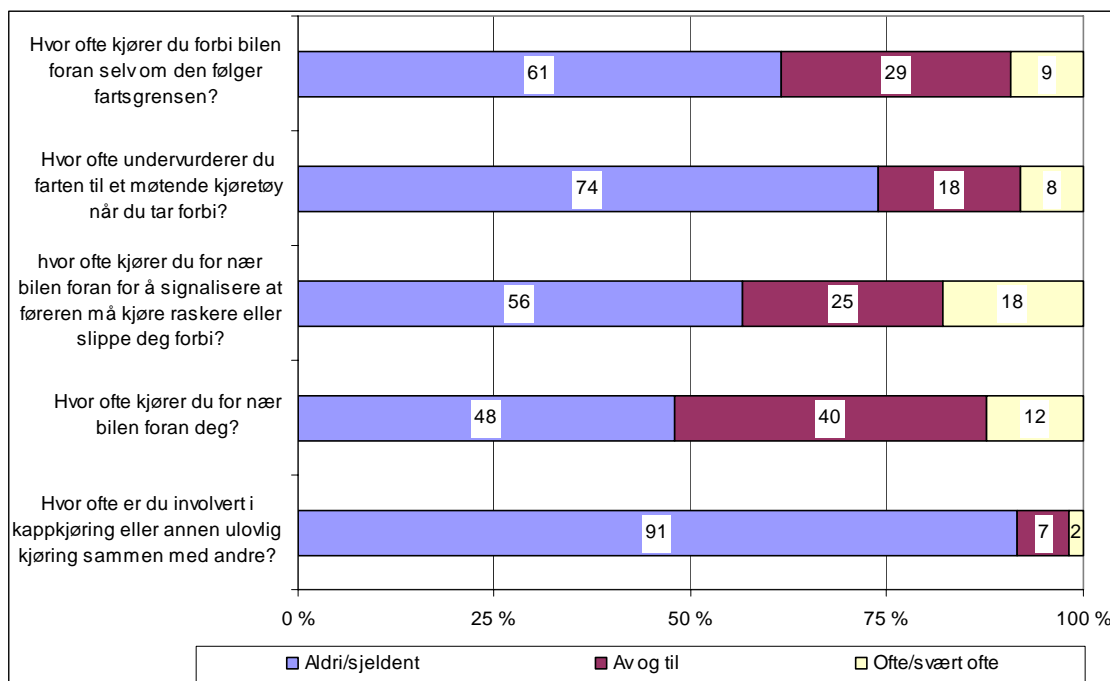
4.1.5.4 Fart og forbikjøring

Fart og forbikjøring henger sammen på flere måter. Blant annet kan et ønske om fart motivere til forbikjøring, samtidig som mange kan erfare at selve forbikjøringen krever høy hastighet. Vil en avdekke folks forhold til fart, kan det derfor være nyttig å også stille spørsmål om forbikjøring. I spørreskjemaet stiller vi følgende spørsmål om forbikjøring:

- Hvor ofte kjører du forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen?
- Hvor ofte undervurderer du farten til et møtende kjøretøy når du tar forbi?

- Hvor ofte kjører du for nær bilen foran deg for å signalisere at føreren må kjøre raskere eller slippe deg forbi?
- Hvor ofte kjører du for nær bilen foran?
- Hvor ofte er du involvert i kappkjøring eller annen ulovlig kjøring sammen med andre?

Svarene fordeler seg som vist i figuren nedenfor.



Figur 16 Fart og forbikjøring, andel svar i prosent

Det ser ut til at det å ha en bil foran som holder fartsgrensen, demper egen fart. De færreste vil nemlig kjøre forbi. På spørsmålet ”Hvor ofte kjører du forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen?” svarer 62 prosent at de aldri eller sjelden kjører forbi. En viss andel, 29 prosent, gjør det av og til. Bare ni prosent kjører ofte forbi biler som holder fartsgrensen.

Ved forbikjøring er det en risiko for at sjåføren feilberegner farten til møtende kjøretøy, men det er ikke vanlig blant deltakerne i denne undersøkelsen. Et flertall på 73 prosent forteller at de sjelden eller aldri *undervurderer farten til møtende kjøretøy når de tar forbi*. Noen (18 prosent) gjør det av og til, og åtte prosent gjør det ofte. Feilberegning av andres fart er med andre ord ikke et svært utbredt problem, men det er ikke desto mindre en viss andel som stadig gjør det.

Et alternativ til forbikjøring er å gi signaler til sjåføren i bilen foran om at han eller hun må sette opp farten. For å få avdekket i hvilken grad dette er vanlig praksis, ble informantene bedt om å svare på ”*hvor ofte kjører du for nær bilen foran deg for å signalisere at føreren må kjøre raskere eller slippe deg forbi?*”. Flertallet (57 prosent)

gjør sjelden eller aldri den slags. En fjerdedel gjør det av og til, mens 18 prosent gjør det ofte eller svært ofte.

Det forekommer også at informantene *kjører for nær bilen foran*, uten noen spesiell grunn. Bortimot halvparten (48 prosent) sier at de sjelden eller aldri gjør det. Nesten like mange (40 prosent) gjør det av og til.

Spørreskjemaet inneholdt også et spørsmål om kappkjøring, formulert slik: ” *Hvor ofte er du involvert i kappkjøring eller annen ulovlig kjøring sammen med andre?*” Denne form for kjøring er svært lite utbredt. Nesten alle (91 prosent) forteller at de sjelden eller aldri gjør det. Flesteparten (73 prosent) gjør det aldri, mens en gruppe på 18 sier de gjør det sjeldent. Likevel er sju prosent som gjør det av og til og to prosent som gjør det ofte eller svært ofte.

Mellom kommunene er det signifikante forskjeller knyttet til hvor ofte de kjører forbi bilen foran selv om den holder fartsgrensen, og hvor ofte de er med på kappkjøring. De kjører sjeldnest forbi i Klepp, oftest i Hå. Det er minst kappkjøring i Time, og mest i Hå. Forskjellene er imidlertid minimale.

Også mellom kvinner og menn er det signifikante forskjeller. Menn kjører oftere forbi bilen foran selv om den holder fartsgrensen, de kjører oftere nær bilen foran for å signalisere at det går for seint eller at de ønsker å kjøre forbi, og de er oftere involvert i kappkjøring. Andelen som deltar i kappkjøring er liten, men det forekommer og menn kappkjører oftere enn kvinner.

4.2 Irritasjonsmomenter

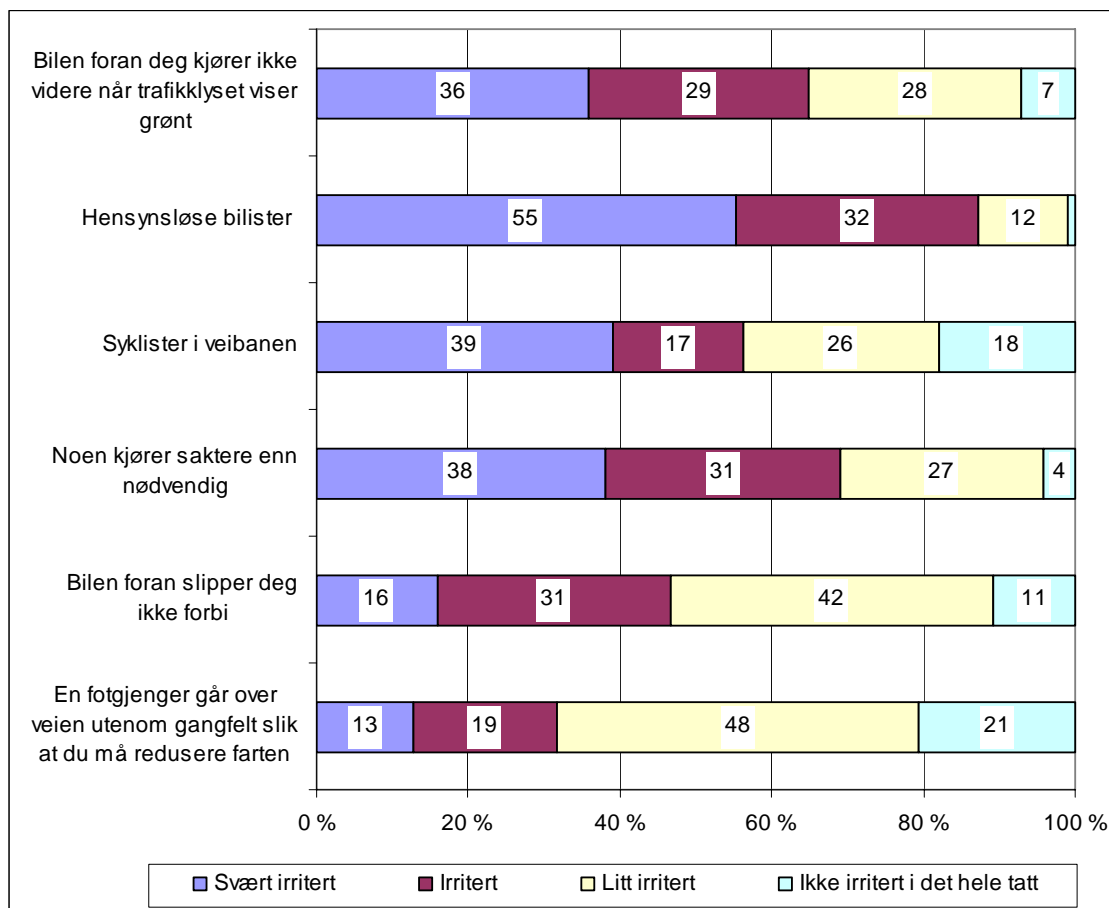
Spørreskjemaet inneholdt spørsmål om hvor vidt enkelte situasjoner og trafikanter er irriterende. De unge ble bedt om å ta stilling til *I hvilken grad du blir irritert i følgende situasjoner*:

- En fotgjenger går over veien utenom gangfelt slik at du må redusere farten
- Bilen foran slipper deg ikke forbi
- Noen kjører saktere enn nødvendig
- Syklister i veibanen
- Hensynsløse bilister
- Bilen foran deg kjører ikke videre når trafikklyset viser grønt

De ble gitt svaralternativene som en skala fra ”svært irritert”, ”irritert”, ”litt irritert” og til ”ikke irritert i det hele tatt”. I tillegg ble det gitt mulighet til å svare uaktuelt. Uaktuelt er imidlertid holdt utenom analysen.

Som vist i figur 17 skaper *hensynsløse bilister* mer irritasjon enn de andre situasjonene som er listet opp. Drøyt halvparten (55 prosent) blir svært irritert av hensynsløse bilister. For øvrig blir respondentene like irriterte, det vil si at omtrent like mange sier at de blir svært irriterte, over *syklister i veibanen*, at *noen kjører saktere enn nødvendig*, og

bilister foran som ikke kjører videre når trafikkllyset viser grønt. Fotgjengere som går over veien utenom gangfelt slik at en må redusere farten skaper minst irritasjon. At bilen foran ikke slipper deg forbi er heller ikke til stor irritasjon.



Figur.17 Hvor irritert blir du i trafikksituasjoner?

Kvinner og menn svarer langt på veg likt, men menn blir signifikant mer irriterte enn menn når biler foran ikke slipper forbi, og når noen kjører saktere enn nødvendig. Kvinner lar seg imidlertid i større grad enn menn irriterte over hensynsløse bilister. Forskjellene er imidlertid små. Det er ingen signifikante forskjeller mellom kommunene.

5 Handlings- og holdningsindikatorer

Presentasjonene til nå bygger på tabellanalyse av ulike spørsmål og påstander som respondenten ble bedt om å besvare. I dette kapitlet benytter vi faktoranalyse. Som nevnt i kapittel 2 er faktoranalyse spesielt egnet til å forenkle et datamateriale ved å uteske påstander som samvarierer og gir uttrykk for samme dimensjon. Samtidig gir en indikator basert på ulike faktorer et mer helhetlig bilde av en dimensjon enn en selvstendig påstand (variabel) alene. Indikatorer reduserer også betydningen av manglende verdier på enkeltvariabler.

Da spørreskjemaet ble utformet la vi vekt på å bruke spørsmål som har vært benyttet i andre undersøkelser samtidig som vi tilpasset påstander og spørsmål til mål for nullvisjonsprosjektet på Jæren. På grunn av justeringene som er foretatt i skjemaet valgte vi ikke å bygge direkte på identifiserte faktorer fra tidligere undersøkelser, men å foreta nye eksplorerende faktoranalyser for å finne påstander som samvarierer og inngår som faktor i en dimensjon. Analysen avdekket til sammen 16 dimensjoner basert på 5 ulike sett av spørsmål². Som nevnt har vi benyttet Cronbachs alfa som mål på indre konsistens mellom variablene som inngår i faktoren. Grupper av variabler (indikatorer) med en verdi høyere enn 0,6 vurderes å ha god nok indre konsistens til at de gir uttrykk for en dimensjon. Indikatorer med lavere verdi enn 0,6 er derfor ekskludert. Etter en slik reliabilitetsanalyse sitter vi igjen med seks dimensjoner. Med bakgrunn i påstandene som inngår i indikatorene har vi gitt dem følgende navn:

- Fart og flyt
- Fartsvalg og regelbrudd
- Bilbeltebruk
- Sjansetaking
- Holdning til andre trafikanter
- Aksept for overtredelse av fartsgrenser

I det følgende presenterer vi fordelinger for hver indikator på kjønn og kommune. Til det har vi kategorisert indikatoren for å gjøre den lettere tolkbar. Deretter har vi benyttet lineær regresjonsanalyse for avgjøre hvilke forklaringsvariabler som påvirker variasjonen i dimensjonen (indikatoren). Til det benytter vi indikatoren i sin opprinnelige form (det vil si ikke kategorisert).

2 Måten påstander/spørsmål er stilt opp på og kategorisering av svarene gjør at vi må foreta separate faktoranalyser for ulike grupper av påstander/spørsmål.

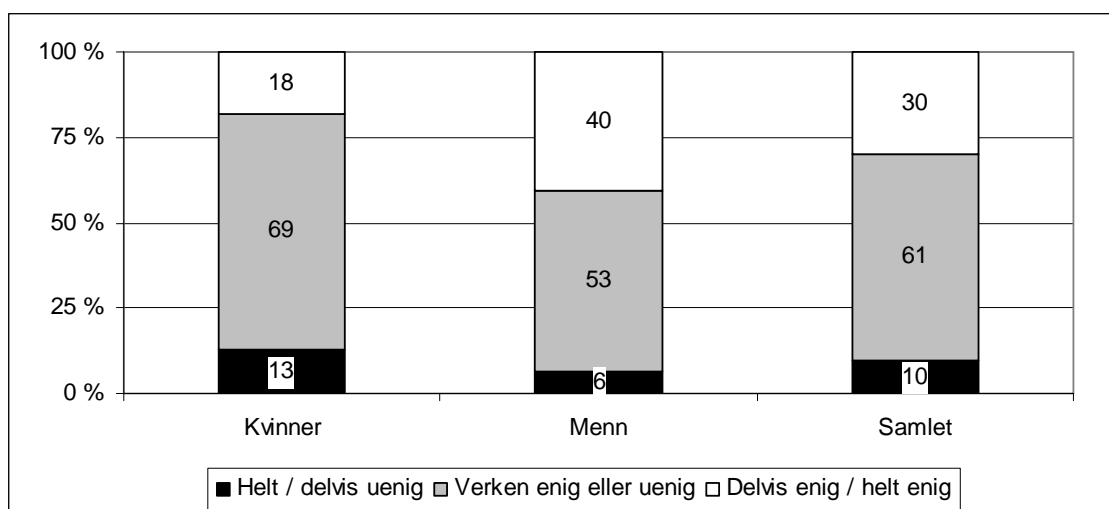
5.1 Fart og flyt

Indikatoren *fart og flyt* er satt sammen av seks påstander som dreier seg om holdning til hastighet og trafikkregler. Respondentene ble bedt om å vurdere grader av enighet eller uenighet med de ulike påstandene og ble gitt mulighet til å svare helt uenig, delvis uenig, verken uenig eller enig, delvis enig og helt enig. Helt uenig er gitt tallverdien 1 og helt enig 5. For å kunne tolke indikatorens skalaverdi har vi omkodet variabel 2 og 6 slik at skalaen på disse variablene har samme retning som de andre variablene, det vil si at vi justerer for at noen av påstandene er positivt formulert mens andre er negativt formulert. Følgende påstander inngår i indikatoren:

1. Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig.
2. Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er (*snudd*).
3. Det er ikke alle trafikkregler som kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken.
4. Bilkjøring er ikke bare transport, det er også fart og moro.
5. For å komme forbi kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran
6. Det er bare "idioter" som råkjører (*snudd*).

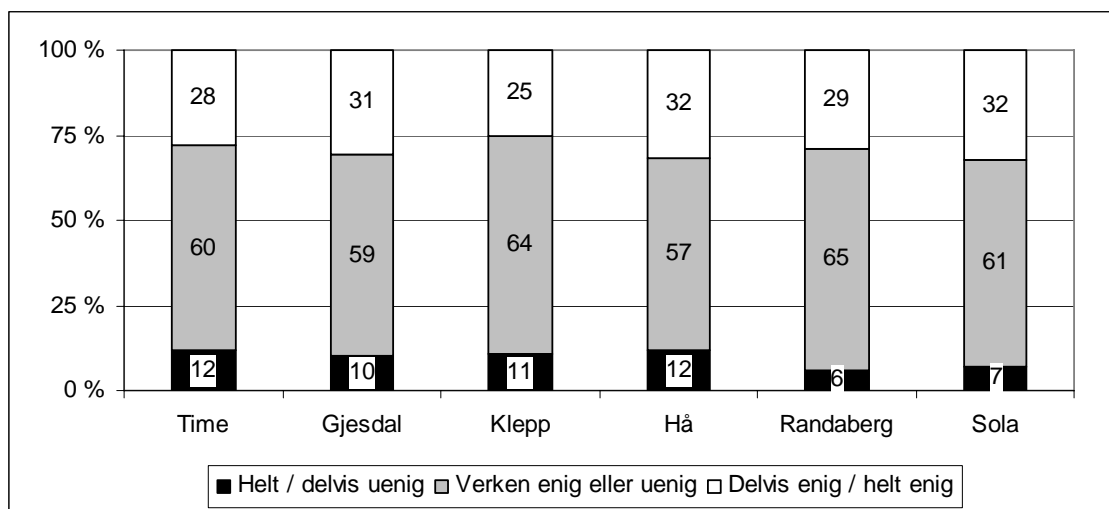
Indikatoren gir samlet sett uttrykk for holdning til små regelbrudd i forhold til fart og flyt i trafikken. Cronbachs alfa for indikatoren viser at 68 prosent av variansen er reliabel varians.

Som vist ved hjelp av stolpen til høyre i figur 18, uttrykker indikatoren at 30 prosent er *helt* eller *delvis enig* i at det greit med mindre regelbrudd knyttet til fart og flyt i trafikken. Menn og kvinner viser ulik holdning, jamfør stolpene til venstre i figuren. Det er signifikant flere menn som uttrykker hel eller delvis enighet med dette enn kvinner.



Figur 18. Enig- eller uenighet i forhold til indikatoren *fart og flyt* samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel svar i prosent.

Som for kjønn er det variasjoner blant unge i de ulike kommunene. Unge i Randaberg og Sola er i mindre grad *helt* eller *delvis uenige* i at det er greit med mindre regelbrudd knyttet til fart og flyt, enn unge i de andre kommunene.



Figur 19. Enig eller uenighet i forhold til indikatoren fart og flyt fordelt på kommune, kategorisert. Andel svar i prosent.

Til nå har vi sett på bivariate sammenhenger for indikatoren fart og flyt fordelt på henholdsvis kjønn og bosted. I det ligger at vi har sett hvordan kvinner og menn svarer, og hvordan unge i de forskjellige kommunene svarer. Ved hjelp av regresjonsanalyse kan vi nyansere dette bildet. Regresjonsanalyse er en multivariat analyse der vi ser på hvilken relativ effekt kjønn og bosted har på indikatoren. I tillegg til kjønn og geografi har vi valgt å inkludere variablene *alder* og *trafikkuhell og at det kan skje deg*³. Vi benytter de samme variablene som kontrollvariabler i regresjonsanalysene for alle indikatorene se tabell 3 på neste side.

For å tolke tabellen er det mest interessant å se på den ustandardiserte koeffisienten og dens signifikans. I tabellen har vi ved hjelp av en stjerne markert at variabelen kjønn er signifikant på 0,05 nivå. Dette betyr at det er en signifikant forskjell mellom kvinner og menn også når en kontrollerer for verdiene for de andre variablene i modellen. Det er videre en signifikant forskjell mellom bosatte i Hå kommune (kommunen som modellen referer til) og bosatte i Sola kommune, men da kun på 0,10 nivå.

³ Dette er ett av to spørsmål om trafikkuhell. Spørsmålet ble stilt på følgende måte: Hvor ofte tenker du på følgende situasjoner? Trafikkuhell og at det kan skje deg. Det ble gitt mulighet til å gi følgende svar: Aldri, sjeldent, av og til, ofte og svært ofte.

Tabell 3. Regresjonsanalyse med indikatoren fart og flyt som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient
Konstantleddet*	2,559	
Kjønn*	0,278	0,260
Alder	0,002	
Time	0,028	
Gjesdal	0,075	
Klepp	0,008	
Randaberg	0,056	
Sola**	0,084	
Tenker på trafikkuhell og at det kan skje deg?	0,020	

* $p > 0.05$ ** $p > 0.10$

Vi viser her utregningene med kjønn som eksempel: Kvinner har verdien 1 og menn har verdien 2. For å komme fram til forskjellen mellom menn og kvinner når vi har kontrollert for alder, bostedskommune og variabelen ”tenker på at trafikkuhell kan skje deg”⁴, kommer vi fram til verdien 2,8 for kvinner (konstantleddet (2,559) addert med verdi 1 multiplisert med standardisert koeffisient for kjønn) og 3,3 for menn (konstantleddet (2,559) addert med verdi 2 multiplisert med standardisert koeffisient for kjønn). Det vil si at menn generelt sett er mer opptatt av fart og flyt i trafikken enn kvinner.

Forklart varians ligger på 6,4 prosent. Forenklet betyr dette at vår regresjonsmodell med spesiell vekt på kjønn, alder og bosted forklarer 6,9 prosent av årsakene som gjør at en er opptatt av fart og flyt i trafikken. Det vil med andre ord også være andre variabler som bidrar til å forklare variasjonen i holdninger til fart og flyt.

5.2 Fartsvalg og regelbrudd

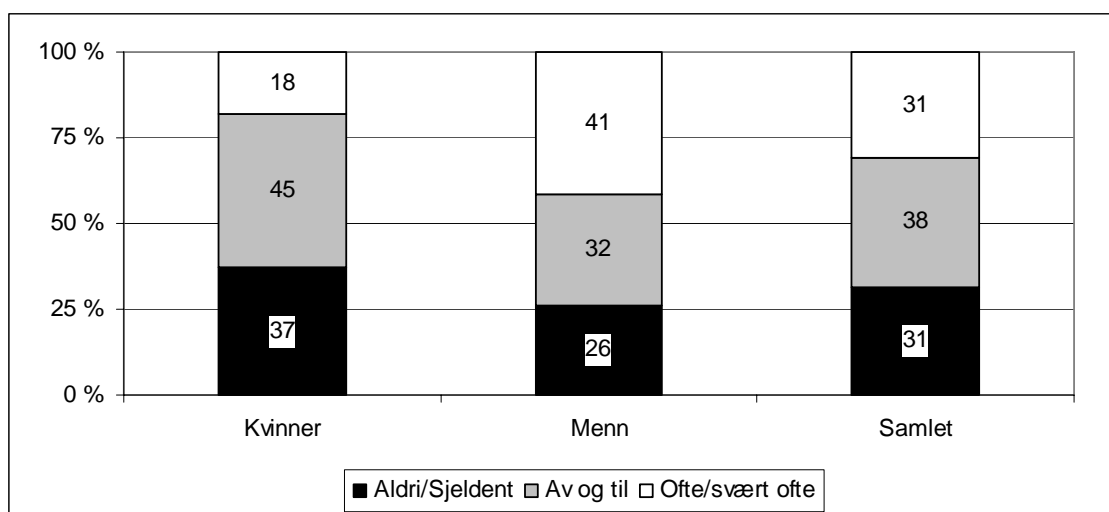
Dimensjonen *fartsvalg og regelbrudd* baserer seg på åtte variabler der vi ba informantene angi hvor ofte de bryter farts grensene eller foretar liknende regelbrudd. De kunne svare aldri, sjeldent, av og til, ofte, svært ofte og uaktuelt fordelt på en skala med verdien én for aldri og verdien fem for svært ofte. Kategorien uaktuelt er holdt utenfor analysene. Følgende påstander inngår i dimensjonen.

1. Hvor ofte kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 60 km/t fartsgrense?
2. Hvor ofte kjører du 10 km/t eller mer for fort på strekninger med lite trafikk?
3. Hvor ofte bryter du fartsgrensen sent om kvelden eller tidlig om morgenen?
4. Hvor ofte kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 80 km/t fartsgrense?

4 Vi har valgt kun å framstille forskjellen mellom kjønn i eksempelet.

5. Hvor ofte tøyser du trafikkreglene litt for å komme raskere fram?
6. Hvor ofte kjører du forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen?
7. Hvor ofte kjører du for nær bilen foran deg?
8. Hvor ofte kjører du for nær bilen foran for å signalisere at føreren må kjøre raskere eller slippe deg forbi?

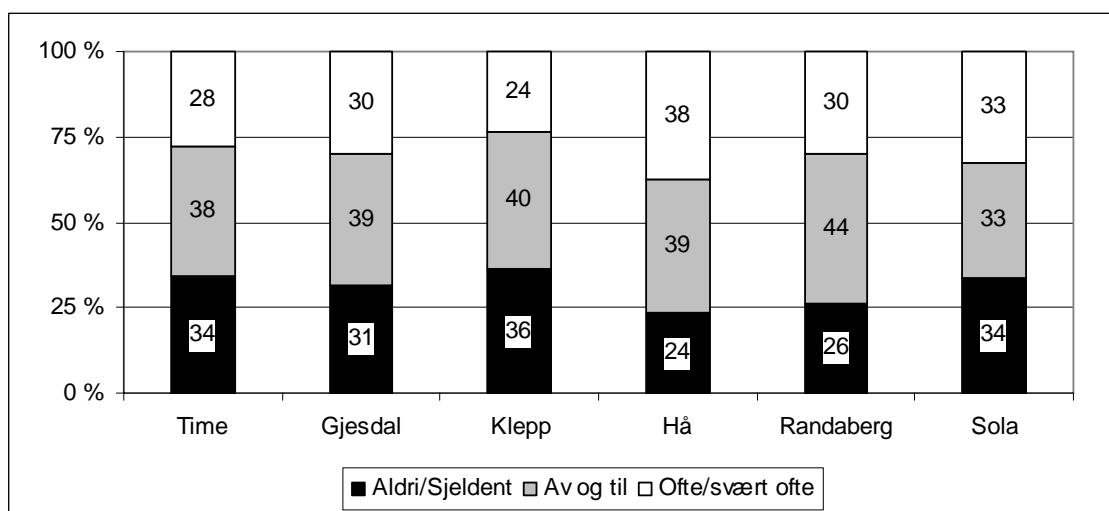
I motsetning til forrige indikator som dreide seg om holdning, dreier spørsmålene i dette indikatorsettet seg om vurderinger av egen handling. 90 prosent av variansen til indikatorsettet er reliabel varians (Cronbachs alfa).



Figur 20. Vurdering av eget fartsvalg og regelbrudd samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel svar i prosent.

Som vist til høyre i figur 20 viser dimensjonen at 31 prosent aldri eller sjeldent bryter fartsgrensene. Videre foretar 38 prosent av og til slike regelbrudd. Med andre ord foretar nesten en av tre ofte/eller svært ofte regelbrudd knyttet til fart. Dette innebærer at nærmere 3700 unge i utvalgs kommunene ofte eller svært ofte foretar regelbrudd knyttet til fart.

Også for denne dimensjonen er det klare forskjeller mellom unge menn og kvinner på Jæren. Det er betydelig flere menn som foretar handlingsvalg som innebærer regelbrudd og kjører for fort enn kvinner. 11 prosentpoeng flere kvinner foretar aldri (37 prosent) slike regelbrudd sammenlignet med menn (26 prosent). Forskjellen er signifikant.



Figur 21. Vurdering av eget fartsvalg og regelbrudd, kategorisert. Andel i prosent.

Hvis vi sammenligner de seks Jærkommunene ser vi at Klepp og Hå skiller seg ut. Klepp har både lavest andel (24 prosent) som ofte eller svært/ofte velger å kjøre over fartsgrensen, samt høyest andel som aldri eller sjeldent gjør det. Handlingsvalg blant unge i Hå ligger i motsatt ende av skalaen. Hele 38 prosent plasserer seg i kategorien ofte/eller svært ofte i forhold til eget fartsvalg og regelbrudd.

Tabell 4. Regresjonsanalyse med indikatoren fartsvalg og regelbrudd som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient
Konstantleddet	-0,151	
Kjønn*	0,420	0,229
Alder*	0,131	0,380
Time*	-0,280	
Gjesdal	-0,160	
Klepp*	-0,240	
Randaberg	-0,147	
Sola*	-0,238	
Tenker på trafikkuhell og at det kan skje deg?	-0,037	

* $p > 0.05$ ** $p > 0.10$

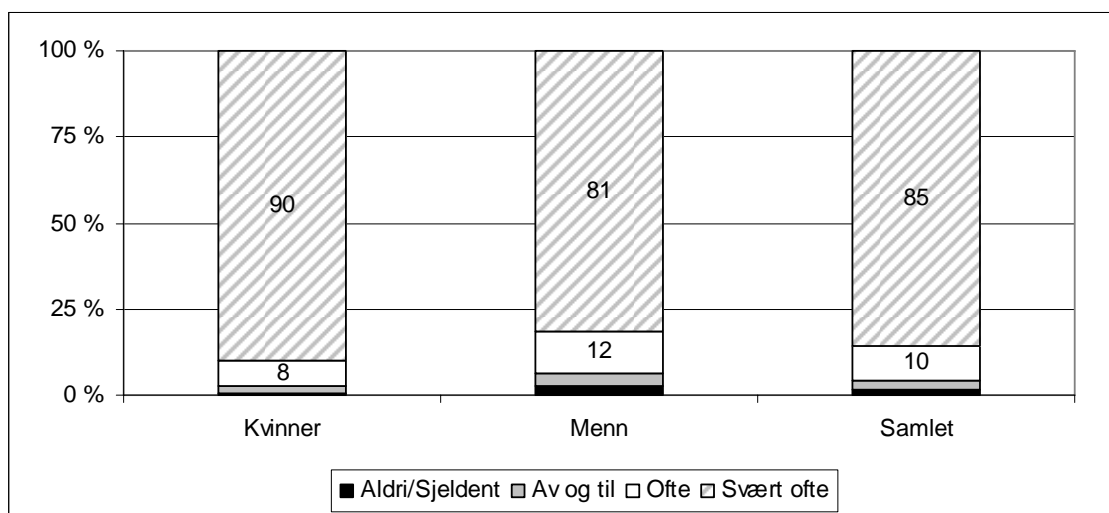
Regresjonsanalysen for indikatoren fartsvalg og regelbrudd viser at både kjønn og alder bidrar signifikant til forklaringsmodellen. I tillegg ser vi at det er signifikant forskjell mellom bosatte i Time, Klepp og Sola sammenlignet med Hå (som utgjør basiskommunen). Vi kan med andre ord konkludere med at der er signifikant forskjell mellom kvinner og menn samt mellom yngre og eldre i målgruppen. I tillegg ser det ut til at bostedskommune har betydning. Negativt fortegn viser at unge i Hå er mer enige i at de velger å kjøre over fartsgrensen og regelbrudd sammenlignet med de andre kommunene. Forklart varians er 19,5 prosent.

5.3 Bilbeltebruk

Undersøkelsen inneholdt tre variabler (påstander) som spesifikt dreide seg om bruk av bilbelte. Faktoranalysen viste at det var stor grad av samvariasjon mellom disse tre variablene. Den ene variabelen gjaldt beltebruk i baksetet, den andre i framsetet og den tredje beltebruk på korte turer. Som indikator gir kombinasjonen av disse variablene et godt bilde av generell bruk av bilbelte. Dette kan vi også se av at 82 prosent av variansen til indikatorsettet er reliabel varians (Cronbachs alfa).

Det ble gitt mulighet til å svare aldri, sjeldent, av og til, ofte, svært ofte og uaktuelt. Påstandene var som følger:

1. Hvor ofte bruker du bilbelte når du sitter i baksetet?
2. Hvor ofte bruker du bilbelte når du sitter i framsetet?
3. Hvor ofte bruker du bilbelte når du bare skal en kort tur?

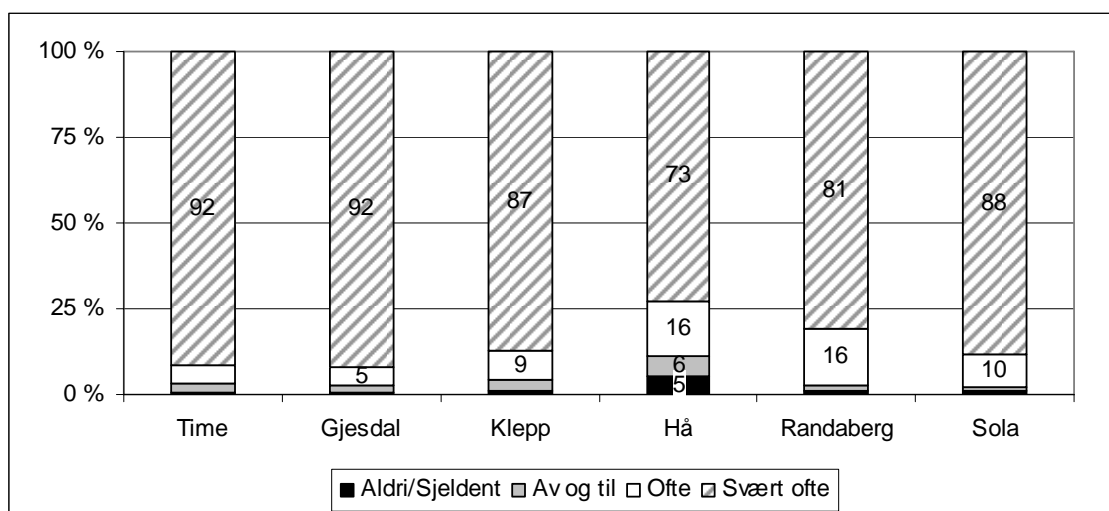


Figur 22. Bilbeltebruk samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel i prosent.

Som vist i figur 22 bruker 85 prosent svært ofte bilbelte. 1,7 prosent svarer at de sjeldent eller aldri bruker bilbelte. Dette utgjør rundt 200 unge på Jæren.

Undersøkelsen viser at det er en signifikant kjønnsforskjell i bruk av bilbelte. Unge kvinner skårer nærmere 10 prosentpoeng høyere enn blant unge menn på beltebruk.

Dersom vi skiller mellom unge i ulike kommuner ser vi at beltebruken er høyest i Time og Gjesdal og lavest i Hå (se tabell 23 på neste side). Det er hele 5 prosent i Hå som aldri/sjeldent bruker bilbelte samt 6 prosent kun av og til benytter bilbelte. Hvis vi sammenligner Hå med kommunen der de unge oppgir høyest beltebruk, Time, er det en forskjell på hele 19 prosentpoeng. Det kan med andre ord se ut til at det eksisterer ulike kulturer for bruk av bilbelte mellom kommuner.



Figur 23. Bilbeltebruk fordelt på kommune, kategorisert. Andel i prosent

Som gjengitt i tabell 5 viser regresjonsanalysen at kjønn, samt det at en tenker på trafikkuhell og at det kan skje en selv, bidrar signifikant i vår forklaringsmodell. Modellen viser dessuten at bosted har betydning. Kvinnenes vurderinger viser en høyere beltebruk enn blant menn. Det er også en positiv sammenheng mellom bilbeltebruk og hvor ofte en tenker på trafikkuhell og at det kan skje en selv. Sammenlignet med Hå er beltebruken signifikant høyere i alle de andre Jærkommunene. Variablene bidrar til å forklare 5,4 prosent av variansen.

Tabell 5. Regresjonsanalyse med indikatoren beltebruk som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient
Konstantleddet*	4,796	
Kjønn*	-0,144	-0,120
Alder	-0,010	
Time*	0,309	
Gjesdal*	0,332	
Klepp*	0,259	
Randaberg*	0,226	
Sola*	0,277	
Tenker på trafikkuhell og at det kan skje deg? *	0,047	0,068

* $p > 0.05$ ** $p > 0.10$

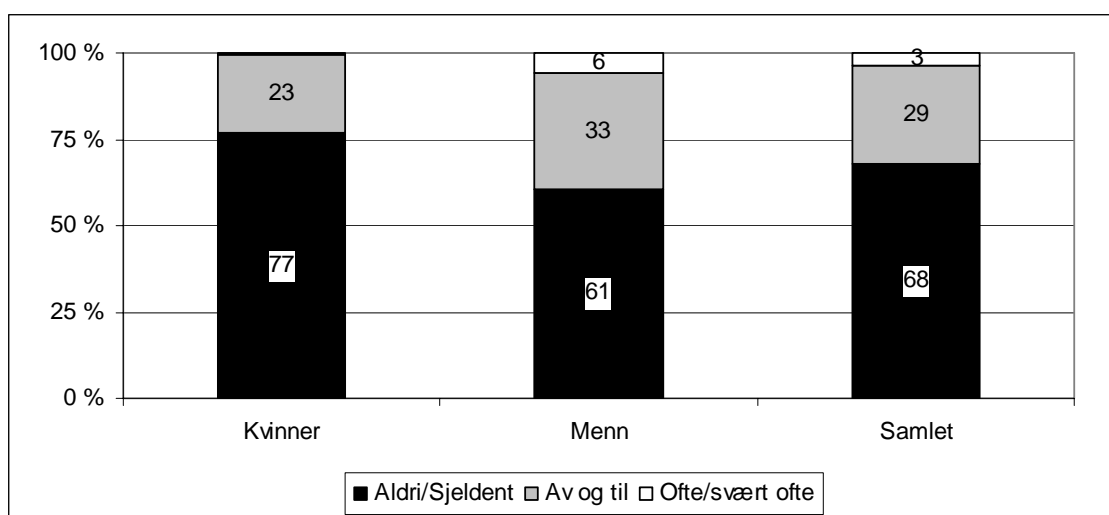
5.4 Sjansetaking

Indikatoren *sjansetaking* er konstruert på bakgrunn av åtte påstander. Det ble spurt om hvor ofte respondenten foretar ulike handlinger ut fra følgende svarkategorier: Aldri, sjeldent, av og til, ofte, svært ofte, uaktuelt. Uaktuelt ble utelatt fra analysene. Følgende påstander inngår i indikatoren:

1. Hvor ofte kjører du for nær bilen foran deg?

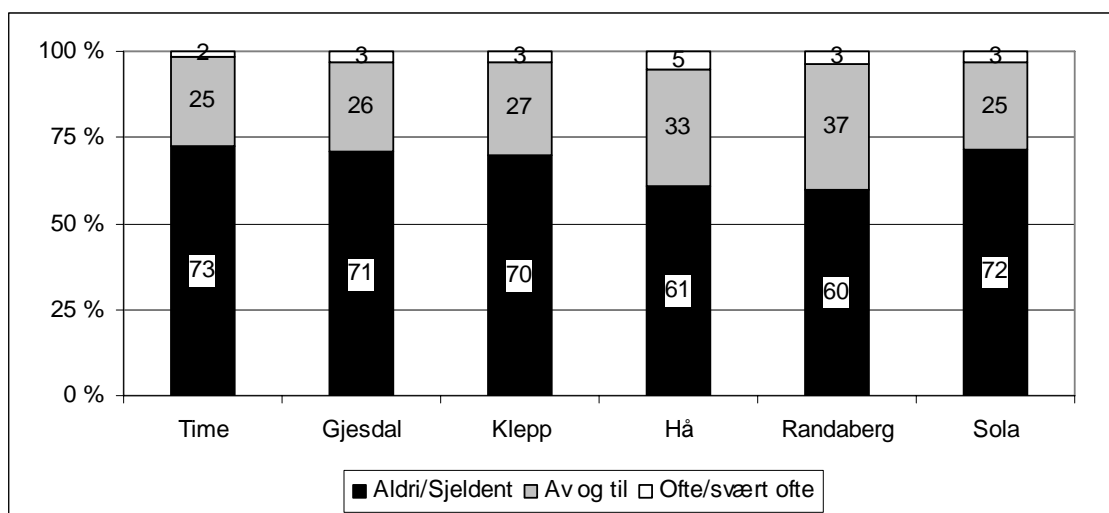
2. Hvor ofte tar du sjanser i trafikken?
3. Hvor ofte lar du deg påvirke av passasjer til å kjøre mer uforsiktig?
4. Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene?
5. Hvor ofte tøyser du trafikkreglene litt for å komme raskere fram?
6. Hvor ofte kjører du forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen?
7. Hvor ofte kjører du for nær bilen foran for å signalisere at føreren må kjøre raskere eller slippe deg forbi?
8. Hvor ofte er du involvert i kappkjøring eller annen ulovlig kjøring sammen med andre?

De fleste påstandene tilhører samme bolk av spørsmål, mens påstand tre tilhører en bolk spørsmål med samme svarkategori, men der det eksplisitt ble framhevet at respondenten skulle svare på bakgrunn av erfaringer som passasjer selv, eller med passasjer i bil. 80 prosent av variansen (Cronbachs alfa) til indikatorsettet er reliabel varians.



Figur 24. Indikatoren sjansetaking samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel svar.

Figuren viser at rundt en av tre tar av og til eller ofte/svært ofte sjanser i trafikken som innebærer brudd på trafikkreglene. Dette innebærer at i overkant av 3800 unge på Jæren handler avvikende i forhold til normer for sikker ferdsel. Igjen gjelder det unge menn mer enn unge kvinner. Forskjellen er signifikant. Indikatoren gir med andre ord uttrykk for at menn tar mer sjanser enn kvinner.



Figur 25. Indikatoren sjansetaking fordelt på kommune, kategorisert. Andel svar.

Som for flere av de andre indikatorene er det Hå som skiller seg ut i form av høyest andels som ofte/svært ofte tar sjanser i trafikken. Figuren viser imidlertid også at unge i Randaberg i større grad tar sjanser enn unge i de resterende kommunene.

Tabell 6. Regresjonsanalyse med indikatoren sjansetaking som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient
Konstantleddet*	0,959	
Kjønn*	0,289	0,233
Alder*	0,052	0,226
Time*	-0,247	
Gjesdal**	-0,131	
Klepp**	-0,128	
Randaberg	-0,070	
Sola*	-0,169	
Tenker på trafikkuhell og at det kan skje deg? **	-0,043	-0,060

* $p > 0.05$ ** $p > 0.10$

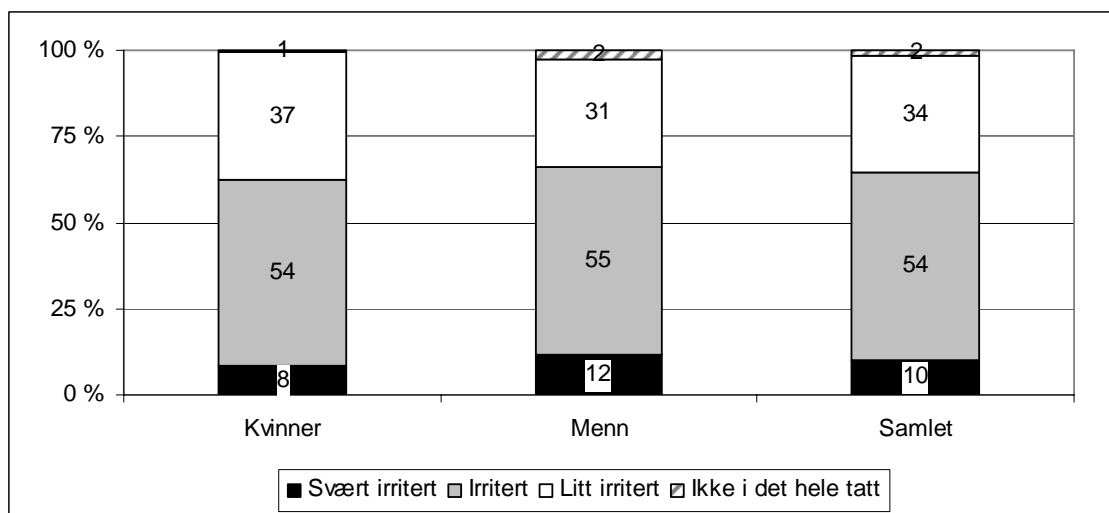
Regresjonsanalysen viser at både kjønn og alder bidrar signifikant til å forklare variasjon i sjansetaking blant unge på Jæren. Menn svarer i gjennomsnitt i større grad at de tar sjanser enn kvinner. Kontrollert for kjønn og bostedskommune viser analysen en negativ sammenheng mellom sjansetaking og alder. Det vil si at etter hvert som en blir eldre vurderer en det slik at en tar mindre sjanser i trafikken. Det er dessuten signifikant forskjell mellom beboere i Hå og bosatte i Time, Sola ($p > 0,5$), Gjesdal og Klepp ($p > 0,10$). Unge i Hå tar gjennomsnittlig i større grad sjanser enn unge i hver av de andre kommunene. Det kan dessuten se ut til å være en viss sammenheng mellom hvorvidt en tenker på trafikkuhell og at det kan skje en selv og sjansetaking ($p > 0,10$). Her er også sammenhengen negativ. Det vil si at jo oftere en tenker på dette, jo mindre tar en slike sjanser. Forklart varians 11,3 prosent.

5.5 Holdning til andre trafikanter

Den femte dimensjonen knytter seg til en bolk spørsmål fra undersøkelsen om *holdninger til andre trafikanter*. Respondentene ble bedt om vurdere ulike situasjoner ut fra følgende spørsmål: I hvilken grad blir du irritert i følgende situasjoner? De ble gitt mulighet til å svare svært irritert, irritert, litt irritert, ikke i det hele tatt, uaktuelt. Uaktuelt er utelatt fra analysen. Følgende fem påstander inngår i indikatoren.

1. Noen kjører saktere enn nødvendig
2. Bilen foran deg kjører ikke videre når trafikklyset viser grønt
3. Bilen foran slipper deg ikke forbi
4. En fotgjenger går over veien utenom gangfelt slik at du må redusere farten
5. Hensynsløse bilister
6. Syklister i veibanen

Det er god indre konsistens mellom svarene på de ulike påstandene som ble stilt. Alle påstandene inngår derfor i dimensjonen. 70 % av variansen (Cronbachs alfa) til indikatoren er reliabel varians.

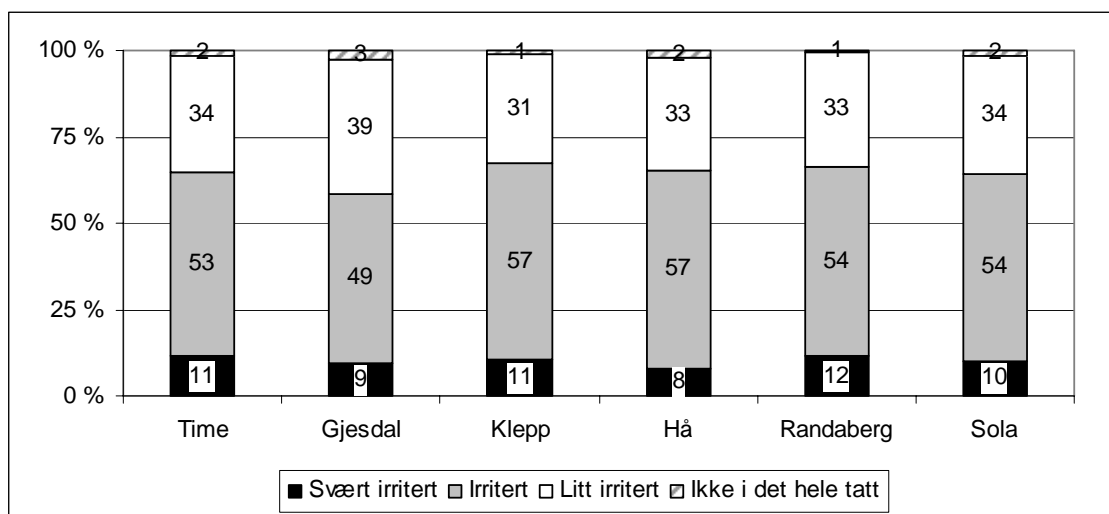


Figur 26. Indikator holding til andre trafikanter samlet og fordelt på kjønn, kategorisert. Andel i prosent

Indikatoren viser at unge i de 6 Jærkommunene til en viss grad lar seg irritere av andre trafikanters handlinger. 54 prosent lar seg irritere og 10 prosent lar seg svært irritere over andre trafikanters atferd.

Vi så fra tabellanalysen tidligere (se avsnitt 4.2) at menn og kvinner irriterer seg over ulike forhold. Mens kvinner i større grad enn menn irriterer seg over hensynsløse bilister, irriterer menn seg i større grad over at bilen foran ikke slipper en forbi og at noen kjører

saktere enn nødvendig. Det sammenslåtte indikatoren viser at kvinner signifikant lar seg i mindre grad irritere over andres trafikkatferd enn menn.



Figur 27. Indikator holdning til andre trafikanter fordelt på kommune, kategorisert. Andel i prosent.

Som vist i figur 27 er det geografiske variasjoner i hvilken grad en blir irritert. Unge i Gjesdal lar seg i minst grad irritere over andre trafikanter.

Tabell 7. Regresjonsanalyse med indikatoren holdninger til andre trafikanter som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient
Konstantleddet*	2,368	
Kjønn	-0,056	
Alder	-0,010	
Time	-0,044	
Gjesdal	0,066	
Klepp	-0,071	
Randaberg	-0,048	
Sola	-0,025	
Tenker på trafikkuhell og at det kan skje deg? **	0,042	0,061

* $p > 0.05$ ** $p > 0.10$

Regresjonsanalysen viser ingen signifikant sammenheng på $p > 0,05$ nivå. Dersom vi ikke stiller like strengt signifikanskrav finner vi at det er en positiv sammenheng mellom holdninger til andre trafikanter og hvorvidt en tenker på trafikkuhell og at det kanskje en selv. Modellen har ikke overraskende en lav forklart varians, kun 1,4 prosent (Pearsons r). Dette viser at det trolig vil være flere andre forhold enn de som her har

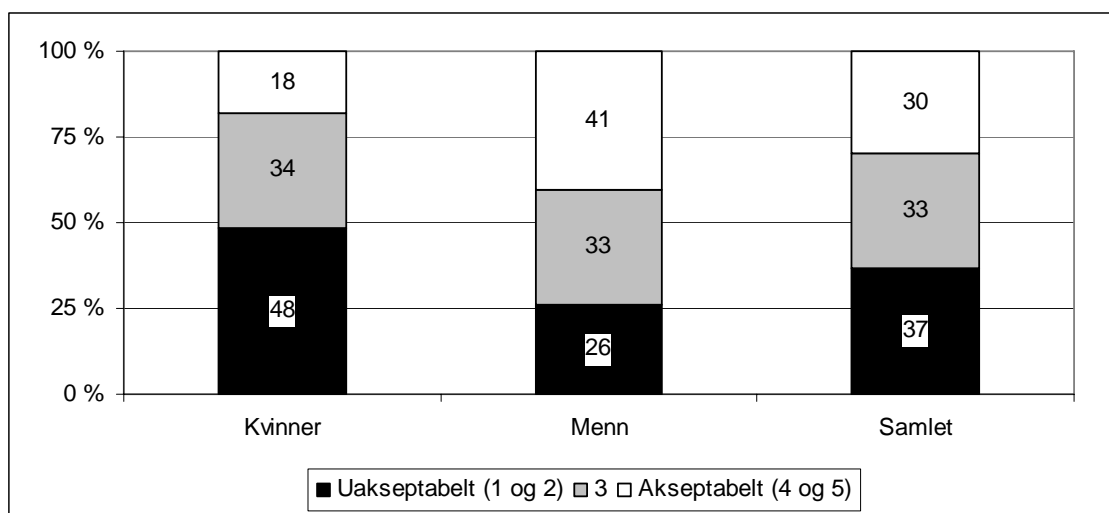
blitt analysert som har betydning for i hvilken grad en lar seg irritere over andre trafikanters atferd i trafikken.

5.6 Aksept for overtredelse av fartsgrenser

Den sjette indikatoren er basert på tre påstander knyttet til respondentens vurdering av egen og andres aksept for kjøring over fartsgrensen, fra 1= helt uakseptabelt til 5= helt akseptabelt. Verdiene 2-4 ble ikke gitt noen benevnelse i spørreskjemaet. Her tolker vi 1 og 2 som uakseptabelt og 4 og 5 som akseptabelt. Respondenten ble presentert overfor tre påstander hvorav alle inngår i indikatoren.

1. Hvor akseptabelt er det for deg personlig å kjøre mer enn 10 km/t over fartsgrensen?
2. Hva tror du dine nærmeste venner synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?
3. Hva tror du din nærmeste familie synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?

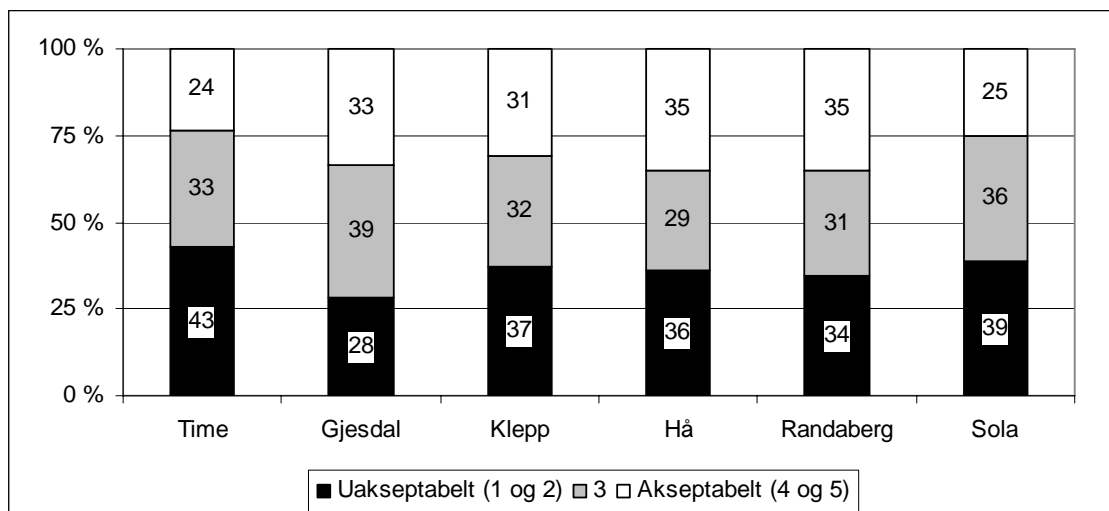
Aksepten går på egen og andres vurdering av at en selv kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen. Indikatoren gir med andre ord et samlet uttrykk for holdning til større fartovertredelser basert på egne holdninger og personer som står en nær. 79 % av variansen til indikatorsettet er reliabel varians (Cronbachs alfa).



Figur 28. Indikator aksept for overtredelse av fartsgrense, samlet og fordelt på kjønn. Kategorisert, andel i prosent.

Samlet sett vurderer 30 prosent en overtredelse av fartsgrensen på mer enn 10 km/t som akseptabelt. Som figur 28 viser, er det betydelig forskjell mellom unge menn og unge kvinner. Hele 22 prosentpoeng flere kvinner enn menn sier at det å overskride

fartsgrensen med mer enn 10 km/t ikke aksepteres, verken av dem selv eller deres nærmeste. Hele 4 av 10 unge menn på Jæren mener derimot at det aksepteres.



Figur 29. Indikator aksept for overtredelse av fartsgrense fordelt på kommune, kategorisert. Andel i prosent.

Også her er det forskjeller i svarene blant unge i de ulike Jærkommunene. Unge i Hå og Randaberg er de som i størst grad har og forventer aksept for å overtre fartsgrensen med mer enn 10 km/t, mens unge i Time er de som i størst grad mener at de selv og deres nærmeste synes at dette er uakseptabelt.

Tabell 8. Regresjonsanalyse med aksept for overtredelse av fartsgrense som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient
Konstantleddet*	0,963	
Kjønn*	0,587	0,284
Alder*	0,065	0,188
Time	-0,135	
Gjesdal	0,014	
Klepp	-0,054	
Randaberg	-0,068	
Sola	-0,125	
Tenker på trafikkuhell og at det kan skje deg?	-0,052	

* $p > 0.05$ ** $p > 0.10$

Når vi i regresjonsanalysen kontrollerer for ulike variabler viser det seg at både kjønn og alder bidrar som forklaring på variasjonen i den avhengige variabelen "aksept for overtredelse av fartsgrense". Menn gir i større grad uttrykk for en holdning om at det er akseptabelt med farts overtredelse over 10 km/t enn kvinner. Det samme gjelder etter

hvert som en blir eldre. Bostedsvariabelen er imidlertid ikke signifikant. Dette gjelder også variabelen ”tenker på trafikkuhell og at det kan skje deg”.

6 Oppsummering/drøftning

Reisevaneundersøkelsen for Jæren i 2005 viser at unge menn og kvinner på Jæren er en mobil gruppe. Unge i de seks nullvisjonskommunene foretar gjennomsnittlig flere reiser per dag (4 reiser) enn den samlede befolkningen i regionen (3,76 reiser) (RVU Jæren 2005). Deres holdninger til sikker ferdsel og hvordan de handler i trafikken har derfor betydning for trafikken.

Denne undersøkelsen viser at noen holdninger er svært utbredte. Det er blant annet bred enighet om at promillekjøring er farlig. På samme måte er det tydelig at bilbelte ikke forbindes med pysete oppførsel. Holdningene er entydige. Dette kan henge sammen med at både promillekjøring og bilbeltebruk er klart definerte handlinger. Bilbeltet er enten på eller av, og den nye promilegrensen bidrar sannsynligvis til at tilsvarende gjelder promillekjøring: enten har en alkohol i blodet, eller så har en det ikke.

Med fart er det annerledes. Selv om flertallet uttrykker negative holdninger til for høy fart, har disse holdningene ikke den samme brede oppslutningen som holdninger til promillekjøring og bilbelte. Det er flere som uttrykker en viss forståelse for å bryte fartsgrenser. Fartsgrenser kan for så vidt sies å være klart definerte, og dermed er det også klart hva som er brudd på fartsgrensene: enten overholdes de, eller så er farten for høy. Slik sett skulle det ikke være noen forskjell på fart og promille. Likevel er det som om forestillinger om fart er mer tøyelige.

En mulig forklaring på dette kan være at fart ikke kobles så tett til fare. Selv om mange mener at trafikkulykker ofte skyldes høy fart, uttrykker ikke det nødvendigvis en tro på at høy fart alltid øker risikoen for ulykker. Det siste utsagnet er en påstand om lovmessighet, om at høy fart *alltid* øker ulykkesrisikoen. Kanskje er det nettopp det som skaper delte meninger. Den blandede oppslutningen om utsagnet kan være et uttrykk for at høy fart anses som risikofyllt, men at den også kan håndteres.

Andelen som er uenige i at bare idioter råkjører kan tolkes som at det ikke automatisk settes likhetstegn mellom høy fart og uvettig kjøring. Det er også en viss aksept for å kjøre 10 km/t for fort dersom forholdene tillater det, noe som kan tolkes i samme retning. Selv om de fleste uttrykker skepsis til høy fart, tyder funnene på at høy fart kan oppfattes som ufarlig. Trafikkforholdene kan gjøre at det framstår som trygt å kjøre fort. Dersom en har definert "høy fart" som "høyere fart enn fartsgrensen", kan en tenke at det å kjøre litt for fort ikke er "fort nok" til å være risikabelt. Koblingen mellom fart og fare er med andre ord litt løs.

Delte meninger til tross, det er relativt stor aksept for at trafikkregler må brytes for å oppnå flyt i trafikken. Dette kan tolkes som at høy fart ikke bare er forbundet med noe negativt. Tvert imot kan dette leses som at høy fart fører til den fordelaktige situasjonen at trafikken flyter.

Fartsoverskridelse er ikke det eneste lovbruddet som aksepteres. Det er også en viss forståelse for at forbikjøring krever at en kjører for nær bilen foran, selv om andelen

som *ikke* uttrykker denne forståelsen er noe større. Drøyt halvparten mener trafikkregler skal overholdes uansett hvordan trafikkforholdene er.

Det er en utbredt holdning at en skal vise hensyn i trafikken. Å vise hensyn til andre oppfattes som så viktig at det er på sin plass, også om ikke alle andre gjør det. Det er rimelig å tro at denne holdningen henger sammen med den frykten mange forteller at de har for å skade andre. Dette kan indikere at de unge har en god forståelse for at de selv er aktive parter i trafikkbildet. De kan dermed bidra til å skape trygge eller farlige situasjoner. Så er de også positive til at en involverer seg i andres kjøring. Mange sier fra til andre når de ikke bruker bilbelte eller hvis de mener at sjåføren kjører uforsiktig. Dessuten mener de fleste at de lar seg påvirke og kjører mer forsiktig dersom passasjerer ber om det. Flertallet mener også at det er akseptabelt å gi beskjed, og de mener ikke det er vanskelig å si fra til førere som kjører ulovlig. Likevel sier en fjerdedel at det kan være vanskelig å gi beskjed til føreren ved ulovlig kjøring. Det er rimelig å anta at denne gruppen ikke sier fra. Undersøkelsen gir grunn til å stille spørsmål ved i hvilken grad det å ikke si ifra oppfattes som at handlinger aksepteres. En kan for eksempel tenke seg at de som ikke sier fra sitter på med sjåfører de synes kjører uforsvarlig, og på den måten gir en form for bekreftelse på at de godtar kjøringen. Det er et paradoks at så mange uttrykker en positiv holdning til å involvere seg i egen og andres sikkerhet, samtidig som særlig unge menn forventer og/eller erfarer stor aksept for å kjøre 10 km/t over fartsgrensen fra sine nærmeste venner. En kan dermed undres over i hvilken grad unge formidler sine holdninger til hverandre og om det de oppfatter av hverandres holdninger faktisk stemmer.

Undersøkelsen viser at syv av ti unge har hørt om *Sei i frå!* kampanjen. Vi har ikke grunnlag for å si om det er kampanjen som gjør at de sier fra, men vi tolker funnene dit hen at en slik kampanje kan ha et visst potensial. Potensialet ligger både i det at mange oppfatter det som legitimt å si fra, de er mottakelige for korrigeringer, og at de muligens oppfatter venner som å være mer positive til uforsvarlig kjøring enn hva tilfellet er.

Jevnt over er det stort samsvar mellom unges holdning og handling. Det gjelder holdningene til promillekjøring, bruk av bilbelte og overtredelse av fartsgrensene. Få svarer at de kjører når de har drukket alkohol. Det er også sjeldent de sitter på når fører har drukket. Det å avstå fra å sykle når en har drukket alkohol er ikke like vanlig. En av fire svarer at de sykler når de har drukket alkohol. Til tross for at det store flertallet så å si alltid bruker bilbelte, varierer beltebruken noe. Tydeligvis oppfattes det av noen ikke som like viktig å bruke bilbelte i baksete som i framsetet, og det er på korte turer at flest ofte eller av og til velger å droppe bilbelte. Likevel må det framheves at de få prosentene som kjører med promille, overtrer fartsgrensene og velger å unnlate å bruke bilbelte utgjør et visst omfang når en beregner hvor mange dette gjelder i absolutte tall og tar i betraktning hvor mobile den unge delen av befolkningen er.

Det å ta sjanser i trafikken kan skape farlige situasjoner. Undersøkelsen viser at flertallet stopper i lyskryss når lyset skifter og bruker hjelm når de kjører moped. Færre overholder vikeplikten. Selv om det ikke er så utbredt forekommer det at en velger å kjøre for nær bilen foran for å signalisere at det gå for seint. De færreste har for vane å snakke i mobiltelefon når de kjører eller sitte på med uforsvarlige sjåfører selv om det er tydelig at dette fra tid til annen forekommer.

Mange mener at det kan være vanskelig å overholde fartsgrensen. Det er med andre ord ikke uvanlig at fartsgrenser brytes. Omtrent halvparten kjører for fort i 80-soner og på lite trafikkerte strekninger. Ikke like mange, men likevel en viss andel, bryter fartsgrensen i 60-soner og på tider av døgnet når det er lite trafikk. Forbikjøring eller å kjøre for nært bilen foran er ikke veldig utbredt, men det er relativt mange som gjør det av og til. Det samme gjelder erfaringer med å undervurdere farten til møtende kjøretøy i forbindelse med forbikjøring. De færreste kappkjører, men en liten andel kjør det av og til.

Med bakgrunn i svarene på de mange påstandene som informantene ble bedt om å ta stilling til har vi kommet fram til seks indikatorer. *Fart og flyt* viser til en holdning om at det er greit å overtre fartsgrensene. *Fartsvalg og regelbrudd* viser til hvordan en handler i forhold til fart. En samlet indikasjon på bruk av bilbelte sammenfattes i indikatoren *bilbeltebruk*, mens indikatoren *Sjansetaking* uttrykker i hvor stor grad det tas sjanser i trafikken. Hvordan en samlet vurderer andre trafikantgrupper og deres atferd i forhold til egen ferdsel gir *Holdninger til andre trafikanter* et bilde av. Den siste indikatoren, *Aksept for overtreddelse av fartsgrenser* gir uttrykk for en kombinasjon av egen og andres vurdering av det å kjøre over for fort.

Med bakgrunn i analysen kan vi konkludere med at unge på Jæren jevnt over har en holdning som tilsier at fartsgrensene ikke oppfattes som en fast grense som ikke kan overskrides. Nærmere to av tre overtrer fartsgrensene i ulike sammenhenger av og til eller svært ofte. En tilsvarende andel tar dessuten av og til eller ofte sjanser i trafikken og vurderer det som akseptabelt at en selv overtrer fartsgrenser. Jevnt over er det til dels betydelige variasjoner mellom menn og kvinner. Kvinner uttrykker en mer restriktiv holdning og er mer varsomme med å overtre fartsgrenser og ta sjanser. Analysen tyder på at det er kulturelle forskjeller kommunene imellom i forhold til holdninger og hvordan en opptrer, blant annet ser vi at Hå kommune skiller seg negativt ut fra de andre kommunene. Det vil imidlertid kreve mer inngående analyser for å forstå hva som skaper disse forskjellene. Det er dessuten et interessant poeng at det kan se ut til at personer som svarer at de *tenker på trafikkuhell og at det kan skje en selv* sjeldnere tar sjanser i trafikken.

Undersøkelsen viser at svært mange lar seg irritere over andres ferdsel i trafikken. Dette kan virke litt foruroligende, med tanke på at irritasjon kan skape irrasjonelle handlinger.

Dersom vi til slutt tar for oss de unges bruk av bilbelte viser det seg som kommentert over at det store flertallet bruker bilbelte. Det forekommer imidlertid at de unge på Jæren lar vær å bruke bilbelte. Dette gjelder i større grad menn enn kvinner. I tillegg varierer det fra kommunen til kommune. Det er dessuten en positiv sammenheng mellom beltebruk og hvorvidt en tenker på at trafikkulykker kan skje en selv.

Med bakgrunn i undersøkelsen kan en si at ufordringene for Nullvisjonsprosjektet på Jæren ligger i det å bidra til å synliggjøre betydningen fart har for både ulykker generelt og alvorlighetsgraden av ulykker når de skjer. I tillegg tyder undersøkelsen på at det kan være behov og potensial for holdningsskapende arbeid både i forhold til fart, sjansetaking, bilbeltebruk og promillekjøring.

Referanser

- Berg, Christin og Tommy H. Claussen (2005). *Trafikkundersøkelse i Karmøy kommune 2003*. Rapport RF 2005/025
- Berg, Christin og Gunnar Thesen (2005). *Skoleelevers holdninger og handlinger i Karmøytrafikken 2003-2005*. Rapport RF 2006/156
- Berg, Christin (1992). *Sykling som symbolsk samhandling? En kvalitativ undersøkelse av tilpasninger og bruk av sykkel i Oslo og Stavanger*. Hovedoppgave i sosiologi. Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo 1996.
- Bjelland, Anett og Gunnar Thesen (2007). *Evaluering av trafikksikkerhetshallen på Forus*. Rapport IRIS 2007/033.
- Christiophersen, Knut-Andreas (2006). *Databehandling og statistisk analyse med SPSS*. Unipub forlag 2006.
- Claussen, Tommy H. (2004). *Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Lillehammerregionen*. Rapport RF 2003/256
- Haraldsen, Gustav (1999). *Spørreskjemametodikk etter kokebokmetoden*. Ad Notam Gyldendal 1999
- Hellevik, Ottar (1991). *Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap*. Universitetsforlaget 1991
- Ringdal, Kristen (2001). *Enhet og mangfold. Samfunnsvitenskapelig forskning og kvantitativ metode*. Fagbokforlaget 2001.
- Rundmo, Torbjørn, Hroar Klempe, Hilde Iversen (2002). *Effektiv påvirkning av holdninger til trafikksikkerhet. En intervensjonsstudie*. Rotunde no. 80, 2002.

Vedlegg 1 Spørreskjema

Serial Serial number
1

--	--	--	--	--

SPØRREUNDERSØKELSE OM HOLDNINGER OG ATFERD I TRAFIKKEN

Det vil ta ca. 10 minutter å fylle ut skjemaet. Husk at svarene anonymiseres og at dette ikke er en test - svar det du selv mener er riktig og det som best beskriver dine holdninger og din atferd i trafikken. På forhånd tusen takk for hjelpen!

TILGANG TIL OG BRUK AV TRANSPORTMIDLER

Sp1 Har du førerkort for...

	Nei	Ja, har hatt det i mindre enn 2 år	Ja, har hatt det i 2-4 år	Ja, har hatt det i 4-6 år	Ja, har hatt det i mer enn 6 år
moped?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traktor?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
motorsykkkel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sp2 Hvor ofte bruker du følgende transportmiddel på den strekningen du reiser oftest (f.eks. til jobb/skole)? Sett ett kryss for hvert transportmiddel.

	5-7 ganger i uka	3-4 ganger i uka	1-2 ganger i uka	1-3 ganger i måneden	Sjeldnere	Aldri
Til fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorsykkkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektiv	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Traktor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OM TRAFIKKUHELL

Sp3 Hvor ofte tenker du på følgende situasjoner?

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte
trafikkuhell og at det kan skje deg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
trafikkuhell og at det kan skje andre?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sp4 Har du noen gang vært utsatt for trafikkuhell med eller uten personskaade?

- Nei
 Ja, uten personskaade
 Ja, med personskaade

Sp5 Hvis ja, hvilke transportmiddel var involvert i uhellet? Sett kryss for ett eller flere.

- Til fots
 Sykkkel
 Moped
 Bil
 Motorsykkkel
 Buss
 Traktor
 Annet

Sp6 Hvor enig/uenig er du i følgende påstander om ulykkesårsaker?

	Helt uenig	Delvis uenig	Verken uenig/enig	Delvis enig	Helt enig
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig vegstandard	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkulykker skyldes ofte høy fart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkulykker skyldes ofte tilfeldigheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkulykker skyldes ofte promillekjøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

PÅSTANDER OM TRAFIKKSITUASJONER

Sp7 I hvilken grad er du enig/uenig i følgende utsagn om ferdsel i trafikken?

	Helt uenig	Delvis uenig	Verken enig/uenig	Delvis enig	Helt enig
Det er ikke alle trafikkregler som kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilbelte er for "pysen"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er vanskelig å si fra til føreren dersom han/hun kjører ulovlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For å komme forbi kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bare "idioter" som råkjør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilkjøring er ikke bare transport, det er også fart og moro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når ikke alle gjør det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er redd for å skade andre i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktig å vise hensyn til andre i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

EGEN ATFERD I TRAFIKKEN

Nedenfor følger en del spørsmål om din atferd i trafikken. Dersom det er noen spørsmål du ikke kan besvare (fordi du f eks ikke kjører bil, ikke kjører moped osv) ber vi deg krysse av i ruten for uaktuelt.

Sp8 Erfaringer som passasjer selv eller med passasjerer i bil. Hvor ofte...?

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Uaktuelt
sitter du på selv om du vet at sjåføren har drukket alkohol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sier du fra til personer som ikke bruker bilbelte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
lar du være å bruke bilbelte fordi det kan oppfattes som "pysete"?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjør du mer forsiktig dersom passasjerer ber om det?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sitter du på med uforsiktede førere?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sier du fra til førere som kjører uforsiktig?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
lar du deg påvirke av passasjer til å kjøre mer uforsiktig?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sp9 Hvor ofte...

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Uaktuelt
tar du sjanser i trafikken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjører du for nær bilen foran deg?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
tøyer du trafikkreglene litt for å komme raskere fram?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bruker du bilbelte når du sitter i framsetet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
undervurderer du farten til et møtende kjøretøy når du tar forbi?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjører du selv om du har drukket alkohol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjører du forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bryter du vikepliktsreglene?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
snakker du i mobiltelefon mens du kjører (uten handsfree)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bruker du sykkelen når du har drukket alkohol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjører du 10 km/t eller mer for fort på strekninger med lite trafikk?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bruker du hjelm når du sykler?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bruker du bilbelte når du bare skal en kort tur?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjører du for nær bilen foran for å signalisere at føreren må kjøre raskere eller slippe deg forbi?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bryter du fartsgrensen sent om kvelden eller tidlig om morgenen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bruker du hjelm når du kjører moped?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bruker du bilbelte når du sitter i baksetet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
unnlater du å stoppe ved et kryss selv om trafikklyset har skiftet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 80 km/t fartsgrense?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
er du involvert i kappkjøring eller annen ulovlig kjøring sammen med andre?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kjører du 5-10 km/t for for på veier med 60 km/t fartsgrense?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sp10 I hvilken grad blir du irritert i følgende situasjoner?

	Svært irritert	Irritert	Litt irritert	Ikke i det hele tatt	Uaktuelt
En fotgjenger går over veien utenom gangfelt slik at du må redusere farten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen foran slipper deg ikke forbi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noen kjører saktere enn nødvendig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Syklister i veibanen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hensynsløse bilister	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen foran deg kjører ikke videre når trafikklyset viser grønt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

FART OG FARTSGRENSER

Sp11 Vurder din og andres aksept for kjøring over fartsgrensen. Fra 1=helt uakseptabelt til 5=helt akseptabelt.

	1 Helt uakseptabelt	2	3	4	5 Helt akseptabelt
Hvor akseptabelt er det for deg personlig å kjøre mer enn 10 km/t over fartsgrensen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hva tror du din nærmeste familie synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hva tror du dine nærmeste venner synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sp12 Hvor vanskelig synes du det er å overholde fartsgrensen...

	Svært vanskelig	Vanskelig	Litt vanskelig	Litt lett	Lett	Svært lett
i 30 soner?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i 60 soner?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i 80 soner?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

TRAFIKKONTROLLER OG FOKUS PÅ TRAFIKKSIKKERHET

Sp13 Hvor stort fokus mener du det har vært på trafikksikkerhet generelt sett i kommunen de to siste årene?

- Svært stort
- Stort
- Lite
- Svært lite

Sp15 Hvor ofte har du inntrykk av at det er trafikkontroller i kommunen der du bor?

- Aldri
- Sjelden
- Av og til
- Ofte
- Svært ofte

Sp14 Har du blitt stanset i en eller flere trafikkontroller det siste året?

- Ja
- Nei

Sp16 Har du...

- | | Ja | Nei | Vet ikke |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| hørt om nullvisjonsprosjektet på Jæren? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| hørt om kampanjen "Sei ifrå!" ? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| sett "Sei ifrå!" kortfilmen? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

BAKGRUNNSINFORMASJON

Sp17 Kjønn?

- Kvinne
- Mann

Sp19 Har du barn?

- Nei
- Ja

Sp21 Dersom du ikke bor hos dine foreldre, hva er din sivile status?

- Singel
- Gift/samboer

Sp18 Fødselsår?
1983 - 1992

--	--	--	--

Sp20 Boligforhold

- Bor hos foreldre
- Leier bolig
- Eier bolig

Vedlegg 2: Vedleggstabeller. Svarandeler fordelt på kjønn og bostedskommune.

I spørreskjemaet er påstandene formulert som spørsmål ("Hvor enig er du i ..." eller "Hvor ofte..."). Her er bare selve påstandene oppgitt.

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne Col %	Mann Col %	Time Col %	Gjesdal Col %	Klepp Col %	Hå Col %	Randaberg Col %	Sola Col %	Col %	N
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig vegstandard	Helt uenig	6,0	7,9	9,0	8,5	6,0	5,9	6,8	6,3	7,0	74
	Delvis uenig	19,9	21,5	23,5	25,7	19,3	19,1	17,3	19,7	20,7	219
	Verken uenig/enig	26,2	18,9	21,1	13,1	24,3	24,6	23,0	25,0	22,4	238
	Delvis enig	40,7	37,2	37,6	41,9	37,7	41,4	39,3	37,1	38,9	412
	Helt enig	7,2	14,4	8,7	10,8	12,6	9,0	13,5	11,9	11,0	116
Trafikkulykker skyldes ofte høy fart	Helt uenig	1,2	2,2	3,2	0,5	1,1	1,6	1,2	2,0	1,7	18
	Delvis uenig	2,6	6,5	2,9	3,6	4,3	3,4	8,1	5,9	4,6	49
	Verken uenig/enig	3,1	11,4	4,4	6,7	10,4	7,7	9,6	6,8	7,4	79
	Delvis enig	36,6	43,0	38,8	41,4	37,4	47,3	37,4	37,0	39,9	423
	Helt enig	56,5	36,9	50,7	47,9	46,8	40,1	43,6	48,3	46,4	492
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	Helt uenig	6,4	9,4	7,7	7,4	6,2	10,7	7,7	7,7	8,0	84
	Delvis uenig	12,1	13,7	15,6	10,8	11,3	14,3	14,2	11,4	12,9	135
	Verken uenig/enig	56,7	37,3	49,0	47,9	54,2	44,4	41,6	43,0	46,6	489
	Delvis enig	19,6	24,5	21,1	21,3	16,5	22,8	23,1	26,3	22,2	232
	Helt enig	5,3	15,1	6,7	12,6	11,9	7,9	13,4	11,5	10,4	109
Trafikkulykker skyldes ofte tilfeldigheter	Helt uenig	5,7	7,6	7,6	2,3	7,7	9,5	6,8	5,2	6,7	70
	Delvis uenig	21,2	19,4	18,2	20,8	20,6	21,9	21,6	19,6	20,3	214
	Verken uenig/enig	27,0	29,2	30,0	23,8	28,4	25,4	27,6	31,1	28,1	297
	Delvis enig	37,8	34,7	36,1	39,9	34,0	36,1	38,7	34,9	36,2	382
	Helt enig	8,2	9,1	8,1	13,2	9,2	7,1	5,2	9,1	8,7	91
Trafikkulykker skyldes ofte promillekjøring	Helt uenig	1,1	0,8	1,5	1,0	1,1		2,2	0,5	0,9	10
	Delvis uenig	7,1	10,0	9,9	6,5	11,8	9,0	6,7	7,1	8,6	91
	Verken uenig/enig	15,4	19,0	16,6	15,8	15,6	22,0	21,1	14,2	17,3	183
	Delvis enig	49,6	44,2	42,8	51,1	47,8	45,3	44,2	49,4	46,8	496
	Helt enig	26,8	26,0	29,2	25,6	23,8	23,7	25,9	28,8	26,4	280

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	Helt uenig	89,2	79,3	82,1	83,8	83,9	83,4	87,0	85,1	84,1	891
	Delvis uenig	8,3	13,6	12,0	12,3	10,6	10,3	10,5	10,7	11,0	117
	Verken enig/uenig	1,2	3,4	2,2	2,1	3,5	3,1		2,1	2,3	24
	Delvis enig	0,9	2,4	1,6	1,3	1,5	3,1		1,6	1,6	17
	Helt enig	0,4	1,4	2,2	0,5	0,5		2,4	0,5	0,9	10
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	Helt uenig	1,7	1,7	2,7	2,3	2,0	0,9	0,9	1,5	1,7	18
	Delvis uenig	0,2	1,0	1,0			1,6		0,5	0,6	6
	Verken enig/uenig	1,2	3,0	0,6	0,5	3,6	4,5	0,9	1,6	2,1	22
	Delvis enig	8,6	12,2	8,8	14,6	12,6	12,3	9,6	7,1	10,5	111
	Helt enig	88,3	82,1	86,9	82,6	81,8	80,6	88,6	89,3	85,1	904
Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikforholdene gjør det mulig	Helt uenig	16,3	7,6	13,2	11,6	10,4	9,9	8,8	14,7	11,8	125
	Delvis uenig	21,4	11,2	17,1	14,9	17,8	15,9	13,4	16,2	16,1	171
	Verken enig/uenig	12,3	12,1	13,3	10,0	12,6	13,6	13,3	10,6	12,2	129
	Delvis enig	32,4	25,4	29,2	31,7	31,1	24,3	32,6	27,3	28,8	305
	Helt enig	17,6	43,7	27,2	31,9	28,1	36,2	31,9	31,2	31,1	329
Det er bare "idioter" som råkjører	Helt uenig	8,2	14,3	11,9	9,7	14,7	13,2	8,0	9,5	11,3	120
	Delvis uenig	16,2	17,0	14,0	15,1	18,8	18,3	20,0	15,1	16,7	177
	Verken enig/uenig	17,3	22,0	14,9	26,1	17,2	24,0	16,5	19,8	19,7	209
	Delvis enig	26,1	21,8	28,1	22,3	23,0	21,0	27,4	22,9	23,9	254
	Helt enig	32,1	24,9	31,1	26,9	26,3	23,4	28,1	32,6	28,4	301
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker	Helt uenig	23,4	14,3	22,3	18,8	18,3	17,3	14,3	19,3	18,7	199
	Delvis uenig	26,2	23,3	22,1	24,9	24,3	29,0	19,9	25,6	24,7	263
	Verken enig/uenig	16,4	16,5	15,9	16,4	13,9	16,7	20,4	16,7	16,5	175
	Delvis enig	25,9	29,2	27,7	29,6	31,3	21,4	28,5	28,3	27,6	293
	Helt enig	8,1	16,8	12,0	10,3	12,3	15,6	17,0	10,1	12,6	134
Det er ikke alle trafikkregler som kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	Helt uenig	19,0	12,1	14,3	17,4	16,0	17,8	15,7	13,0	15,5	164
	Delvis uenig	22,5	16,3	19,6	14,3	22,5	15,8	18,1	22,8	19,3	205
	Verken enig/uenig	22,6	18,3	23,3	19,2	17,0	24,9	19,6	18,1	20,4	216
	Delvis enig	27,1	36,1	27,6	33,5	33,6	27,9	34,6	34,5	31,8	336
	Helt enig	8,7	17,1	15,3	15,6	10,9	13,7	11,9	11,7	13,1	138

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
For å komme forbi kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran	Helt uenig	28,9	19,6	20,3	26,1	24,6	22,9	23,3	26,9	24,1	255
	Delvis uenig	20,0	20,0	24,4	18,4	18,4	21,4	19,6	17,7	20,0	212
	Verken enig/uenig	24,9	20,2	26,5	19,5	25,0	17,7	27,7	20,7	22,5	238
	Delvis enig	22,1	28,0	21,4	27,1	24,1	27,0	21,2	27,9	25,1	266
	Helt enig	4,1	12,3	7,5	8,9	7,9	11,0	8,2	6,8	8,3	88
Bilbelte er for "pyser"	Helt uenig	97,3	94,3	94,9	97,7	94,3	93,1	96,3	98,0	95,7	1017
	Delvis uenig	1,0	3,3	2,6		3,2	3,3	3,0	1,1	2,2	23
	Verken enig/uenig	0,3	1,3	0,6	1,5	1,5	1,6			0,8	9
	Delvis enig	0,7	0,5		0,8	0,5	1,2	0,6	0,5	0,6	6
	Helt enig	0,7	0,6	1,9		0,5	0,8		0,5	0,7	7
Det er viktig å vise hensyn til andre i trafikken	Helt uenig	0,9	0,4	1,5		0,5	0,5	0,6	0,5	0,6	7
	Delvis uenig		0,8	0,6	0,8	0,5	0,8			0,4	5
	Verken enig/uenig	0,6	2,7	2,1	2,8	2,6	0,8	2,7	0,6	1,7	18
	Delvis enig	8,4	13,0	7,1	10,7	10,8	12,7	15,2	10,2	10,8	115
	Helt enig	90,1	83,0	88,7	85,7	85,5	85,3	81,5	88,8	86,4	916
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når ikke alle gjør det	Helt uenig	83,6	73,6	82,1	80,4	77,9	78,8	69,3	78,7	78,4	832
	Delvis uenig	10,1	15,2	11,0	11,0	12,8	12,7	17,3	13,0	12,8	135
	Verken enig/uenig	4,4	7,8	4,9	5,6	6,7	7,2	10,0	4,6	6,2	65
	Delvis enig	1,1	2,2	1,6	2,3	0,5	1,3	2,5	2,1	1,7	18
	Helt enig	0,7	1,2	0,5	0,8	2,0		0,9	1,6	1,0	10
Jeg er redd for å skade andre i trafikken	Helt uenig	1,6	6,6	6,0	2,3	2,1	7,3	3,4	3,2	4,2	44
	Delvis uenig	3,6	5,5	4,3	4,1	7,7	1,4	4,3	5,5	4,6	49
	Verken enig/uenig	13,6	16,4	13,7	16,1	12,2	18,3	19,5	13,1	15,1	159
	Delvis enig	22,1	23,0	29,2	21,0	22,9	18,4	23,9	20,9	22,6	239
	Helt enig	59,1	48,5	46,8	56,6	55,2	54,6	49,1	57,3	53,6	568
Det er vanskelig å si fra til føreren dersom han/hun kjører ulovlig	Helt uenig	34,4	34,8	32,3	37,3	36,0	31,1	36,0	36,1	34,6	366
	Delvis uenig	30,3	20,1	26,4	25,7	22,7	28,2	22,3	24,0	25,0	264
	Verken enig/uenig	10,6	21,7	15,8	16,7	15,5	16,7	18,1	16,1	16,3	173
	Delvis enig	20,0	17,5	19,9	15,9	19,2	19,3	20,9	17,5	18,7	198
	Helt enig	4,7	5,9	5,6	4,4	6,6	4,7	2,8	6,3	5,3	56

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	Helt uenig	26,1	30,5	33,2	29,5	27,6	26,1	28,1	26,7	28,4	299
	Delvis uenig	33,7	30,8	28,6	35,8	29,4	32,1	33,4	34,6	32,2	339
	Verken enig/uenig	24,6	22,1	21,5	23,1	21,2	22,9	23,8	26,3	23,3	245
	Delvis enig	10,2	10,9	11,5	7,2	8,6	14,6	10,4	10,0	10,6	111
	Helt enig	5,3	5,7	5,2	4,4	13,2	4,2	4,3	2,5	5,5	58
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikforholdene er	Helt uenig	4,7	11,1	7,5	8,0	9,3	10,6	11,8	3,7	8,0	85
	Delvis uenig	17,6	28,3	21,4	20,2	26,1	23,9	19,7	24,9	23,2	246
	Verken enig/uenig	20,7	14,5	15,7	16,1	16,5	20,0	18,8	17,5	17,5	185
	Delvis enig	30,2	27,4	27,8	30,0	25,5	24,5	30,1	33,9	28,8	306
	Helt enig	26,8	18,7	27,6	25,7	22,6	21,0	19,6	20,0	22,6	240
Kjører du selv om du har drukket alkohol?	Aldri	96,2	90,1	98,3	93,3	95,9	86,2	96,3	90,5	92,9	726
	Sjeldent	2,6	6,9	1,7	4,9	3,4	6,4	1,8	8,8	4,9	39
	Av og til	0,6	2,0			0,7	4,7	1,1	0,7	1,3	10
	Ofte	0,4	0,6		1,1		1,6	0,8		0,5	4
	Svært ofte	0,2	0,4		0,7		1,0			0,3	2
Sitter du på selv om du vet at sjåføren har drukket alkohol?	Aldri	88,3	85,3	93,4	85,9	85,5	84,2	91,3	83,2	86,7	850
	Sjeldent	10,2	12,8	5,5	12,7	14,0	12,5	8,7	14,2	11,5	113
	Av og til	1,5	1,3	1,1	1,4	0,5	1,7		2,6	1,4	14
	Ofte		0,6				1,7			0,3	3
Bruker du sykkelen når du har drukket alkohol?	Aldri	61,9	55,7	59,2	70,7	53,8	58,6	52,2	59,3	58,7	510
	Sjeldent	16,7	15,2	11,1	11,2	17,2	17,2	23,8	15,7	15,9	138
	Av og til	14,2	15,0	16,2	11,5	16,6	16,0	11,2	14,2	14,6	127
	Ofte	3,7	7,9	6,8	3,0	8,9	3,2	6,7	6,2	5,9	51
	Svært ofte	3,5	6,2	6,8	3,6	3,4	5,0	6,1	4,6	4,9	43
Bruker du bilbelte når du sitter i framsetet?	Aldri	0,3	1,7	0,6	1,1	0,6	1,6	0,9	1,2	1,0	10
	Sjeldent	0,5	1,0			0,5	2,6	1,9		0,8	8
	Av og til	1,1	2,9	0,6	0,8	1,5	5,8	0,6	1,6	2,0	20
	Ofte	3,7	5,4	3,3	2,7	5,3	6,9	5,4	3,8	4,6	47
	Svært ofte	94,4	89,1	95,6	95,5	92,1	83,2	91,1	93,4	91,7	936

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Bruker du bilbelte når du sitter i baksetet?	Aldri	0,3	2,3	1,1	1,3	0,6	2,4	2,5	0,6	1,3	14
	Sjeldent	0,9	2,2	0,6	0,5	1,5	3,6	1,9	1,1	1,5	16
	Av og til	2,3	4,3	1,6	0,8	5,2	5,7	4,1	2,6	3,3	35
	Ofte	6,2	7,4	5,2	5,5	7,1	10,4	8,5	5,2	6,9	71
	Svært ofte	90,3	83,8	91,5	91,9	85,6	77,9	83,1	90,6	86,9	902
Bruker du bilbelte når du bare skal en kort tur?	Aldri	1,0	2,6	0,6	1,3	1,6	4,2	2,2	1,2	1,8	19
	Sjeldent	2,0	2,8	2,6	1,3	2,0	5,9	1,9	0,5	2,4	25
	Av og til	4,0	5,8	1,6	3,4	3,2	9,0	5,4	6,4	5,0	51
	Ofte	9,1	12,4	12,2	6,2	11,6	14,4	10,7	9,0	10,8	112
	Svært ofte	84,0	76,3	83,1	87,8	81,6	66,6	79,8	83,0	80,0	826
Lar du være å bruke bilbelte fordi det kan oppfattes som "pysete"?	Aldri	92,8	92,0	93,6	95,5	89,7	87,7	93,4	94,9	92,4	937
	Sjeldent	6,0	5,9	4,7	2,9	8,7	10,5	4,7	3,6	5,9	60
	Av og til	1,0	1,3	1,2		1,1	1,0	2,0	1,5	1,1	12
	Ofte	0,2	0,7	0,6	0,8	0,5	0,8			0,4	4
	Svært ofte		0,2		0,8					0,1	1
Sier du fra til personer som ikke bruker bilbelte?	Aldri	2,6	10,1	6,3	4,7	5,9	9,0	7,7	5,4	6,5	67
	Sjeldent	11,8	14,1	14,0	10,9	11,0	16,2	17,5	10,2	13,0	135
	Av og til	23,0	27,5	21,9	22,4	22,4	29,5	27,7	27,0	25,3	263
	Ofte	22,1	19,3	21,9	21,7	21,3	17,8	20,5	21,2	20,7	215
	Svært ofte	40,5	29,0	36,1	40,3	39,4	27,6	26,6	36,3	34,6	360
Sier du fra til førere som kjører uforsiktig?	Aldri	2,2	5,8	3,9	2,4	6,0	3,8	0,9	5,3	4,1	42
	Sjeldent	12,3	16,7	12,9	12,9	15,8	12,7	13,7	17,7	14,6	150
	Av og til	31,2	34,3	34,4	35,1	29,0	37,5	35,6	28,0	32,8	338
	Ofte	28,2	23,8	27,2	26,4	26,1	20,0	27,9	28,4	25,9	267
	Svært ofte	26,1	19,4	21,6	23,1	23,1	26,0	21,9	20,6	22,7	233
Kjører du mer forsiktig dersom passasjerer ber om det?	Aldri	1,3	1,4	1,6		0,7	0,6		3,6	1,3	10
	Sjeldent	1,5	0,8	0,6			1,6	2,3	2,0	1,1	9
	Av og til	7,8	9,7	10,1	4,2	9,3	5,7	13,4	10,4	8,8	69
	Ofte	20,4	25,0	23,3	26,8	24,0	17,2	25,7	23,4	23,0	179
	Svært ofte	69,0	63,1	64,4	68,9	66,1	74,9	58,6	60,5	65,8	513

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Lar du deg påvirke av passasjer til å kjøre mer uforsiktig?	Aldri	48,3	37,6	49,3	40,0	37,2	42,1	34,9	47,3	42,5	345
	Sjeldent	36,0	34,3	32,9	35,2	41,6	34,3	43,1	28,3	35,1	285
	Av og til	11,1	19,4	13,3	18,0	16,1	15,0	15,2	16,1	15,6	126
	Ofte	1,9	4,1	2,9	1,6	1,4	3,0	4,3	4,8	3,1	25
	Svært ofte	2,7	4,6	1,6	5,1	3,7	5,6	2,5	3,5	3,7	30
Bryter du vikepliktsreglene?	Aldri	38,9	38,9	50,4	36,6	34,3	35,9	30,1	42,1	38,9	331
	Sjeldent	47,6	49,4	37,7	52,2	48,7	51,3	57,6	47,7	48,6	413
	Av og til	10,6	9,3	10,6	9,0	13,9	8,6	10,9	7,4	9,9	84
	Ofte	1,0	1,6	0,6	1,6	1,9	2,5	0,7	0,7	1,3	11
	Svært ofte	1,8	0,7	0,7	0,6	1,2	1,7	0,7	2,0	1,3	11
Unnlater du å stoppe ved et kryss selv om trafikklyset har skiftet?	Aldri	81,8	69,4	79,9	78,7	77,8	72,5	70,6	71,6	75,1	610
	Sjeldent	12,6	20,5	13,8	12,9	12,1	21,8	22,2	18,1	16,9	137
	Av og til	3,2	5,8	4,4	3,2	6,0	3,0	6,1	5,1	4,6	37
	Ofte	1,0	2,8	1,2	3,5	0,7	1,0	1,1	3,8	1,9	16
	Svært ofte	1,5	1,6	0,8	1,6	3,4	1,7		1,4	1,6	13
Snakker du i mobiltelefon mens du kjører (uten handsfree)?	Aldri	23,6	20,7	27,4	10,9	23,6	21,2	15,2	27,4	22,0	181
	Sjeldent	25,2	19,3	18,7	33,5	23,3	11,7	24,4	25,1	22,0	181
	Av og til	31,2	30,2	31,2	33,8	28,0	30,9	31,7	30,0	30,7	253
	Ofte	13,2	16,3	14,9	11,3	16,2	20,0	18,2	9,4	14,9	122
	Svært ofte	6,7	13,4	7,8	10,6	8,9	16,2	10,6	8,0	10,4	85
Kjører du for nær bilen foran deg?	Aldri	12,9	14,0	16,0	11,4	14,7	11,3	9,2	16,0	13,5	113
	Sjeldent	37,8	31,7	32,5	37,4	39,2	29,8	35,4	34,3	34,5	290
	Av og til	39,6	39,6	41,6	40,3	37,4	44,3	42,1	34,1	39,6	332
	Ofte	7,8	11,3	7,7	8,7	5,5	11,6	10,8	12,7	9,7	81
	Svært ofte	1,9	3,3	2,1	2,3	3,1	3,0	2,5	2,9	2,7	23
Tar du sjanser i trafikken?	Aldri	10,1	10,0	14,3	11,3	10,6	5,3	10,2	9,5	10,0	92
	Sjeldent	45,4	39,7	41,9	38,6	45,9	44,0	36,0	43,8	42,4	386
	Av og til	38,6	41,4	40,5	43,3	36,1	42,0	40,3	39,4	40,1	366
	Ofte	5,4	6,4	3,3	6,8	5,0	4,1	12,5	6,5	5,9	54
	Svært ofte	0,4	2,6			2,4	4,6	1,0	0,7	1,6	14
Sitter du på med uforsiktige førere?	Aldri	14,4	10,0	13,6	12,3	11,2	8,2	14,4	13,8	12,1	126

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
	Sjeldent	46,0	30,4	40,7	33,1	41,4	33,7	39,4	38,7	37,9	392
	Av og til	34,5	43,5	34,7	47,1	37,4	42,9	34,6	38,6	39,2	405
	Ofte	2,8	8,5	4,4	6,0	4,3	9,5	7,6	3,9	5,8	59
	Svært ofte	2,3	7,6	6,6	1,6	5,8	5,7	4,1	5,0	5,0	52
Bruker du hjelm når du kjører moped?	Aldri	4,3	2,6	4,4	4,0	4,9	2,1	2,6	2,3	3,3	17
	Sjeldent	2,2	0,3	1,0	2,8	0,9			2,1	1,1	6
	Av og til	1,9	1,6		3,4	0,9	2,1		3,3	1,7	9
	Ofte	3,0	7,9	5,7	7,3	5,1	11,2	4,5	1,2	5,9	31
	Svært ofte	88,5	87,6	88,9	82,5	88,2	84,7	93,0	91,0	88,0	459
Bruker du hjelm når du sykler?	Aldri	48,4	54,3	40,0	29,7	62,4	62,1	57,2	52,8	51,5	491
	Sjeldent	22,9	17,0	20,2	24,8	15,4	22,9	14,6	20,1	19,8	189
	Av og til	9,0	5,7	9,7	11,4	7,0	3,4	6,6	6,7	7,3	69
	Ofte	6,8	4,7	9,1	7,6	4,8	2,0	5,5	5,8	5,7	55
	Svært ofte	12,9	18,3	21,0	26,5	10,3	9,6	16,2	14,6	15,7	150
Hvor akseptabelt er det for deg personlig å kjøre mer enn 10 km/t over fartsgrensen?	1 Helt uakseptabelt	17,7	10,9	15,8	9,3	11,7	17,7	10,6	16,2	14,2	148
	2	28,4	19,9	24,0	25,7	26,6	21,2	22,7	23,9	24,0	251
	3	30,4	22,6	26,5	28,3	26,1	23,1	27,2	27,5	26,4	275
	4	14,4	20,8	17,8	18,2	19,3	15,0	20,3	17,1	17,7	185
	5 Helt akseptabelt	9,1	25,8	15,9	18,5	16,3	22,9	19,2	15,2	17,8	186
Hva tror du din nærmeste familie synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?	1 Helt uakseptabelt	31,4	19,0	25,6	17,3	25,7	24,1	22,4	29,8	25,0	261
	2	35,6	32,5	39,9	32,2	37,7	30,1	31,8	31,9	34,0	355
	3	22,3	27,4	18,5	36,0	21,2	30,3	30,7	19,8	25,0	261
	4	7,0	12,7	10,1	11,8	9,8	5,9	9,5	12,4	10,0	104
	5 Helt akseptabelt	3,7	8,4	5,9	2,8	5,6	9,7	5,5	6,0	6,2	64
Hva tror du dine nærmeste venner synes dersom du kjører mer enn 10 km/t over fartsgrensen?	1 Helt uakseptabelt	11,3	4,4	9,1	5,9	8,5	6,2	7,2	8,5	7,7	81
	2	24,3	10,7	20,2	12,6	19,0	19,1	15,5	15,6	17,2	180
	3	33,2	26,1	29,7	32,9	26,5	23,7	33,4	32,5	29,5	309
	4	18,2	24,7	21,5	25,6	19,8	20,9	20,3	21,9	21,6	226
	5 Helt akseptabelt	13,0	34,0	19,6	22,9	26,2	30,1	23,6	21,5	23,9	250

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Hvor vanskelig synes du det er å overholde fartsgrensen i 30 soner?	Svært vanskelig	13,7	15,7	16,5	11,3	15,6	12,9	20,7	13,4	14,7	150
	Vanskelig	11,5	14,3	9,9	6,9	15,7	12,6	14,7	16,1	13,0	132
	Litt vanskelig	24,0	18,6	22,5	22,3	25,3	19,3	15,3	20,9	21,2	216
	Litt lett	13,1	6,9	9,9	10,2	12,8	8,3	12,2	7,8	9,9	100
	Lett	19,6	23,9	21,7	32,5	13,8	24,0	22,7	20,2	21,9	223
	Svært lett	18,1	20,5	19,6	16,8	16,8	22,9	14,4	21,6	19,3	197
Hvor vanskelig synes du det er å overholde fartsgrensen i 60 soner?	Svært vanskelig	4,4	5,1	3,3	3,0	3,1	5,9	4,1	7,2	4,7	48
	Vanskelig	10,3	15,9	13,1	13,4	16,5	14,5	14,7	9,4	13,2	135
	Litt vanskelig	25,6	28,5	28,1	24,1	30,3	29,8	26,7	23,7	27,1	276
	Litt lett	18,9	16,9	16,3	18,6	16,2	20,5	19,1	17,2	17,9	182
	Lett	24,6	18,7	18,2	26,0	16,6	21,9	19,9	25,4	21,5	219
	Svært lett	16,2	15,0	21,0	14,8	17,3	7,4	15,4	17,1	15,5	158
Hvor vanskelig synes du det er å overholde fartsgrensen i 80 soner?	Svært vanskelig	6,7	11,2	9,8	7,1	5,4	14,4	8,3	8,1	9,0	92
	Vanskelig	13,3	14,4	10,4	21,7	13,0	16,9	16,6	9,6	13,9	141
	Litt vanskelig	21,1	22,6	20,3	26,0	25,1	21,1	22,1	19,1	21,9	223
	Litt lett	12,9	12,4	16,5	8,3	11,8	13,5	16,6	10,0	12,6	129
	Lett	21,6	18,9	16,4	20,0	21,0	19,9	19,4	23,2	20,2	206
	Svært lett	24,4	20,5	26,5	17,0	23,8	14,2	17,0	30,0	22,4	228
Hvor ofte kjører du 5-10 km/t for for på veier med 60 km/t fartsgrense?	Aldri	13,4	13,5	19,1	12,7	12,8	8,3	11,1	15,9	13,4	110
	Sjeldent	27,8	19,5	24,7	34,0	22,1	23,6	16,2	20,4	23,3	191
	Av og til	30,8	21,6	24,5	19,1	30,1	28,4	24,3	25,7	25,8	211
	Ofte	12,3	19,0	14,9	13,9	15,5	14,0	21,6	16,9	15,9	130
	Svært ofte	15,6	26,4	16,8	20,3	19,5	25,6	26,9	21,0	21,6	177
	Kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 80 km/t fartsgrense?	Aldri	11,7	11,2	15,8	3,6	12,4	10,2	8,3	14,4	11,4
Sjeldent		13,6	10,5	7,5	9,4	14,7	9,4	13,4	16,1	11,9	98
Av og til		26,9	17,4	30,6	21,8	26,3	12,9	16,2	22,0	21,7	178
Ofte		21,6	19,9	16,7	21,1	25,8	19,6	27,4	17,1	20,7	169
Svært ofte		26,2	41,0	29,4	44,1	20,8	47,9	34,6	30,5	34,2	280

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Kjører du 10 km/t eller mer for fort på strekninger med lite trafikk?	Aldri	10,7	8,7	9,1	6,5	11,1	8,9	7,5	12,3	9,6	80
	Sjeldent	14,6	11,6	14,9	12,6	13,3	6,4	12,6	17,3	13,0	108
	Av og til	32,0	21,1	25,7	33,9	32,1	19,8	27,6	22,2	26,1	218
	Ofte	25,6	23,6	25,9	24,5	23,0	26,6	23,2	23,6	24,5	205
	Svært ofte	17,0	35,0	24,3	22,5	20,5	38,3	29,0	24,6	26,8	223
Bryter du fartsgrensen sent om kvelden eller tidlig om morgenen?	Aldri	14,4	14,1	21,0	8,5	15,0	11,1	8,1	17,6	14,2	117
	Sjeldent	23,6	17,9	19,8	23,6	23,0	17,2	17,3	22,0	20,5	168
	Av og til	37,2	28,5	34,5	37,4	38,3	34,5	31,9	22,1	32,5	266
	Ofte	17,8	20,1	14,8	21,0	15,2	20,8	25,6	19,3	19,1	156
	Svært ofte	7,0	19,4	10,0	9,5	8,4	16,3	17,0	19,0	13,7	112
Tøyer du trafikkreglene litt for å komme raskere fram?	Aldri	11,7	8,7	13,5	11,4	11,3	3,6	14,7	8,9	10,1	87
	Sjeldent	31,2	21,4	25,2	20,0	26,0	30,0	16,8	31,4	26,0	223
	Av og til	39,1	40,0	43,3	45,7	44,3	37,2	37,8	32,5	39,6	340
	Ofte	13,0	18,2	12,7	15,9	12,7	19,1	24,2	13,4	15,8	136
	Svært ofte	5,0	11,6	5,3	7,0	5,6	10,2	6,5	13,8	8,5	73
Kjører du forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen?	Aldri	35,7	19,0	30,3	27,9	30,6	15,9	19,9	33,0	26,6	219
	Sjeldent	39,1	31,2	32,7	32,7	36,5	35,4	42,7	31,8	34,9	287
	Av og til	21,6	35,6	28,6	30,7	26,9	33,1	28,6	27,6	29,2	240
	Ofte	3,3	8,2	6,1	4,8	4,0	10,1	6,7	3,8	5,9	49
	Svært ofte	0,2	6,0	2,3	3,9	2,0	5,5	2,1	3,8	3,4	28
Undervurderer du farten til et møtende kjøretøy når du tar forbi?	Aldri	22,8	23,8	24,6	19,6	22,2	23,6	23,1	25,2	23,3	189
	Sjeldent	50,8	50,0	50,0	52,7	53,9	49,2	47,0	49,4	50,4	408
	Av og til	17,4	18,7	17,6	22,6	18,9	16,5	18,2	16,7	18,1	147
	Ofte	3,9	2,9	4,1	1,7	3,1	4,3	4,8	2,3	3,3	27
	Svært ofte	5,1	4,6	3,6	3,4	1,9	6,4	6,9	6,5	4,9	39
Kjører du for nær bilen for å signalisere at føreren må foran kjøre raskere eller slippe deg forbi?	Aldri	31,4	26,6	32,6	27,0	29,5	26,2	17,3	34,8	28,8	234
	Sjeldent	29,7	25,9	30,9	34,1	27,8	24,2	30,6	23,0	27,6	225
	Av og til	24,6	26,2	18,2	24,2	25,0	34,0	28,2	22,8	25,5	207
	Ofte	10,6	12,8	9,4	8,2	13,3	9,7	18,3	12,8	11,8	96
	Svært ofte	3,8	8,5	8,8	6,5	4,5	5,9	5,6	6,6	6,3	51

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Kjører du for nær bilen foran deg?	Aldri	12,9	14,0	16,0	11,4	14,7	11,3	9,2	16,0	13,5	113
	Sjeldent	37,8	31,7	32,5	37,4	39,2	29,8	35,4	34,3	34,5	290
	Av og til	39,6	39,6	41,6	40,3	37,4	44,3	42,1	34,1	39,6	332
	Ofte	7,8	11,3	7,7	8,7	5,5	11,6	10,8	12,7	9,7	81
	Svært ofte	1,9	3,3	2,1	2,3	3,1	3,0	2,5	2,9	2,7	23
Er du involvert i kappkjøring eller annen ulovlig kjøring sammen med andre?	Aldri	84,4	64,4	79,5	71,6	74,9	62,9	72,3	78,4	73,4	606
	Sjeldent	12,0	22,9	14,8	21,2	16,7	21,8	18,6	15,9	18,0	148
	Av og til	2,9	9,8	5,1	4,6	6,4	12,4	8,1	3,5	6,7	55
	Ofte	0,5	1,0		2,6	0,7	1,0		0,6	0,8	6
	Svært ofte	0,2	1,9	0,6		1,3	1,9	1,1	1,5	1,2	10
En fotgjenger går over veien utenom gangfelt slik at du må redusere farten	Svært irritert	10,7	14,5	9,5	9,3	14,1	11,3	21,0	13,0	12,7	109
	Irritert	21,5	16,8	18,1	16,4	25,0	21,9	15,1	15,9	19,0	163
	Litt irritert	49,7	46,1	54,1	52,8	45,2	44,0	48,2	45,0	47,8	409
	Ikke i det hele tatt	18,1	22,6	18,4	21,6	15,6	22,8	15,7	26,0	20,5	176
Bilen foran slipper deg ikke forbi	Svært irritert	12,0	19,4	19,2	16,8	15,1	17,4	13,9	13,4	16,0	133
	Irritert	30,6	30,8	35,9	29,8	31,8	31,8	32,2	24,6	30,7	256
	Litt irritert	44,4	40,8	35,5	40,7	38,5	41,2	43,7	52,2	42,4	353
	Ikke i det hele tatt	13,0	9,1	9,3	12,8	14,5	9,6	10,2	9,7	10,9	90
Noen kjører saktere enn nødvendig	Svært irritert	30,9	44,5	38,6	30,4	34,6	38,3	39,2	44,0	38,1	342
	Irritert	34,1	28,0	27,7	32,9	34,7	33,3	30,0	27,8	30,9	277
	Litt irritert	31,4	22,8	29,2	29,6	25,4	26,6	27,7	24,3	26,8	241
	Ikke i det hele tatt	3,5	4,7	4,5	7,2	5,3	1,8	3,0	3,9	4,1	37
Syklistere i veibanen	Svært irritert	36,3	41,7	40,6	36,6	37,8	39,6	40,3	39,5	39,1	355
	Irritert	18,3	16,0	14,1	14,9	20,3	20,0	18,6	15,3	17,1	155
	Litt irritert	30,8	21,2	24,9	24,8	25,7	20,5	22,9	32,9	25,8	233
	Ikke i det hele tatt	14,6	21,0	20,5	23,8	16,2	19,9	18,2	12,3	17,9	163
Hensynsløse bilister	Svært irritert	59,9	50,6	52,9	54,1	61,7	46,3	54,9	59,4	54,9	515
	Irritert	29,6	34,2	36,9	35,4	27,4	35,3	27,1	29,5	32,0	300
	Litt irritert	9,4	14,3	9,7	9,9	9,2	17,6	15,7	10,6	12,0	113
	Ikke i det hele tatt	1,1	0,9	0,5	0,6	1,7	0,9	2,3	0,6	1,0	9

		Kjønn		Bostedskommune						Total	
		Kvinne	Mann	Time	Gjesdal	Klepp	Hå	Randaberg	Sola	Col %	N
		Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	Col %	
Bilen foran deg kjører ikke videre når trafikklyset viser grønt	Svært irritert	31,7	39,3	34,2	34,7	33,4	38,9	34,1	37,5	35,8	314
	Irritert	30,6	27,9	33,1	22,3	33,6	25,5	26,2	31,2	29,2	256
	Litt irritert	32,5	23,9	26,8	33,8	29,3	27,3	32,5	22,7	27,9	245
	Ikke i det hele tatt	5,1	8,9	5,9	9,1	3,7	8,3	7,1	8,5	7,1	63