



RF – Rogalandsforskning. <http://www.rf.no>

**Tommy Høyvarde Clausen**

## **Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Lillehammerregionen**

Rapport RF – 2003/256

Prosjektnummer: 7252103  
Prosjektets tittel: Trafikksikkerhet i Lillehammerregionen  
Kvalitetssikrer: Gottfried Heinzerling

Oppdragsgiver: Statens vegvesen Region Øst

ISBN: 82-490-0283-0  
Gradering: Åpen

## Forord

Vinteren 2002 ble RF – Rogalandsforskning bedt om å utforme et opplegg for gjennomføring av en trafikksikkerhetsundersøkelse blant befolkningen i Lillehammer regionen. Undersøkelsen skulle tjene som grunnlag for arbeidet med Statens vegvesens ”Nullvisjonsprosjekt”. Undersøkelsesopplegget ble lagt fram for og godkjent av oppdragsgiver i løpet av våren 2003. Den foreliggende rapporten er en dokumentasjon av selve undersøkelsesopplegget og av hovedresultatene. Vi har lagt vekt på å gi en bred presentasjon av undersøkelsen og dens resultater. Statens vegvesen tar sikte på å måle effekten av nullvisjonsprosjektet gjennom å sammenligne status før implementeringen av nullvisjonsprosjektet, med situasjonen etter implementering. Rapporten er slik en dokumentasjon på ”før” situasjonen.

Vi vil takke for imøtekommenhet og interesse for undersøkelsen, og retter en spesiell takk til alle som har tatt seg tid til å svare på spørreskjemaet. Vi vil også takke oppdragsgiver for et konstruktivt samarbeid og ønske prosjektet lykke til i arbeidet med å skape sikrere ferdsel i trafikken.

Stavanger, 01. desember 2003

Tommy Høyvarde Clausen,  
prosjektleder

# Innhold

<b>1</b>	<b>INNLEDNING .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>METODISK TILNÆRMING.....</b>	<b>9</b>
2.1	OM SPØRREUNDERSØKELSEN.....	9
2.1.1	<i>Vurdering av utvalgsskjevheter – kjønn og alder.....</i>	<i>9</i>
2.2	METODISKE VERKTØY.....	10
<b>3</b>	<b>TABELLANALYSE.....</b>	<b>11</b>
3.1	TRANSPORTMIDDELBRUK BRUK OG ERFARINGER I TRAFIKKEN .....	11
3.1.1	<i>Transportmiddelbruk og førerkort.....</i>	<i>11</i>
3.1.2	<i>Trafikkuhell.....</i>	<i>13</i>
3.2	HOLDNINGER TIL TRAFIKKSIKKERHET .....	14
3.3	OPPLEVELSE AV RISIKO.....	15
3.3.1	<i>Vurdering av risiko.....</i>	<i>15</i>
3.3.2	<i>Opptatthet av risiko.....</i>	<i>17</i>
3.4	HANDLINGER.....	17
3.4.1	<i>Selvhevdning og sosialt press.....</i>	<i>18</i>
3.4.2	<i>Regelbrudd og sjansetaking.....</i>	<i>18</i>
3.4.3	<i>Fart og spenning.....</i>	<i>21</i>
3.4.4	<i>Reaksjoner på trafikk situasjoner.....</i>	<i>22</i>
3.4.5	<i>Aksept som passasjer .....</i>	<i>23</i>
3.4.6	<i>Hensyn til andre.....</i>	<i>25</i>
3.4.7	<i>Alkohol og ferdsel i trafikken.....</i>	<i>26</i>
3.4.8	<i>Bekymring for å skade andre.....</i>	<i>27</i>
3.4.9	<i>Ytre forhold.....</i>	<i>28</i>
3.4.10	<i>Rammebetingelser og ferdsel.....</i>	<i>29</i>
3.4.11	<i>Tiltak for sikrere ferdsel.....</i>	<i>29</i>
3.4.12	<i>Faktaspørsmål.....</i>	<i>30</i>

## Figurer

Figur 1: Transportmiddelbruk på strekning reist oftest .....	12
Figur 2. Gjennomsnittlig antall år en har hatt sertifikat på bil. Absolutte tall. ....	12
Figur 3. Andelen av befolkningsgruppene med førerkort (bil). I prosent. ....	13
Figur 4. Trafikkuhell med personskafe. I prosent. ....	13
Figur 5. Kjenner du andre som har hatt trafikkuhell med personskafe? I prosent. ....	14
Figur 6. Aksept for sjansetakning og regelbrudd.....	15
Figur 7. Vurdering av risiko. I prosent. ....	16
Figur 8. Hvor ofte tenker du på... ..	17
Figur 9. Selvhefving og sosiale press. I prosent. ....	18
Figur 10. Påstander om regelbrudd og sjansetakning. I prosent. ....	19
Figur 11. Påstander om fart og spenning. I prosent. ....	21
Figur 12. Påstander om reaksjoner i trafikken. I prosent.....	22
Figur 13. Påstander om aksept som passasjer. I prosent.....	24
Figur 14. Påstander om man tar hensyn til andre. I prosent. ....	25
Figur 15. Påstander om alkohol og ferdsel.....	26
Figur 16. Påstander om bekymring for å skade andre. I prosent. ....	27
Figur 17. Ytre forhold. I prosent.....	28
Figur 18. Holdninger til rammebetingelser og ferdsel. I prosent. ....	29
Figur 19. Hvor stor betydning tror du de tre tiltakene vil ha på trafikksikkerheten? .....	30
Figur 20. Hørt om Nullvisjonen? I prosent.....	31
Figur 21. Antatt antall skadd og drepte i trafikken.....	31

## Tabeller

Tabell 1. Vurdering av utvalgsskjevhet – kjønn og alder .....	10
---	----

## Vedleggstabeller

Vedleggstabell 1. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på alder. ....	33
Vedleggstabell 2. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på kjønn. ....	34
Vedleggstabell 3. Vurdering av risiko. Fordelt på alder. ....	35
Vedleggstabell 4. Vurdering av risiko. Fordelt på kjønn. ....	36
Vedleggstabell 5. Opptatthet av risiko. Fordelt på alder. ....	37
Vedleggstabell 6. Opptatthet av risiko. Fordelt på kjønn. ....	38
Vedleggstabell 7. Selvhevdning og sosialt press. Fordelt på alder. ....	38
Vedleggstabell 8. Selvhevdning og sosialt press. Fordelt på kjønn. ....	39
Vedleggstabell 9. Regelbrudd og sjansetaking. Fordelt på alder. ....	39
Vedleggstabell 10. Regelbrudd og sjansetaking. Fordelt på kjønn. ....	41
Vedleggstabell 11. Fart og spenning. Fordelt på alder. ....	42
Vedleggstabell 12. Fart og spenning. Fordelt på kjønn. ....	43
Vedleggstabell 13. Reaksjoner på trafikksituasjoner. Fordelt på alder. ....	43
Vedleggstabell 14. Reaksjoner i trafikken. Fordelt på kjønn. ....	44
Vedleggstabell 15. Aksept som passasjer. Fordelt på alder. ....	45
Vedleggstabell 16. Aksept som passasjer. Fordelt på kjønn. ....	46
Vedleggstabell 17. Hensyn til andre. Fordelt på alder. ....	47
Vedleggstabell 18. Hensyn til andre. Fordelt på kjønn. ....	47
Vedleggstabell 19. Alkohol og ferdsel i trafikken. Fordelt på alder. ....	48
Vedleggstabell 20. Alkohol og ferdsel i trafikken fordelt på kjønn. ....	49
Vedleggstabell 21. Bekymring for å skade andre. Fordelt på alder. ....	49
Vedleggstabell 22. Bekymring for å skade andre. Fordelt på kjønn. ....	50
Vedleggstabell 23. Ytre forhold. Fordelt på alder. ....	50
Vedleggstabell 24. Ytre forhold. Fordelt på kjønn. ....	51
Vedleggstabell 25. Hvilken betydning har informerende tiltak for trafikksikkerheten? Fordelt på kjønn*. ....	51
Vedleggstabell 26. Hvilken betydning har kontrollerende tiltak for trafikksikkerheten? Fordelt på kjønn*. ....	51
Vedleggstabell 27. Hvilken betydning har fysiske tiltak for trafikksikkerheten? Fordelt på kjønn. ....	51

Vedleggstabell 28. Hvilken betydning har informerende tiltak for trafikksikkerheten? Fordelt på alder* .....	52
Vedleggstabell 29. Hvilken betydning har kontrollerende tiltak for trafikksikkerheten? Fordelt på alder* .....	52
Vedleggstabell 30. Hvilken betydning har fysiske tiltak for trafikksikkerheten? Fordelt på alder* .....	52
Vedleggstabell 31. Hørt om nullvisjonen? Fordelt på kjønn* .....	52
Vedleggstabell 32. Hørt om nullvisjonen? Fordelt på alder* .....	52

# 1 Innledning

I løpet av perioden juni til september 2003 har RF – Rogalandforskning gjennomført en kartlegging av holdninger og handlinger til trafikksikkerhet blant befolkningen i Lillehammerregionen (Lillehammer, Gausdal og Øyer kommune). Undersøkelsen skal tjene som grunnlag for å arbeidet med Statens vegvesens nullvisjonsprosjekt i regionen. Prosjektet administreres gjennom statens vegvesen region øst ved Anders Godal Holt, som har fungert som oppdragsgiverens representant.

Undersøkelsen er blitt gjennomført i en tidlig fase av nullvisjonsprosjektet. Hensikten har vært at den skal tjene som en kartlegging og gi kunnskap om dagens holdninger og handlinger til trafikksikkerhet blant innbyggere i regionen. Rapporten er en dokumentasjon av førsituasjonen. Resultatene vil kunne sammenlignes med resultater fra en tilsvarende undersøkelse etter implementeringen av nullvisjonsprosjektet. Undersøkelsen vil på den måten bidra til å kunne studere effektene av de tiltak og det holdningsskapende arbeidet som har vært iverksatt i prosjektet. Det kan studeres hvorvidt befolkningen i undersøkelsesområdet har endret handlinger og holdninger til trafikksikkerhet. Kunnskapen som undersøkelsen gir vil dessuten bidra til å avklare hvilke prosjekter som det bør legges spesielt vekt på i løpet av prosjektperioden. RF-Rogalandforskning har dessuten gjennomført en tilsvarende undersøkelse i Karmøy (heretter kalt Karmøyundersøkelsen). I tillegg til de spesifikke resultatene knyttet til befolkningen i de to undersøkelsesområdene vil undersøkelsene gi et interessant grunnlag for sammenligning mellom ulike deler av landet. Undersøkelsens resultater kan med fordel sees i lys av registreringer og observasjoner som Statens vegvesen, politiet og andre aktører foretar.

Vi har lagt vekt på at undersøkelsen skal bidra til å avdekke befolkningens holdninger til trafikksikkerhet, opplevelse av risiko, og handlinger knyttet ferdsel i trafikken. Dette har vi gjort gjennom å formulere ulike sett av påstander som vi ba informantene ta stilling til. Påstandene gjenspeiler på sin side ulike dimensjoner ved trafikksikkerhet. Ut fra den ressursrammen som har vært tilgjengelig, har vi valgt å utforme rapporten som en bred resultatpresentasjon og dokumentasjon av undersøkelsens resultater.

I kapittel 2 gjør vi rede for vår metodiske og analytiske tilnærming. Her redegjør vi for opplegget bak spørreundersøkelsen, diskuterer eventuelle systematiske

utvalgsskjevheter, og presenterer de metodiske redskapene som vi benytter oss av i resultatformidlingen. Kapittel 3 er en enkel resultatformidling som viser svarfordelingene på alle spørsmålene i undersøkelsen. Vi rapporterer både univariate og bivariate (kjønn og alder) svarfordelinger i rapporten, presentert i vedleggstabeller. Først gjør vi rede for informantenes reisetilgang, bruk og erfaringer, deretter påstander som gir uttrykk for holdninger til trafikksikkerhet. Videre ser vi på informantenes svar på spørsmål og påstander knyttet til opplevelse av risiko. Til slutt gjør vi rede for hvordan informantene vurderer egne handlinger og ferdsel i trafikken.



## **2 Metodisk tilnærming**

I dette kapittelet skal vi redegjøre for rapportens metodiske fundament. Vi vil først beskrive spørreskjemaundersøkelsene, deretter metodene vi bruker.

### **2.1 Om spørreundersøkelsen**

Rapportens datagrunnlag ble samlet inn ved hjelp av to postale spørreskjemaundersøkelser. Undersøkelsen ble gjennomført i løpet av perioden juni til september 2003. 2995 spørreskjema ble sendt til beboere i Lillehammerregionen født i henholdsvis 1929-1934 (69 - 74 år), 1954-1959 (44-49 år), 1969-1974 (29-34 år) og 1979-1984 (19-24 år) (bruttoutvalg). Til disse alderskohortene sendte vi et likt antall spørreskjema. Målsetning var at undersøkelsen skulle være statistisk representativ for de ulike aldergruppene i regionen. Siden antallet personer i hver enkelt alderskohort statistisk sett varierer betraktelig, vil vi vekte nettoutvalget for å ta hensyn til eventuelle skjevheter. Et eksempel er på sin plass: Vi sendte ut ca 750 spørreskjema til hver alderskohort. I aldersgruppen 19 – 24 år, og 69-76 år er det henholdsvis 2478 og 1761 personer registrert i Lillehammer regionen. Vi ser slik at den relative andelen spørreskjema pr. kohort er ulik.

Svarprosenten ligger på 36,6 prosent noe som kan betraktes som tilfredsstillende ved gjennomføring av postal befolkningsundersøkelse. Det ble foretatt en purrerunde. Resultatene fra undersøkelsen blant de fire alderskohortene bygger på 1064 respondenter (nettoutvalg). Vi vil nedenfor vurdere om respondentenes alders og kjønnsfordeling avviker systematisk i forhold til Statistisk Sentralbyrås (SSB) befolkningsstatistikk for Lillehammerregionen.

#### **2.1.1 Vurdering av utvalgsskjevheter – kjønn og alder**

I dette avsnittet vurderer vi om våre respondenter avviker systematisk fra alders- og kjønnsfordelingen i Lillehammer regionen. I tabellen nedenfor gjengis et utdrag fra SSBs befolkningsstatistikk for Lillehammerregionen, sammenlignet med undersøkelsens respondenter:

Tabell 1. Vurdering av utvalgsskjevhet – kjønn og alder

Alder	Lillehammerregionen (SSB)		Nettoutvalg	
	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner
19 - 24	25,15 % (N=1277)	23 % (N=1185)	14 % (N= 69)	22 % (N = 122)
29 - 34	28,9 % (N= 1465)	29,2 % (N= 1504)	24,6 % (N = 121)	23,8 % (N = 132)
44 - 49	30 % (N= 1523)	29,5% (N = 1521)	29,3 % (N = 144)	29 % (N = 161)
69 - 74	16 % (N = 812)	18,4 % (N = 949)	32 % (N = 157)	25 % (N = 139)
Total	100 % (N = 5077)	100 % (N = 5159)	100 % (N = 491)	100 % (N = 554)

Vi ser i tabellen at det er spesielt eldre personer som er overrepresentert i undersøkelsen. Yngre menn og til dels yngre kvinner er underrepresentert. Gjennom å vekte utvalget eliminerer vi denne utvalgsskjevheten. Utvalgsskjevheten har som nevnt ovenfor sammenheng med at et likt antall skjema ble sendt til alderskohorter av ulik størrelse. Utvalgsskjevheten vil vi korrigere for ved å vekte utvalget i forhold til kjønn og alder, slik at det gjenspeiler SSBs befolkningsstatistikk for Lillehammerregionen.

## 2.2 Metodiske verktøy

I rapporten ønsker vi å analysere hvorvidt to sentrale bakgrunnsvariabler, kjønn og alder, har betydning for holdning til trafiksikkerhet. Dette gjør vi ved å konstruere krysstabeller der vi analyserer hvorvidt de observerte forskjellene i utvalget kan generaliseres tilbake til populasjonen (Lillehammer regionen) ved hjelp av en kjikvadrat test. Med en slik fremgangsmåte analyserer vi den bivariate sammenhengen mellom to variabler.

Ved hjelp av prosentuering i krysstabeller og kjikvadrat testen vil vi finne ut om den eventuelle observerte forskjellen mellom de eldre og de unge eller menn og kvinner er reell. Kjikvadrat testen måler hvorvidt det er en statistisk sammenheng mellom det vi observerer, og det vi ville observert hvis det ikke er statistisk sammenheng mellom bakgrunnsvariabel og indikator (Ringdal 2001). Signifikante forskjeller mellom de ulike gruppene er merket med en \*.

### **3 Tabellanalyse**

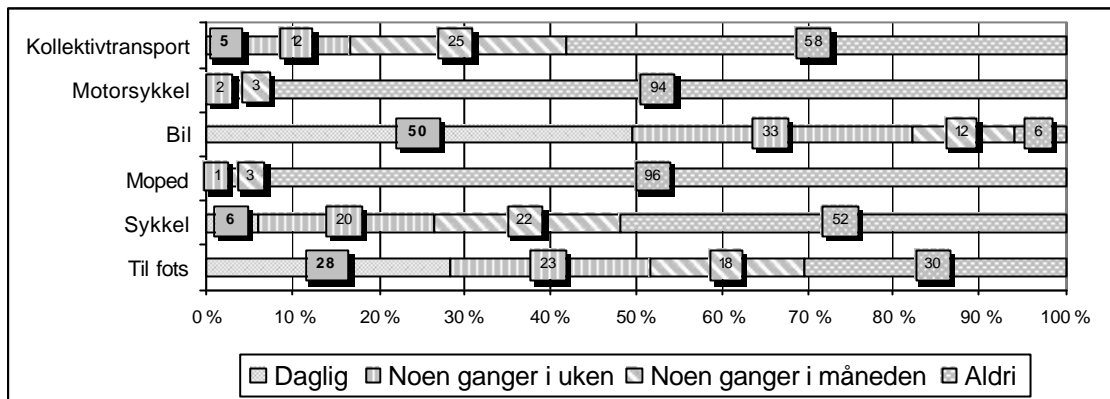
Undersøkelsen er omfattende. I formidlingen av resultatene har vi valgt å gi en samlet generell presentasjon av svarfordelingene på ulike spørsmål og påstander. Gjennomgående tar vi utgangspunkt i samlet svarfordeling for innbyggerne i Lillehammer regionen. Vi vil i en begrenset grad kommentere variasjoner i svarfordelingene mellom alders gruppene og mellom menn og kvinner. De fleste svarfordelinger er likevel brutt ned på kjønn og alder i vedleggstabellene.

#### **3.1 Transportmiddelbruk bruk og erfaringer i trafikken**

I avsnittet under presenterer vi informantenes svar på spørsmål som forteller noe om informantenes erfaringer i trafikken, hvilke transportmidler de benytter, og sertifikatinnhav.

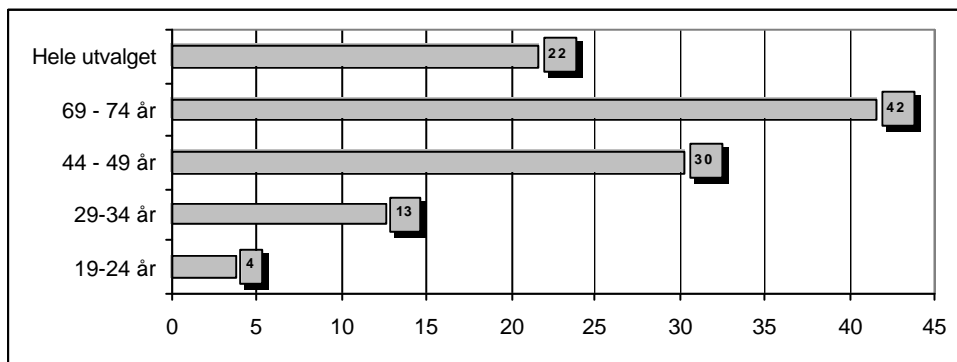
##### **3.1.1 Transportmiddelbruk og førerkort**

I dette avsnittet gir vi først en deskriptiv oversikt over respondentenes transportmiddelbruk. Vi ba informantene gi en oversikt over hvilke transportmidler de bruker på den veistrekningen som trafikkerer oftest, samt hvor hyppig de ulike transportformer velges. Svarene respondentene gav vises under. Først velger vi å se på transportmiddelbruken på den strekningen som respondentene trafikkerer oftest. Dette er gjengitt i tabellen under.

*Figur 1: Transportmiddelbruk på strekning reist oftest*

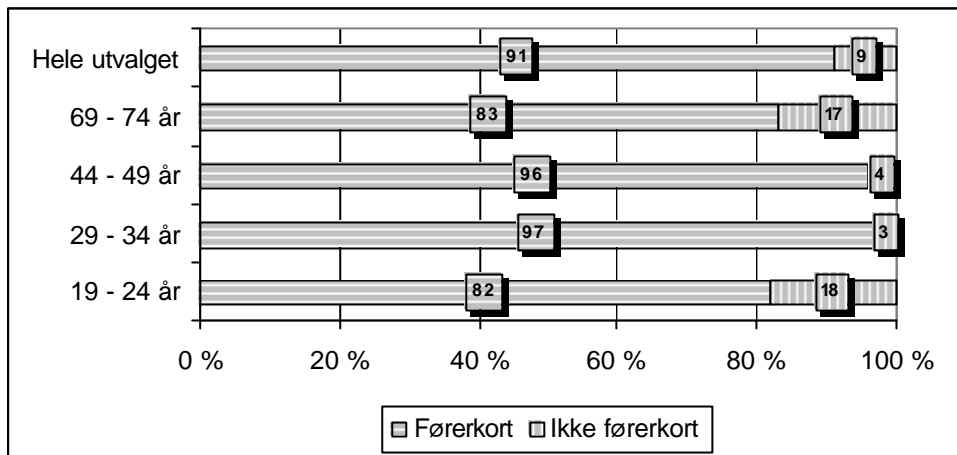
I tabellen ser vi at 28 % velger å gå daglig. Bil er ikke overraskende den hyppigst valgte transportformen, hele 50 prosent bruker denne daglig. Kollektivtransport anvendes lite, bare 17 % velger denne reisemåten daglig eller noen ganger i uken. Motorsykkkel og moped anvendes lite.

Figur 2 viser gjennomsnittlig antall år som den voksne befolkningen har hatt førerkort for bil. Her ser vi at i gjennomsnitt så har befolkningen hatt førerkort for bil i 22 år. Dersom vi skiller mellom de fire alderskategoriene finner som naturlig er, at det er store alderseffekter til stede. Vi ser at i aldergruppen 19 – 24 år så er gjennomsnittet bare 4 år, mens de eldste har hatt sertifikatet i 42 år.

*Figur 2. Gjennomsnittlig antall år en har hatt sertifikat på bil. Absolutte tall.*

Vi har i figurene ovenfor vist hvor mange som bruker et transportmiddel som krever førerkort (moped, bil, motorsykkkel) på den veistrekningen som trafikkeres oftest. Disse tallene kan det være interessant å sammenligne med hvor mange som totalt sett har førerkort.

Figur 3. Andelen av befolkningsgruppene med førerkort (bil). I prosent.

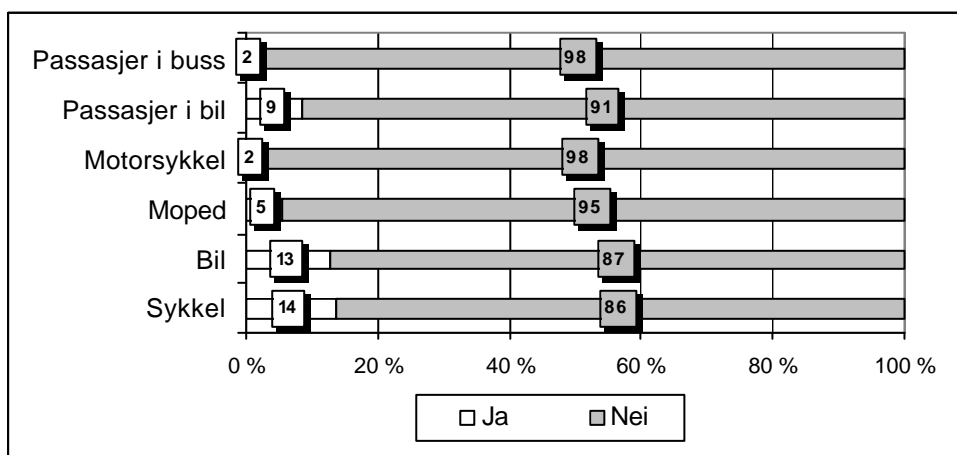


Her ser vi at 91 prosent av våre respondenter oppgir å ha førerkort på bil. Figur 1 viste innledningsvis at 60 prosent bruker bil hver dag. Det er altså en stor andel som har førerkort, men som velger andre transportformer.

### 3.1.2 Trafikkuhell

I dette avsnittet ønsker vi å undersøke respondentenes erfaring med trafikkuhell, brutt ned på ulike transportformer. Vi har valgt å fokusere på trafikkuhell med personskaade, som i høyeste grad kan sies å være relevant for arbeidet med nullvisjons prosjektet. I figuren nedenfor ser vi respondentens rapporterte trafikkuhell.

Figur 4. Trafikkuhell med personskaade. I prosent.

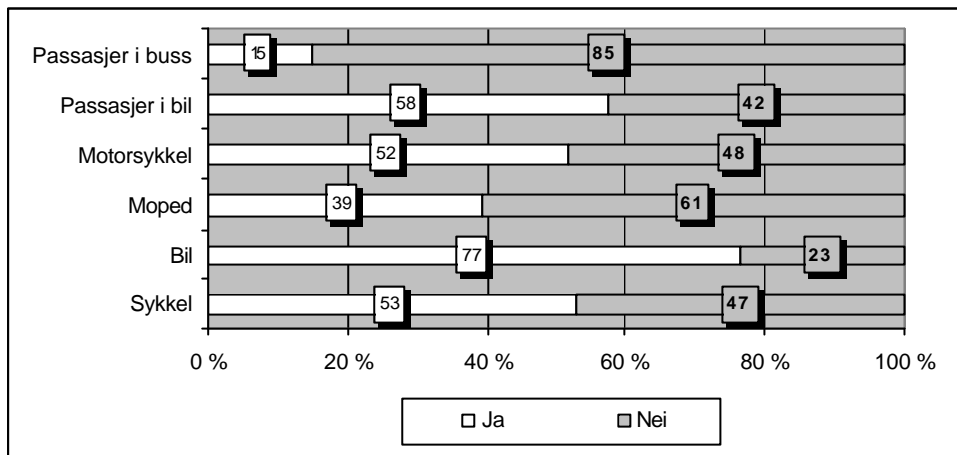


Av figur 4 ovenfor ser vi at 14 prosent kan rapportere om personskaade med bruk av sykkel. Videre svarer hele 13 prosent av bilbrukerne å ha vært utsatt for trafikkuhell.

”Passasjerer i bil” og mopedister er også utsatt, der vi registrerer at henholdsvis 9 og 5 prosent av informantene har hatt trafikkuhell som har resultert i personskade.

For å få en annen indikasjon på hvor utbredt de ulike trafikkuhellene er i Lillehammerregionen, så undersøkte vi om respondentene kjente til andre som har hatt en personskade i trafikken.

Figur 5. Kjenner du andre som har hatt trafikkuhell med personskade? I prosent.

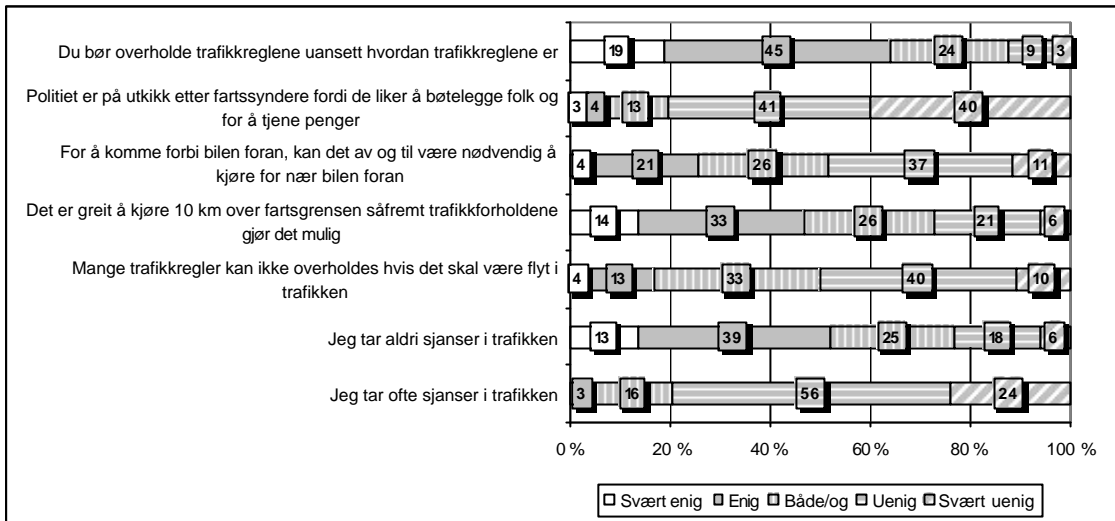


Vi ser at det er svært mange som kjenner andre som kan rapportere om personskade i trafikken. Hele 77 prosent vet om andre som har hatt trafikkuhell som bilist. Videre ser vi at 58 prosent kjenner andre som har blitt skadet som passasjer i bil. Samlet sett tyder undersøkelsen på at de fleste kjenner noen som har hatt et trafikkuhell med personskade. Sykkelulykker viser seg også å være fremtredende. 53 prosent kjenner noen som har hatt personskade med sykkel.

### 3.2 Holdninger til trafiksikkerhet

For å undersøke informantenes holdninger til trafiksikkerhet, inkluderte vi et sett av påstander knyttet til sjansetaking og regelbrudd. Påstandene spenner relativt vidt, fra påstander knyttet til overholdelse av trafikkregler til hvorvidt informanten tar sjanser i trafikken.

Figur 6. Aksept for sjansetakning og regelbrudd.



Som vist i figuren, mener nesten to av tre at *Du bør overholde trafikreglene uansett hvordan trafikforholdene er*, 24 prosent svarer både og, mens 12 prosent sier seg uenig eller svært uenig i påstanden. Nesten halvparten (47 %) mener det er greit å kjøre for fort hvis trafikforholdene tillater det. Dette bekreftes av at også 50 % mener at ikke alle trafikregler kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken. Vi ser også at en god del tar sjanser i trafikken. I vedleggstabell 1 og 2 kan vi se at det er signifikante aldersforskjeller og kjønnsforskjeller når det gjelder sjansetakning i trafikken.

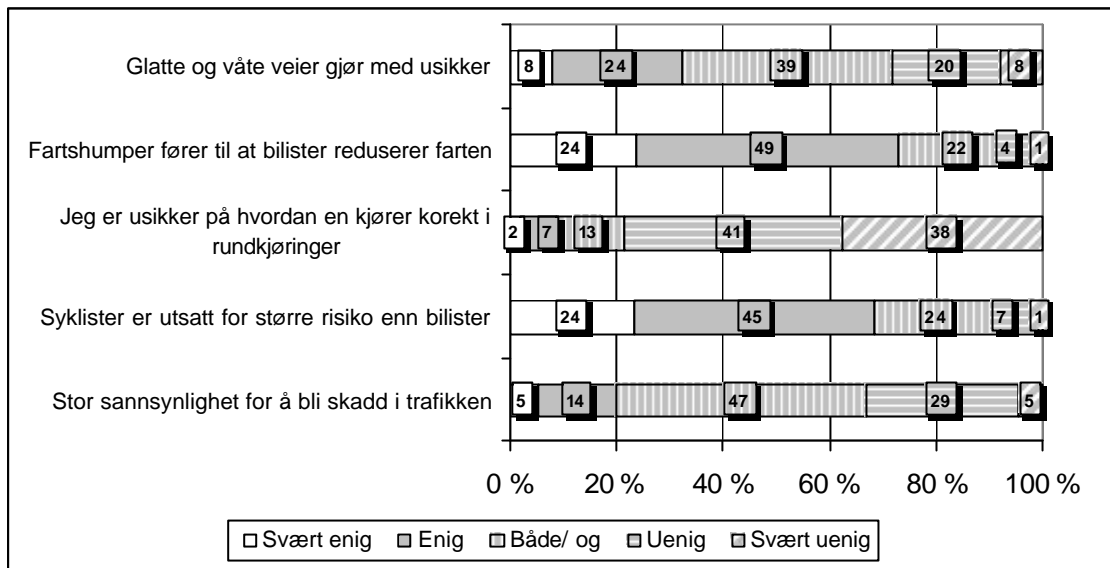
### 3.3 Opplevelse av risiko

Hvordan opplever informantene risikoen for å ferdes i trafikken? I spørreskjemaene inkluderte vi to sett av spørsmål for å et bilde av dette. Vi la på den ene siden vekt på å avdekke hvordan informantene vurderer risikoen i forskjellige situasjoner og i forhold til ulike tiltak, mens vi på den andre siden vektla å avdekke hvor opptatt informanten er av det kan skje ulykker når en ferdes i trafikken.

#### 3.3.1 Vurdering av risiko

I figuren under ser vi hvilken form for risiko våre informanter opplever i trafikken i Lillehammerregionen.

Figur 7. Vurdering av risiko. I prosent.



La oss starte med den siste påstanden i figuren først. Hvordan opplever personer i Lillehammerregionen sannsynligheten for å bli skadd i trafikken i kommunen. 19 prosent er enig i at *Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy*, mens 34 prosent er uenige i påstanden.

Mer enn to av tre mener at *Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister*. Mens 8 prosent er uenig. Rundkjøringer er et tiltak som veimyndighetene ofte benytter for å bedre trafikkflyt og sikkerhet i kryssituasjonen for bil på hovedveier. Det store flertallet (79 prosent) svarer at de er uenige i påstanden *Jeg er usikker på hvordan en kjører korrekt i rundkjøringer*. I vedleggstabell 3 og 4 ser vi at det er signifikante forskjeller mellom aldersgruppene og mellom kjønn. De yngre aldersgruppene og menn er i større grad uenig i påstanden.

Veibanen kan ofte være glatt og våt. Hvordan virker dette inn på informantenes opplevelse av risiko? 32 prosent svarer bekreftende på at *Glatte og våte veier gjør meg usikker*, mens 28 prosent er uenige i denne påstanden. Her ser vi igjen at kvinner og de eldre i større grad er enig i påstanden, enn det menn og de yngre årsklassene er.

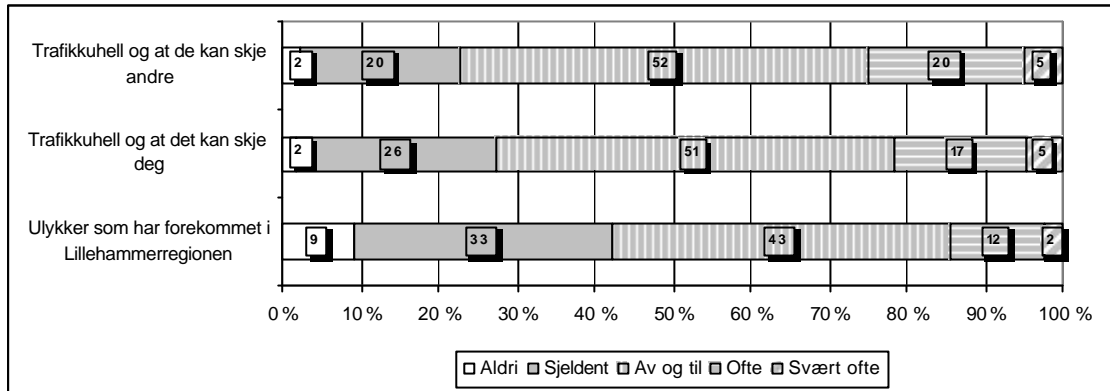
Fartshumper er et av de vanligste tiltakene for å få førere av motorkjøretøyer til å redusere trafikken i tettbygd strøk. Hvilken effekt mener informantene at dette tiltaket har på bilene. 73 prosent svarer at de er enige eller svært enige i at *Fartshumper fører til at bilister reduserer farten*. Kun 5 prosent mener at fartshumper ikke har en slik effekt. Svarene skoleelevene gir viser tilsvarende trekk.



### 3.3.2 Opptatthet av risiko

Ved hjelp av tre spørsmål søkte vi å få et bilde av i hvilken grad befolkningen i Lillehammerregionen er av trafikkuhell.

Figur 8. Hvor ofte tenker du på...



Vi ser av figuren at 23 prosent hevder at de ofte tenker på trafikkuhell og at det kan skje en selv. Videre ser vi at man oftere tenker på at trafikkuhell kan skje andre (26 %). Her er det også signifikante forskjeller mellom kjønnene og mellom aldersgruppene. I vedleggstabell 5 og 6 ser vi at det er de eldre og menn som i større grad tenker på dette enn kvinner og de yngre aldersgruppene. Kun 14 prosent tenker ofte på ulykker som har skjedd i Lillehammerregionen.

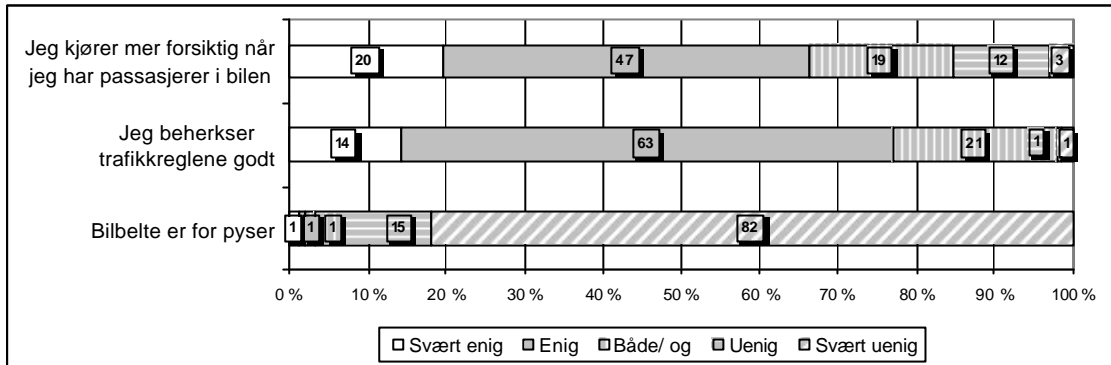
### 3.4 Handlinger

Vi har så langt sett på holdninger til trafikksikkerhet og hvordan ulike informanter opplever risiko både i form av hva som kan være risikofullt, hvordan informantene forholder seg til tiltak som påvirker ferdsele i trafikken og hvordan de vurderer risiko i form av at uhell kan skje. I denne delen skal vi se nærmere på ulike grupper av spørsmål knyttet til hvordan en opptrer i trafikken. Det kan gjelde handlinger knyttet til selvhveding eller sosialt press fra venner og kjente, hvorvidt en bryter reglene eller oppgir å ta sjanser i trafikken, handlinger knyttet til fart og spenning, hvordan en handler i ulike trafikksituasjoner, hva en aksepterer som passasjer, hvorvidt en tar hensyn til andre, hvordan en forholder seg til alkohol, bekymring for å skade andre, og hvordan en forholder seg til ytre forhold.

### 3.4.1 Selvhevdning og sosialt press

Den første hovedgruppen av handlinger i trafikken er ”selvhevdning og sosialt press”. I figuren under har vi undersøkt slike handlinger:

Figur 9. *Selvhevdning og sosiale press. I prosent.*



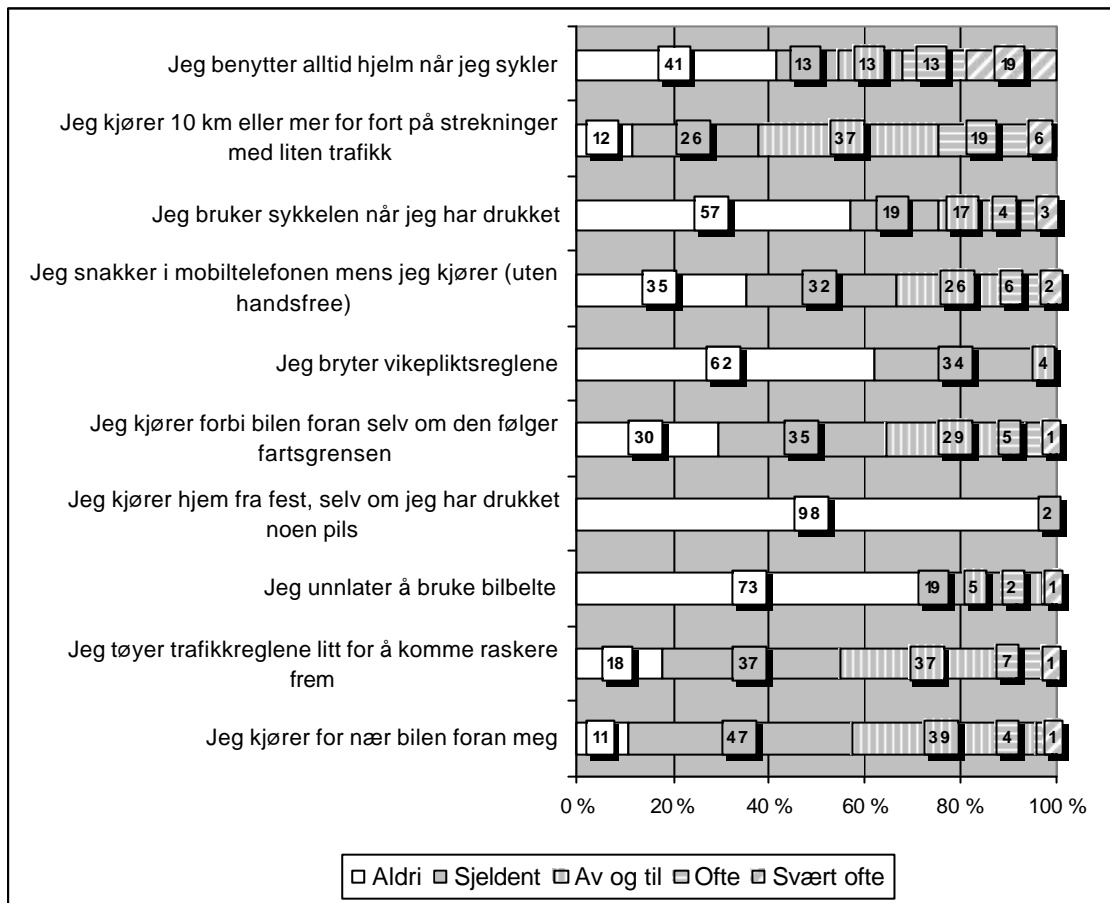
97 prosent svarer at de er uenige i påstanden om at *Bilbelte er for puser*. Vi ønsket videre at informantene skulle vurdere hvor godt de mener at de behersker trafikkreglene. Samlet sett vurderer 82 prosent at de behersker trafikkreglene godt. En del svarer både og, mens svært få (2 prosent) svarer at de er uenige eller svært uenige i at de behersker trafikkreglene godt.

Tilpasser sjåfører kjørestilen når de har passasjerer i bilen? Den første stolpen i figuren viser informantenes svar på følgende påstand: *Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*. 67 prosent svarer at de er enig eller svært enig i denne påstanden, mens 20 prosent er uenig eller svært uenig. I vedleggstabell 7 ser vi at det er spesielt de eldre som i større grad kjører forsiktig hvis medpassasjerer er med, sammenlignet med de yngre.

### 3.4.2 Regelbrudd og sjansetaking

I dette avsnittet presenterer vi informantenes svar knyttet til konkrete påstander som enten kan betegnes som eksplisitt brudd på trafikkreglene eller sjansetaking:

Figur 10. Påstander om regelbrudd og sjansetakning. I prosent.



Den første påstanden i figur 10 dreier seg om bruk av hjelm når en sykler. Selv om det blir anbefalt, er det ikke påbudt å benytte hjelm når en sykler. Undersøkelsen viser at flertallet velger ikke å benytte hjelm. 54 prosent svarer sjeldent eller aldri på påstanden *Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler*. 13 prosent svarer av og til, og 32 prosent svarer at de ofte eller svært ofte benytter hjelm. Forskjellen mellom kjønnene er signifikant. Kvinner benytter hjelm i større grad enn menn.

38 prosent svarer at de sjeldent eller aldri *kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk*. 37 prosent svarer at de av og til gjør dette, mens 25 prosent svarer at de ofte eller svært ofte kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk. Her ser vi signifikante forskjeller mellom kjønnene og mellom aldersgruppene. I vedleggstabell 9 og 10 ser vi at kvinner og de eldre aldersgruppene i større grad svarer ”sjelden” på påstanden.

Men hva med sykkelbruk og alkohol? Lar folk bilen stå og sykler i stedet når de har drukket alkohol, selv om dette er forbudt.? 76 prosent svarer at *jeg aldri eller sjeldent*

*braker sykkel når jeg har drukket.* 17 prosent sykler av og til, mens 7 prosent svarer at de ofte eller svært ofte sykler når de har drukket.

For noen år siden ble det påbudt å bruke et "hands free" system når en kjører og snakker i mobiltelefon. Dette ble først og fremst innført som et trafikksikkerhetstiltak. 65 prosent svarer at de aldri eller sjeldent snakker i mobiltelefonen mens de kjører, uten "hands free". 26 prosent svarer at de av og til gjør dette, mens 8 prosent svarer at de ofte eller svært ofte snakker i mobiltelefon uten "hands free". Generelt sett tyder dette på at forbudet har hatt effekt.

Jevnt over svarer 96 prosent at jeg sjeldent eller aldri bryter vikepliktsreglene. Ser vi nærmere på neste påstand, viser undersøkelsen at 65 prosent mener at jeg aldri eller sjeldent kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen, mens 29 prosent svarer at de gjør dette av og til. 6 % gjør dette ofte, eller svært ofte. Det er med andre ord relativt få som oppgir at de ofte eller svært ofte kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen.

Tidligere har vi gjengitt i hvilken grad informantene svarer at de benytter sykkel som framkomstmiddel når de har drukket alkohol. I hvilken grad velger befolkningen i Lillehammer regionen å kjøre bil selv om de har drukket alkohol? Vurdert ut fra svarene forekommer dette sjeldent. Hele 98 prosent svarer at *jeg aldri kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils*. De resterende to prosentene svarer at de sjelden gjør dette.

Under kategorien av spørsmål som vi kalte selvhevdning og sosialt press, så vi at 97 prosent sa seg svært uenig eller uenig i at bilbelte er for pyser. Knyttet til spørsmålskategorien regelbrudd og sjansetaking spurte vi om hvorvidt informanten *unnlater å bruke bilbelte*. Her svarer 73 prosent at de aldri unnlater å bruke bilbelte. 19 prosent svarer at de sjeldent dropper bilbeltet, 5 prosent dropper det av og til mens 3 prosent svarer at de ofte eller svært ofte unnlater å bruke bilbelte.

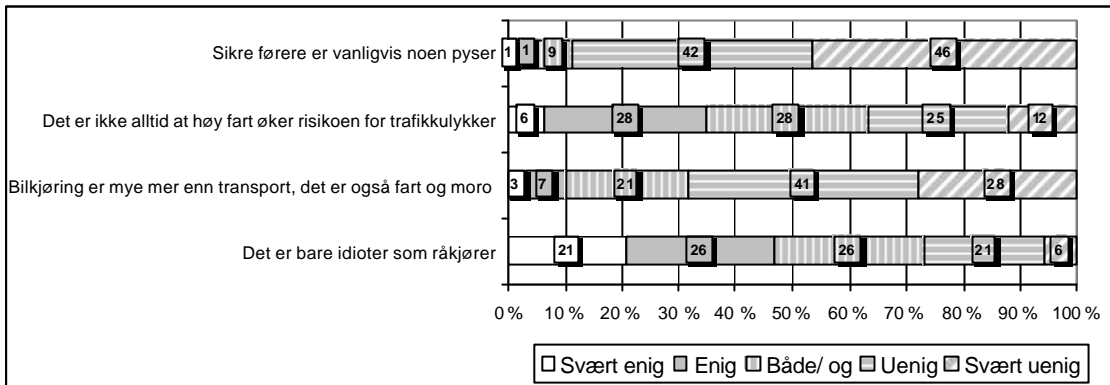
Som vist ved den nest siste påstanden i figur 17, svarer 18 prosent at *jeg aldri tøy trafikkreglene litt for å komme raskere fram*. Det hender imidlertid at noen gjør det, 37 prosent svarer sjeldent, 37 prosent av og til og 8 prosent mener at de ofte eller svært ofte tøy trafikkreglene litt for å komme raskere fram.

Nærheten til bilen foran påvirker muligheten til å reagere ved uforutsette situasjoner. Få svarer bekreftende på påstanden *Jeg kjører for nær bilen foran meg*, men nærmere 39 prosent gir uttrykk for at dette av og til hender. 58 prosent svarer at de aldri eller sjelden kjører for nær bilen foran.

### 3.4.3 Fart og spenning

I avsnittet over har vi sett på hvordan informantene forholder seg til ulike typer regelbrudd og sjansetaking i trafikken. I dette avsnittet ser vi nærmere på hvordan informantene som trafikanter ut fra påstandene de blir stilt overfor, forholder seg til fart og spenning:

Figur 11. Påstander om fart og spenning. I prosent.



89 prosent av informantene sier seg svært uenig i påstanden *Sikre førere er vanligvis noen ”pyser”*. I mye trafiksikkerhetsarbeid legges det vekt på at det er en sammenheng mellom fart og risiko for alvorlige ulykker. Hvordan forholdet folk seg så til påstanden *Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker?* Omtrent en av tre informanter sier seg enig eller svært enig i påstanden, 28 prosent svarer både og, mens 38 prosent er uenig eller svært uenig i påstanden. Med andre ord mener en god del at sammenhengen mellom høy fart og risiko for trafikkulykker ikke gjør seg gjeldende i alle sammenhenger.

Hvordan vurderer så informantene opplevelsen av det å kjøre bil og fart? Nesten 70 prosent svarer at de er uenige eller svært uenige i påstanden *Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*. 10 prosent er enig eller svært enig i påstanden, mens 21 prosent svarer både og.

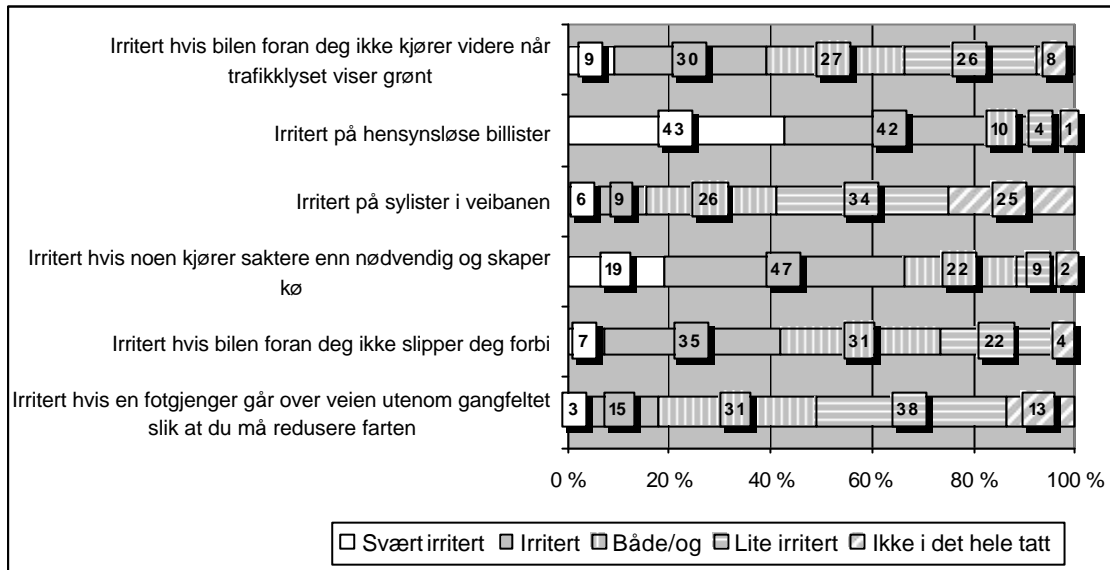
Neste påstand viser nesten halvparten av våre respondenter er enig i påstanden om at *det bare er ”idioter” som råkjørere*, mens 27 % sier seg uenig eller svært uenig i påstanden. En tilsvarende andel svarer både og. Dette viser at en god del mener at det er mange typer sjåførere som råkjørere ikke bare de som handler ”idiotisk”.

I vedleggstabell 11 og 12 kan vi se at det eksisterer signifikante variasjoner i svarfordelingene mellom menn og kvinner, og mellom aldersgruppene. De eldre og kvinner synes i mindre grad at fart og spenning er en del av transportmiddelbruk.

### 3.4.4 Reaksjoner på trafikksituasjoner

Hvordan opplever så folk ulike situasjoner i trafikken? I spørreskjemaet til de voksne informantene valgte vi å inkludere ett sett av påstander der vi la opp til å avdekke i hvilken grad ulike informanter irriterer seg over ulike situasjoner som kan oppstå når en ferdes på veien:

Figur 12. Påstander om reaksjoner i trafikken. I prosent.



I hvilken grad lar informanten seg irritere over følgende situasjon: *At bilen foran deg ikke kjører videre når trafikkløstet viser grønt*. 9 prosent uttrykker at de blir svært irritert. I tillegg mener 30 prosent at de blir irritert. 26 prosent mener de blir lite irritert, mens 8 prosent mener at de ikke blir irritert i det hele tatt. 43 prosent uttrykker videre at de blir svært irritert og 42 prosent irritert på grunn av *hensynsløse bilister*, mens 5 prosent irriterer seg lite eller ikke over denne typen bilister. I vedleggstabell 13 ser vi at det er signifikante aldersvariasjoner til stede. Hovedtrekket er at de eldre i mindre grad blir irritert i trafikken, enn de eldre.

I trafikksikkerhetssammenheng argumenteres det i ulike sammenhenger for å separere de ulike trafikantgruppene. I den forbindelse faller gjerne syklistene mellom to stoler. De beveger seg for raskt i mange situasjoner for å plasseres sammen med fotgjengerne, mens de som myk trafikant "ikke hører hjemme" med bilene i veibanen. I hvilken grad uttrykker våre respondenter i Lillehammerregionen irritasjon over at syklistene bruker veibanen. 59 prosent mener at dette irriterer dem lite eller ikke i det hele tatt. 26 prosent uttrykker både og, mens 15 prosent mener at dette gjør dem irritert.

En stor del av den offentlige debatten knyttet til trafikksikkerhet dreier seg om fartsgrenser og fart. I dette bildet blir det også trukket fram det å kjøre for sakte. I hvilken grad mener våre informanter at *noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø* irriterer dem? Samlet sett svarer omtrent to av tre at dette gjør dem irritert eller svært irritert. 22 prosent svarer både og, mens 11 prosent at dette i liten grad eller ikke gjør dem irritert.

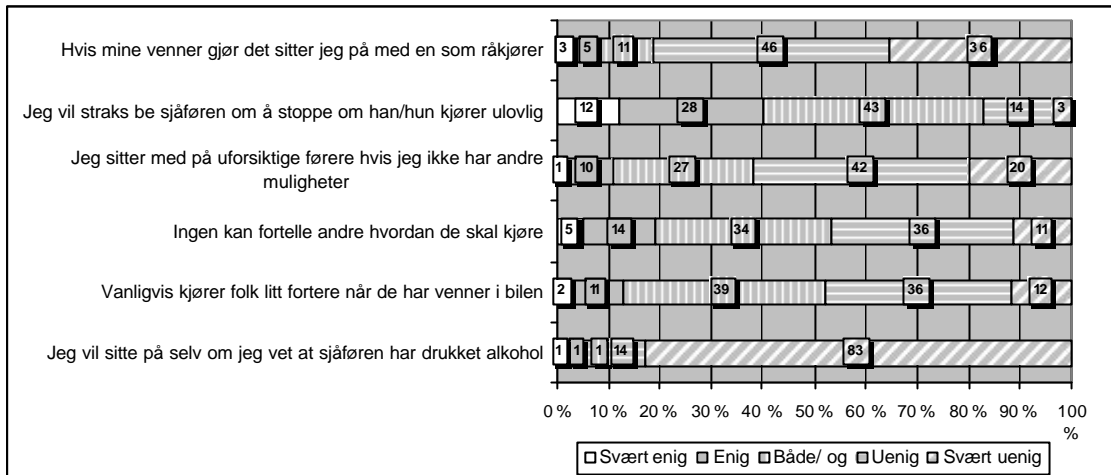
I hvilken grad irriterer befolkningen seg så over at *bilen foran deg ikke slipper deg forbi?* 18 prosent svarer at dette gjør dem irritert eller svært irritert. 31 prosent svarer både og, mens 26 % svarer at dette i liten grad eller ikke irriterer dem. Med andre ord irriterer informantene seg i større grad over at bilen foran kjører saktere enn nødvendig, enn at bilen foran ikke slipper en forbi.

Når vi til slutt i dette avsnittet ser på i hvilken grad befolkningen irriterer seg over *at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt*, viser undersøkelsen at 18 prosent blir irritert eller svært irritert. 31 Prosent svarer både og. 51 prosent blir lite, eller ikke irritert.

### **3.4.5 Aksept som passasjer**

I begge spørreskjemaene inkluderte vi et sett av spørsmål knytte til å det å være passasjer. Hva aksepterer ulike personer at førerer foretar seg i trafikken før en føler det ubehagelig eller sier fra, og i hvilken grad griper en inn hva føreren foretar seg?

Figur 13. Påstander om aksept som passasjer. I prosent.



Som figuren viser uttrykker flertallet (82 prosent) uenighet med påstanden *Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som "råkjører"*.

Vi ba videre informantene om å vurdere hvorvidt de *straks vil be sjåføren om å stoppe om han/hun kjører ulovlig*. 40 % er enig i påstanden. Mange svarer imidlertid også både og (43 prosent), mens 17 prosent uttrykker uenighet i at de vil be sjåføren om straks å stoppe om hun/han kjører ulovlig.

62 prosent uttrykker uenighet påstanden: *Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter*. 27 prosent svarer både og, mens 11 prosent svarer at de er enig eller svært enig.

Vi har sett på påstander om hvorvidt folk gir beskjed og om de sitter på med sjåfører som kjører uforsvarlig. I hvilken grad mener ulike personer at det er greit å gi beskjed til sjåføren om hvordan hun/han skal kjøre. 47 Prosent av informantene er uenig i påstanden om at *Ingen kan fortelle andre hvordan se skal kjøre*. Videre svarer 34 prosent både og, mens 20 prosent uttrykker enighet. I vedleggstabell 15 og 16 ser vi at det er spesielt de eldre aldersgruppene og kvinner som uttrykker enighet med påstanden.

Halvparten er uenige i at folk *vanligvis kjører litt fortere når de i har venner i bilen*, ytterligere 39 prosent svarer både og, mens 13 prosent sier seg enig eller svært enig i dette.

Den siste påstanden i figurene 22 og 23, viser hvordan informantene forholder seg til det å sitte på med en sjåfør som har nytt alkohol. 83 prosent er svært uenig i påstanden *Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol*. Ytterligere 14 prosent uttrykker uenighet, 1 prosent svarer både og 2 prosent uttrykker enighet.



I vedleggstabell 15 ser vi at de eldre i langt større grad vil be sjåføren stoppe hvis vedkommende har drukket alkohol.

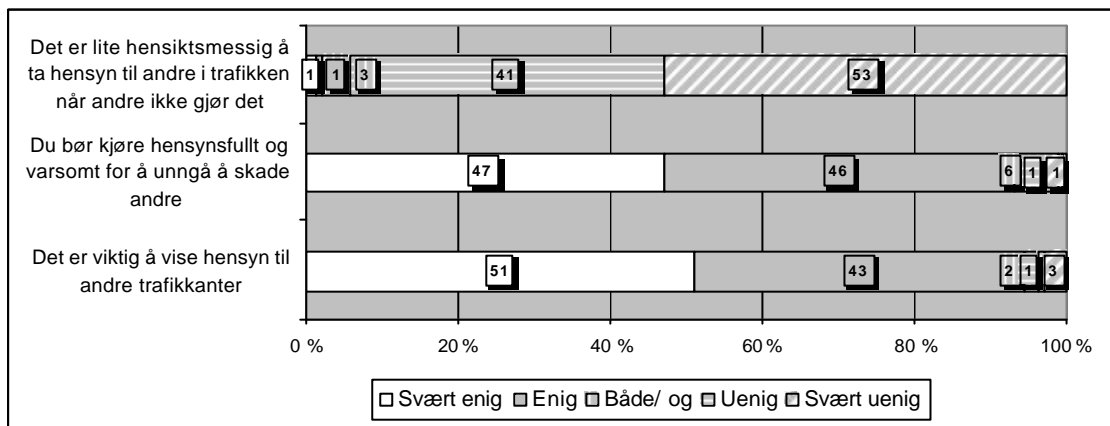
### 3.4.6 Hensyn til andre

I veitrafikklovens §3 står det følgende:

”Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen.

I hvilken grad folk mener at det er viktig å ta hensyn til andre i trafikken, ser vi i figuren under:

Figur 14. Påstander om man tar hensyn til andre. I prosent.



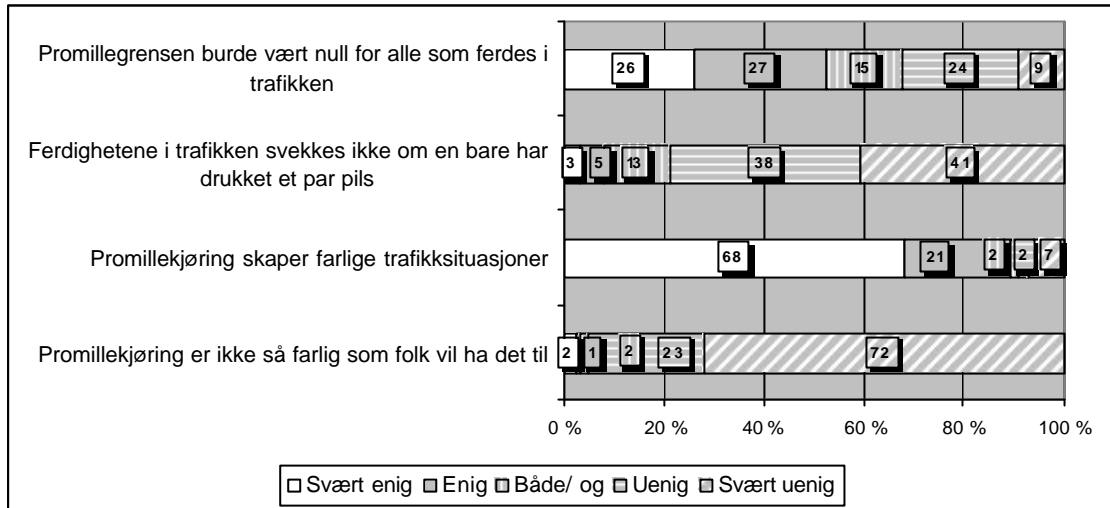
I underkant av halvparten av informantene svarer at de er svært enig i påstanden: *Du bør kjøre hensynsfullt og varsomt for å unngå å skade andre*. Ytterligere 46 prosent svarer at de er enige i påstanden. 6 prosent svarer både og, og den resterende andelen på 2 prosent svarer at de er uenig eller svært uenig i påstanden. Videre uttrykker 94 prosent enighet med at *Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter*. I vedleggstabell 18 ser vi at kvinner i noe mer grad uttrykker enighet med påstanden.

Videre mener 95 prosent at de er i uenige i påstanden *Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det*. Dette innebærer at selv om de opplever hensynløse trafikanter, mener flertallet at en selv fortsatt kan ta hensyn.

### 3.4.7 Alkohol og ferdsel i trafikken

I det følgende presenterer vi hva befolkningen i Lillehammer regionen mener om ulike påstander knyttet til alkohol og ferdsel i trafikken:

Figur 15. Påstander om alkohol og ferdsel



53 prosent mener at Promillegrensene burde være null for alle som ferdes i trafikken.

Likevel er det 33 prosent som er uenige i dette. 79 prosent er videre uenige i at

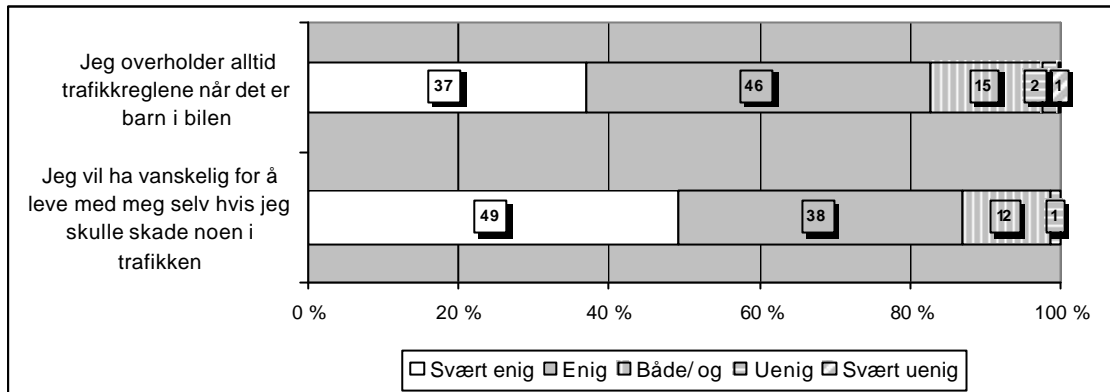
Ferdighetene i trafikken svekkes lite om en bare har drukket par pils, mens 8 prosent mener dette er tilfellet. I vedleggstabell 19 ser vi at de er de eldre som uttrykker størst grad av enighet med påstanden. Den yngste aldersgruppen er minst enig.

89 prosent av den voksne befolkningen mener videre at *Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner*, mens 9 prosent er uenige i dette. Den siste påstanden i figuren viser at 95 prosent uttrykker uenighet med det at *Promillekjøring ikke er så farlig som folk vil ha det til*. 3 prosent er likevel enig i påstanden. På spørsmålet om *Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils*, er 8 % enig. I vedleggstabell 19 og 20 ser vi at det er kvinner og de eldre som i størst grad er uenig i påstanden.

### 3.4.8 Bekymring for å skade andre

Som nevnt tidligere svarer 93 prosent bekreftende på påstanden om at *Du bør kjøre hensynsfullt og varsomt for å unngå å skade andre*. Er det slik at folk bekymrer seg for å skade andre når de ferdes i trafikken? I figuren under ser vi på dette:

Figur 16. Påstander om bekymring for å skade andre. I prosent.



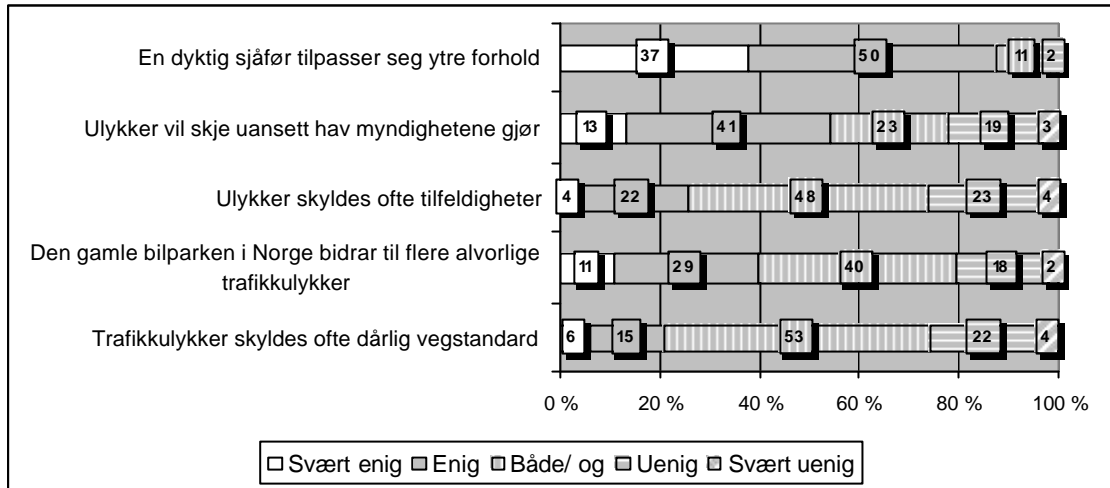
87 prosent svarer at de er enig eller svært enig i følgende påstand: *Jeg ville ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken*. 12 prosent svarer både og. Den resterende prosenten sier seg uenige i påstanden.

83 prosent svarer bekreftende på at *Jeg overholder trafikkreglene når det er barn i bilen*. 15 % svarer både og. 3 prosent er uenige. I vedleggstabell 21 og 22 ser vi at kvinner og de eldre aldersgruppene uttrykker størst grad av enighet med påstanden.

### 3.4.9 Ytre forhold

Utenforliggende forhold kan også påvirke ferdsel og risiko i trafikken. Hvordan forholder ulike informanter seg til dette? I figuren under ser vi på dette:

Figur 17. Ytre forhold. I prosent.



87 prosent svarer bekreftende på at *En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold*. Ytterligere 11 prosent svarer både og, mens de siste 2 prosentene svarer at de er uenige i dette.

Hvilken betydning viser svarene så om holdninger til tilrettelegging fra myndighetenes side? 54 prosent svarer bekreftende på påstanden om at *Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør*, mens 23 prosent svarer både og. Likevel svarer nesten en av fire at de er uenige i påstanden.

I hvilken grad opplever folk at ulykker skyldes tilfeldigheter? Omtrent en av fem uttrykker enighet i at *Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter*. 48 prosent svarer både og, mens 27 prosent svarer at de er uenige i denne påstanden. I vedleggstabell 23 ser vi at menn i større grad er enig i påstanden.

40 prosent av informantene svarer at de er enig eller svært enig i at *Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker*. 40 prosent svarer både og, 20 prosent er uenige eller svært uenige i påstanden. I vedleggstabell 24 ser vi at menn i større grad uttrykker enighet med påstanden, sammenlignet med kvinner.

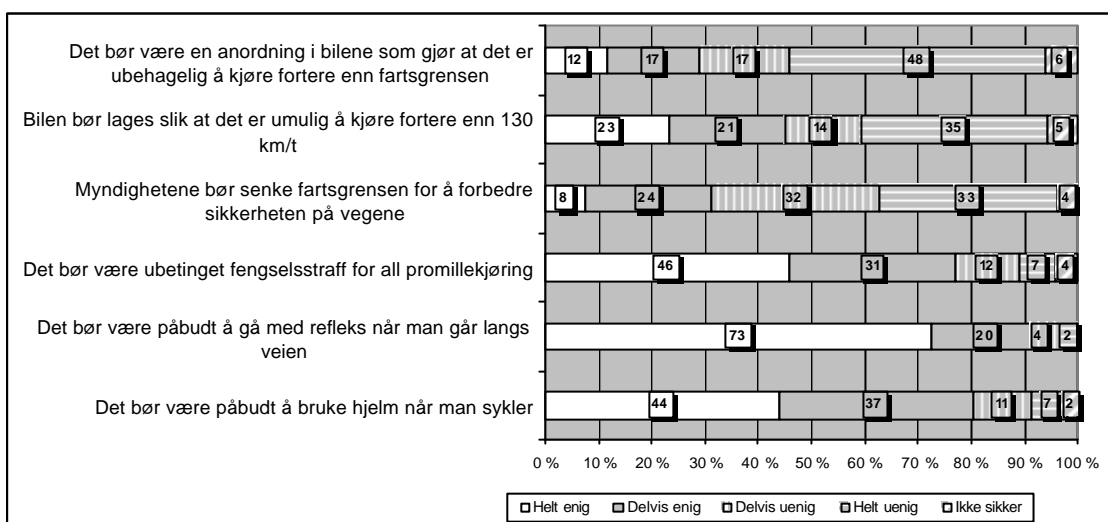
Henholdsvis lav og høy standarden på veien framheves i mange sammenhenger som en av årsakene til at ulykker forekommer eller forhindres. Vi utfordret informantene med følgende påstand: *Trafikkulykker skyldes ofte dårlig vegstandard*. 21 prosent uttrykker

enighet med påstanden, over halvparten svarer både og, mens 26 prosent uttrykker uenighet.

### 3.4.10 Rammebetingelser og ferdsel

På lik linje som ytre forhold, spiller rammebetingelser inn på ferdsel. Våre informanternes holdninger til ulike trafikksikkerhets økende tiltak gjengies under.

Figur 18. Holdninger til rammebetingelser og ferdsel. I prosent.



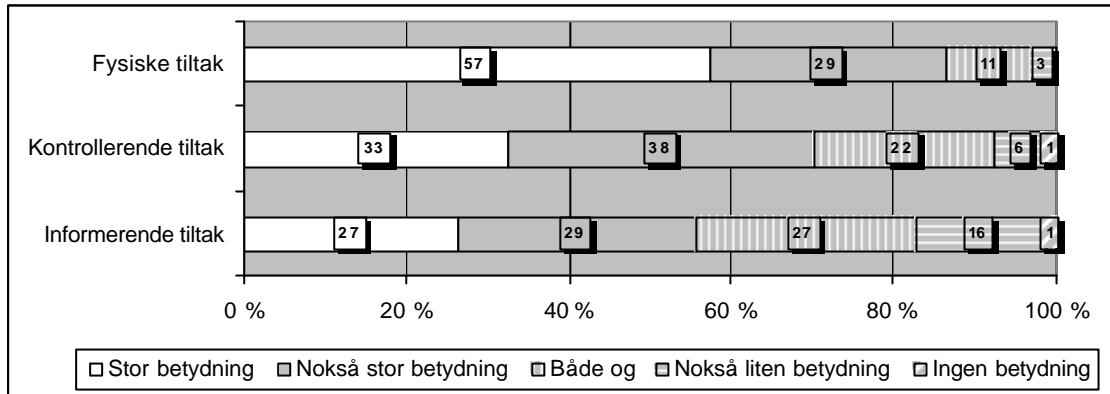
Vi ser i figuren at 27 % uttrykker enighet med en påstand om at *det bør være en anordning i bilene som gjør det ubehagelig å overskride fartsgrensen*. Andelen som uttrykker enighet øker når vi spør om *bilen bør lages slik at det blir umulig å kjøre fortere enn 130 km/t*. Hele 49 prosent er helt enig, eller delvis enig. Senkning av fartsgrensen virker ikke å være noe populært tiltak for å øke sikkerheten. Kun 8 prosent er helt enig dette. Derimot ser vi at 87 prosent er helt, eller delvis, enig i at *det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring*. Hele 93 prosent er enten helt, eller delvis, enig i at refleksbruk bør være påbudt når man går langs veien. 81 prosent uttrykker samme enighet til at *det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler*.

### 3.4.11 Tiltak for sikrere ferdsel

Vi var interessert i hvordan befolkningen i Lillehammer regionen bedømmer hvilken betydning tre hovedtyper av tiltak vil ha på trafikksikkerheten. Kort fortalt forebygger fysiske tiltak ulykker gjennom fysisk tilrettelegging, for eksempel gjennom fartshumper. Kontrollerende tiltak kontrollerer trafikkanten enten automatisk eller

manuelt, og vil benytte reaksjoner ovenfor trafikkanten hvis regler for god trafikkadferd brytes. Informerende tiltak er opplysningsarbeid om for eksempel farer ved stor fart.

Figur 19. Hvor stor betydning tror du de tre tiltakene vil ha på trafikksikkerheten?



Vi ser i figuren at befolkningen i Lillehammer regionen har størst tiltro til fysiske tiltak. Hele 57 % tror at slik tiltak vil ha stor betydning. Kun 14 prosent tror fysiske tiltak vil ha liten, eller ingen betydning. Videre så tror 33 % at kontrollerende tiltak vil ha en stor betydning. Her er kun 7 prosent av den oppfatning at slike tiltak vil ha ingen eller liten betydning. 27 prosent tror at informerende tiltak vil ha stor betydning. Her finner vi også den relativt sett største andelen som uttrykker at slike tiltak kun vil ha liten, eller ingen betydning (17 %).

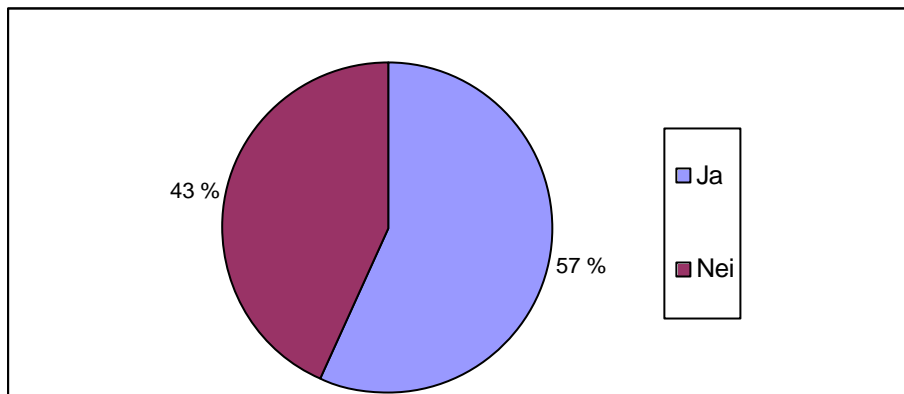
I vedleggstabell 25 og 26 ser vi at kvinner i noe større grad mer tiltro til informerende og kontrollerende tiltak, sammenlignet med menn. Sammenligner vi aldersgruppene på de samme spørsmålene så ser vi at de eldre aldersgruppene har større tiltro til informerende og kontrollerende tiltak, sammenlignet med de yngre aldersgruppene (vedleggstabell 28 og 29). Med unntak av de mellom 29 og 34 år, så gjør samme tendens seg gjeldende på tiltro til kontrollerende tiltak (vedleggstabell 30). Her er det interessant nok aldersgruppen på 29 – 34 år som uttrykker størst tro på kontrollerende tiltak..

### 3.4.12 Faktaspørsmål

Vi var interessert i å undersøke hvor stor andelen av befolkningen i Lillehammerregionen som har hørt om Nullvisjonen. Her inkluderte vi også et par spørsmål om hvor mange mennesker våre informanter tror blir skadd og drept i trafikken hvert år.

Svarene ser vi i figurene under:

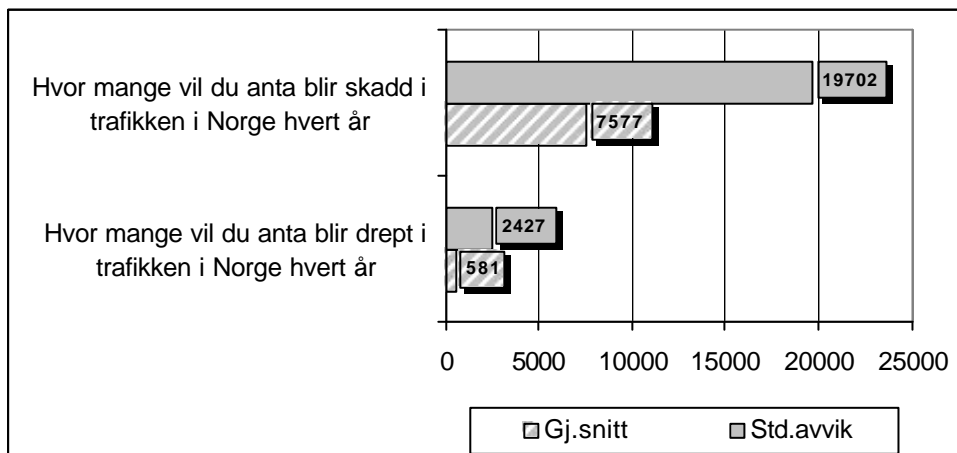
Figur 20. Hørt om Nullvisjonen? I prosent.



Vi ser av figuren at 57 % av befolkningen i Lillehammerregionen har hørt om Nullvisjonen. Her er det imidlertid statistisk signifikante kjønns og alders variasjoner. Menn og de mellom 44 og 49 år har i langt større grad hørt om Nullvisjonen, sammenlignet med henholdsvis kvinner og de andre aldersgruppene.

Men hvor mange personer tror våre respondenter det er som blir drept og skadd i trafikken hvert år.

Figur 21. Antatt antall skadd og drepte i trafikken



I figuren ser vi at befolkningen i Lillehammerregionen i gjennomsnitt tror det er ca 581 drepte i trafikken hvert år. Tilsvarende tall for skadde er 7577. Vi ser imidlertid at standardavviket er svært høy, noe som indikerer at det er stor variasjon blant befolkningen når det gjelder disse spørsmålene.

## Referanser

Rundmo, Torbjørn & Iversen, Hege (2002), *Holdninger til trafiksikkerhet i den norske befolkning*. Rotunde publikasjoner nr 77, Trondheim.

Ringdal, Kristen (2001). *Enhet og mangfold*. Fagbokforlaget, Bergen.



## Vedlegg

Vedleggstabell 1. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på alder.

	Enig	Både og	Uenig	N
<b>69-74</b>				
Jeg tar ofte sjanser i trafikken*	1,3 %	5,1 %	93,7 %	158
Jeg tar aldri sjanser i trafikken*	67,9 %	14,8 %	17,3 %	162
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*	19,9 %	34 %	46,2 %	156
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig*	21,8 %	22,4 %	55,8 %	165
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran*	22,7 %	21,5 %	55,8 %	163
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*	4,3 %	10,4 %	85,3 %	163
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*	84 %	9,9 %	6,2 %	162
<b>44-49</b>				
Jeg tar ofte sjanser i trafikken*	3 %	9,6 %	87,4 %	302
Jeg tar aldri sjanser i trafikken*	58,3 %	23,7 %	18 %	300
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken *	14,1 %	25,9 %	37 %	297
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig*	35,3 %	32,7 %	32 %	300
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran*	23,4 %	22,1 %	54,5 %	299
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*	4,7 %	10,4 %	84,9 %	298
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*	72,3 %	20,9 %	6,8 %	292
<b>29-34</b>				
Jeg tar ofte sjanser i trafikken*	4,8 %	23,8 %	71,4 %	294
Jeg tar aldri sjanser i trafikken*	46,8 %	25,6 %	27,6 %	293
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken *	15,8 %	37 %	47,3 %	292
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig*	60,3 %	26,4 %	13,2 %	295
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran*	27,6 %	29,6 %	42,9 %	294
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*	6,8 %	10,9 %	82,3 %	293
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan	52,6 %	29,2 %	18,2 %	291

trafikkforholdene er*				
<b>19-24</b>				
Jeg tar ofte sjanser i trafikken*	8,5 %	23,4 %	68,1 %	188
Jeg tar aldri sjanser i trafikken*	36,2 %	34 %	29,8 %	188
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*	19,7 %	37,8 %	42,6 %	188
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig*	65,1 %	18 %	16,9 %	189
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran*	28,2 %	30,9 %	41 %	188
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*	12,2 %	20,7 %	67 %	188
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*	52,1 %	34,4 %	15,4 %	188

Vedleggstabell 2. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på kjønn.

	Enig	Både og	Uenig	N
<b>Kvinne</b>				
Jeg tar ofte sjanser i trafikken*	3,9 %	13 %	83,1 %	485
Jeg tar aldri sjanser i trafikken*	58,8 %	20,8 %	20,4 %	485
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*	11,6 %	32,8 %	55,6 %	475
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig*	39 %	28,5 %	32,4 %	487
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran*	23,3 %	22,9 %	53,8 %	485
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*	5 %	8,3 %	86,8 %	484
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*	70,2 %	21,2 %	8,6 %	476
<b>Mann</b>				
Jeg tar ofte sjanser i trafikken*	5 %	19,2 %	75,8 %	458
Jeg tar aldri sjanser i trafikken*	45 %	28,9 %	26 %	460
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken *	22 %	33,3 %	44,7 %	459
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig*	54,8 %	23,5 %	21,7 %	460
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran*	27,8 %	29,5 %	42,7 %	461
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*	9 %	17,2 %	73,8 %	458
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*	57,7 %	26,8 %	15,6 %	456

*Vedleggstabell 3. Vurdering av risiko. Fordelt på alder.*

<b>69-74</b>	Enig	Både og	Uenig	N
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	23,4	46,8	29,8	171
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister*	70,2	24	5,8	171
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer*	17,3	15,5	67,3	168
Glatte og våte veier gjør meg usikker*	44,9	37,3	17,7	161
Fartshumper fører til at billister reduserer farten*	79,5	17,4	3,1	158
<b>44-49</b>				
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	17,6	48,8	34,2	307
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister *	76,5	19,2	4,2	307
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer*	8,1	13,4	78,5	307
Glatte og våte veier gjør meg usikker*	31,7	39,3	29	304
Fartshumper fører til at billister reduserer farten*	80,6	16,8	2,6	300
<b>29-34</b>				
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	18,4	49,2	32,4	299
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister*	65,7	24	10,3	300
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer*	6,4	12,4	81,3	299
Glatte og våte veier gjør meg usikker*	26,8	39,1	34,1	300
Fartshumper fører til at billister reduserer farten*	70	25,7	4,3	299
<b>19-24</b>				
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	22,9	41,5	35,6	188
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister *	54,5	31,6	13,9	187
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer*	6,9	13,8	79,3	188
Glatte og våte veier gjør meg usikker*	32,4	41,1	26,5	186
Fartshumper fører til at billister reduserer farten*	59,7	30,1	10,2	185

*Vedleggstabell 4. Vurdering av risiko. Fordelt på kjønn.*

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	19,4 %	48,8 %	31,8 %	506
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister*	63,9 %	26,4 %	9,7 %	507
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer*	10,1 %	14,3 %	75,6 %	505
Glatte og våte veier gjør meg usikker*	41,9 %	40,2 %	17,9 %	492
Fartshumper fører til at billister reduserer farten	75,4 %	20,6 %	4 %	496
<b>Mann</b>				
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	20,7 %	44,9 %	34,4 %	459
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	71,9 %	21,1 %	7 %	459
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer*	7,8 %	12,6 %	79,5 %	459
Glatte og våte veier gjør meg usikker*	22 %	38,4 %	39,6 %	450
Fartshumper fører til at billister reduserer farten	70,4 %	24,1 %	5,5 %	456

## Vedleggstabell 5. Opptatthet av risiko. Fordelt på alder.

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Lillehammer regionen?*	33,3	47,9	18,8	165
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?*	30,7 %	54,2 %	15,1 %	166
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	24,2 %	50,6 %	25 %	164
<b>44-49</b>				
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Lillehammer regionen?*	37,7 %	43,9 %	18,4 %	305
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?*	24,5 %	54,6 %	20,9 %	306
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	16,3 %	56,9 %	26,8 %	306
<b>29-34</b>				
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Lillehammer regionen?	46 %	42,7 %	11,3 %	300
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?*	22,7 %	54,3 %	23 %	300
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	24,7 %	51,7 %	23,7 %	300
<b>19-24</b>				
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Lillehammer regionen *	51,6 %	38,8 %	9,6 %	188
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?*	35,6 %	38,3 %	26,1 %	188
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre	28,7 %	46,8 %	24,5 %	188

*Vedleggstabell 6. Opptatthet av risiko. Fordelt på kjønn.*

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet i Lillehammer regionen?	39 %	46,2 %	14,8 %	500
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?*	19,8 %	50,9 %	29,3 %	501
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	78,9 %	18,4 %	2,7 %	483
<b>Mann</b>				
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	45,9 %	40,2 %	14 %	458
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?*	26 %	53,5 %	20,5 %	458
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	75,1 %	23,4 %	1,5 %	453

*Vedleggstabell 7. Selvhevdning og sosialt press. Fordelt på alder.*

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*	71,1 %	13,2 %	15,8 %	
Jeg behersker trafikkreglene godt	72,9 %	24,5 %	2,6 %	155
Bilbelte er for pyser	2,9 %	0,6 %	96,5 %	171
<b>44-49</b>				
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*	60,5 %	17,1 %	22,4 %	299
Jeg behersker trafikkreglene godt	77,7 %	20,6 %	1,7 %	301
Bilbelte er for pyser	2,6 %	0 %	97,4 %	303
<b>29-34</b>				
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*	68,7 %	19,2 %	12 %	
Jeg behersker trafikkreglene godt	78,5 %	19,5 %	2 %	293
Bilbelte er for pyser	1,7 %	1,4 %	96,9 %	294
<b>19-24</b>				
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*	67,6 %	24,7 %	7,7 %	182
Jeg behersker trafikkreglene godt	77,4 %	20,4 %	2,2 %	186
Bilbelte er for pyser	1,6 %	2,7 %	95,7 %	188

Vedleggstabell 8. Selvhevdning og sosialt press. Fordelt på kjønn.

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*	66,4 %	15,7 %	17,9 %	66,2 %
Jeg behersker trafikkreglene godt	78,9 %	18,4 %	2,7 %	483
Bilbelte er for pyser	2,2 %	0,4 %	97,4 %	499
<b>Mann</b>				
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*	66,2 %	21,4 %	12,4 %	453
Jeg behersker trafikkreglene godt	75,1 %	23,4 %	1,5 %	453
Bilbelte er for pyser	2 %	1,8 %	96,3 %	457

Vedleggstabell 9. Regelbrudd og sjansetaking. Fordelt på alder.

<b>69-74</b>	<b>Sjelden</b>	<b>Av og til</b>	<b>Ofte</b>	<b>N</b>
Jeg kjører for nær bilen foran meg	84,5 %	15 %	0 %	148
Jeg tøyer trafikkreglene litt for å komme raskere frem	84,4 %	14,3 %	1,4 %	147
Jeg unnlater å bruke bilbelte	98,7 %	1,3 %	0 %	150
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	99,3 %	0 %	0,7 %	146
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	87,7 %	11,6 %	0,7 %	146
Jeg bryter vikepliktsreglene	99,3 %	0,7 %	0 %	143
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	97,2 %	2,8 %	0 %	145
Jeg bruker sykkel når jeg har drukket*	89,3 %	5,4 %	5,4 %	112
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk *	71,4 %	24,5 %	4,1 %	147
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler *	54,2 %	13,5 %	32,3 %	96
<b>44-49</b>				
Jeg kjører for nær bilen foran meg	63,2 %	35,8 %	1 %	296
Jeg tøyer trafikkreglene litt for å komme raskere frem	68,9 %	28,7 %	2,4 %	296
Jeg unnlater å bruke bilbelte	96,7 %	2 %	1,3 %	297
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	99,7 %	0,3 %	0 %	298
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	69,8 %	27,9 %	2,3 %	298
Jeg bryter vikepliktsreglene	97 %	3 %	0 %	297
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	75,1 %	23,6 %	1,3 %	297
Jeg bruker sykkel når jeg har drukket *	81,8 %	11,9 %	6,3 %	286

Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk *	46,6 %	38,6 %	14,8 %	298
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler *	43,6 %	16,1 %	40,3 %	273
<b>29-34</b>				
Jeg kjører for nær bilen foran meg	44,3 %	47,1 %	8,6 %	291
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem	39,1%	49,5 %	11,4 %	289
Jeg unnlater å bruke bilbelte	87,5 %	10,1 %	2,4 %	288
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	99,7 %	0,3 %	0 %	290
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	54,6 %	37,1 %	8,2 %	291
Jeg bryter vikepliktsreglene	94,8 %	4,9 %	0,3 %	288
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	57,9 %	32,1 %	10 %	290
Jeg bruker sykkel når jeg har drukket *	72,7 %	19,4 %	8 %	289
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk *	46,6 %	38,6 %	14,8 %	298
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler *	23 %	42,6 %	34,4 %	291
<b>19-24</b>				
Jeg kjører for nær bilen foran meg	45,5 %	47,8 %	6,7 %	178
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem	33,9 %	47,5 %	18,6 %	177
Jeg unnlater å bruke bilbelte	85,2 %	6,6 %	8,2 %	182
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	96,6 %	1,1 %	2,3 %	176
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	52,8 %	33 %	14,2 %	176
Jeg bryter vikepliktsreglene	94,3 %	5,1 %	0,6 %	175
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	42 %	37,4 %	20,7 %	174
Jeg bruker sykkel når jeg har drukket *	61,1 %	30 %	8,9 %	180
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk *	20,6 %	37,1 %	42,3 %	175
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler *	72,4 %	11,6 %	16 %	181



*Vedleggstabell 10. Regelbrudd og sjansetaking. Fordelt på kjønn.*

<b>Kvinne</b>	<b>Sjelden</b>	<b>Av og til</b>	<b>Ofte</b>	<b>N</b>
Jeg kjører for nær bilen foran meg*	64,3 %	32,7 %	3 %	465
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem*	61,2 %	33,6 %	5,2 %	461
Jeg unnlater å bruke bilbelte*	94,7 %	4,5 %	0,9 %	468
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	99,6 %	0,2 %	0,2 %	463
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen*	76,3 %	21,8 %	1,9 %	464
Jeg bryter vikepliktsreglene	96,9 %	2,8 %	0,2 %	458
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree) *	73,5 %	21,3 %	5,2 %	460
Jeg bruker sykkel når jeg har drukket	77,1 %	15,1 %	7,8 %	436
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk *	42 %	40,1 %	17,9 %	464
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler *	59,2 %	12,6 %	28,2 %	419
<b>Mann</b>				
Jeg kjører for nær bilen foran meg*	49,7 %	44,5 %	5,8 %	447
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem*	48,9 %	39,7 %	11,4 %	446
Jeg unnlater å bruke bilbelte*	88,9 %	6,2 %	4,9 %	451
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	98,2 %	0,9 %	0,9 %	447
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen *	52,5 %	36,8 %	10,7 %	448
Jeg bryter vikepliktsreglene	95,3 %	4,5 %	0,2 %	446
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	59,7 %	30,2 %	10,1 %	447
Jeg bruker sykkel når jeg har drukket	73,7 %	19,4 %	6,9 %	433
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk *	33,9 %	34,6 %	31,5 %	448
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler *	49,6 %	14,2 %	36,1 %	415

*Vedleggstabell 11. Fart og spenning. Fordelt på alder.*

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Det er bare idioter som råkjørere*	67,1 %	18,3 %	14,6 %	164
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*	7,8 %	17,5 %	74,7 %	166
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker*	28,4 %	31,5 %	40,1 %	162
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"*	5,5 %	7,3 %	87,3 %	165
<b>44-49</b>				
Det er bare idioter som råkjørere*	46,8 %	25,3 %	27,9 %	297
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*	6,7 %	12,8 %	80,5 %	297
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker*	32,3 %	26,3 %	41,4 %	297
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"*	1,3 %	5,4 %	93,3 %	297
<b>29-34</b>				
Det er bare idioter som råkjørere*	38,9 %	32,1 %	29 %	293
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*	8,5 %	22,2 %	69,3 %	293
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker*	35,7 %	31,3 %	33 %	294
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"*	2,4 %	12,3 %	85,3 %	250
<b>19-24</b>				
Det er bare idioter som råkjørere*	41,8 %	25,4 %	32,8 %	189
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*	20,6 %	37,6 %	41,8 %	189
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker*	43,4 %	24,9 %	31,7 %	189
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"*	1,1 %	10,7 %	88,2 %	187

Vedleggstabell 12. Fart og spenning. Fordelt på kjønn.

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Det er bare idioter som råkjører*	48,6 %	27,5 %	24 %	484
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*	8,3 %	15,5 %	76,2 %	484
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker*	32,4 %	29,5 %	38 %	484
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"*	1,4 %	6,4 %	92,2 %	488
<b>Mann</b>				
Det er bare idioter som råkjører*	45 %	25,1 %	29,9 %	458
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*	12,4 %	27,8 %	59,9 %	461
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker*	37,5 %	27,2 %	35,3 %	459
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"*	3,5 %	11,4 %	85,1 %	456

Vedleggstabell 13. Reaksjoner på trafikksituasjoner. Fordelt på alder.

<b>69-74</b>	<b>Irritert</b>	<b>Både og</b>	<b>Lite irritert</b>	<b>N</b>
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt*	15,3 %	23,3 %	61,3 %	150
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi*	34 %	26 %	40 %	150
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø*	53,3 %	26,7 %	20 %	159
Irritert pga sykklister i veibanen*	8,8 %	24,3 %	66,9 %	148
Irritert pga hensynsløse bilister*	85,3 %	7,3 %	7,3 %	150
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt*	36,9 %	25,5 %	37,6 %	149
<b>44-49</b>				
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt*	13,1 %	30,3 %	56,6 %	297
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi*	34,9 %	34,2 %	30,9 %	298
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø*	58,9 %	25,3 %	15,8 %	297
Irritert pga sykklister i veibanen*	5,7 %	20,2 %	74,1 %	297
Irritert pga hensynsløse bilister*	81,2 %	11,1 %	7,7 %	298
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt*	34,1 %	27,8 %	38,1 %	299
<b>29-34</b>				
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt*	20 %	33,8 %	46,2 %	291
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg	44,3 %	35,7 %	19,9 %	291

forbi*				
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø*	73,1 %	20,7 %	6,2 %	290
Irritert pga syklist i veibanen*	17,5 %	29,2 %	53,3 %	291
Irritert pga hensynsløse bilister*	88,7 %	9,2 %	2,1 %	292
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt*	36,1 %	30,6 %	33,3 %	291
<b>19-24</b>				
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt*	24,3 %	33,9 %	41,8 %	177
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi*	57,1 %	24,3 %	18,6 %	177
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø*	79,8 %	14 %	6,2 %	178
Irritert pga syklist i veibanen*	32,6 %	32 %	35,4 %	178
Irritert pga hensynsløse bilister*	83 %	13,2 %	3,8 %	182
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt*	44,1 %	22,5 %	22,5 %	178

Vedleggstabell 14. Reaksjoner i trafikken. Fordelt på kjønn.

Kvinne	Irritert	Både og	Lite irritert	N
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt	15,6 %	34 %	50,3 %	467
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi*	38,6 %	30,1 %	31,3 %	469
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø	63,7 %	23,1 %	13,2 %	468
Irritert pga syklist i veibanen	15,9 %	27 %	57,1 %	466
Irritert pga hensynsløse bilister*	88,6 %	7,6 %	3,8 %	472
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt*	39,2 %	26,7 %	34,1 %	469
<b>Mann</b>				
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt	20,1 %	27,7 %	52,2 %	448
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi*	45,6 %	32,9 %	21,5 %	447
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø	69,4 %	20,8 %	9,8 %	448
Irritert pga syklist i veibanen	14,7 %	24,8 %	60,5 %	448
Irritert pga hensynsløse bilister*	80,4 %	13,1 %	6,4 %	450
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt*	39,4 %	27,8 %	32,7 %	449

Vedleggstabell 15. Aksept som passasjer. Fordelt på alder.

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	3,5 %	1,2 %	95,3 %	170
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen*	10,7 %	33,9 %	55,4 %	168
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*	30,9 %	33,9 %	35,2 %	165
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter*	6,5 %	23,2 %	70,2 %	168
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig*	65,2 %	26,2 %	8,5 %	164
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører*	8,6 %	4,9 %	86,4 %	162
<b>44-49</b>				
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	2 %	0,7 %	97,4 %	304
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen*	10,5 %	35,7 %	53,8 %	305
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*	21,3 %	37,2 %	41,5 %	301
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter*	10,6 %	18,5 %	71 %	303
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig*	42,1 %	43,8 %	14,1 %	304
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører*	6,7 %	4 %	89,3 %	299
<b>29-34</b>				
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	0,3 %	0,3 %	99,3 %	294
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen*	10,6 %	42,7 %	46,8 %	293
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*	12,5 %	33,9 %	53,6 %	295
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter*	8,5 %	32,3 %	59,2 %	294
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig	35,6 %	45,1 %	19,3 %	295
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører*	4,5 %	13,4 %	82,1 %	290
<b>19-24</b>				
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	3,2 %	2,1 %	94,7 %	189
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen*	23,3 %	43,4 %	33,3 %	189
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*	15,8 %	31,1 %	53,2 %	190
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke	18,6 %	38,3 %	43,1 %	188

har andre muligheter				
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig*	22,6 %	51,1 %	26,3 %	190
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører*	12,3 %	23,5 %	64,2 %	187

Vedleggstabell 16. Aksept som passasjer. Fordelt på kjønn.

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	1,4 %	0,6 %	98 %	497
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen*	14,1 %	38 %	47,9 %	495
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*	18,3 %	40 %	41,7 %	492
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter*	9,9 %	22,1 %	68 %	493
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig*	46,5 %	39,8 %	13,6 %	492
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører*	6,8 %	7,1 %	86,1 %	482
<b>Mann</b>				
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	2,6 %	1,5 %	95,9 %	462
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen	12 %	40,2 %	47,8 %	460
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*	20,1 %	28,2 %	51,7 %	458
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter*	11,7 %	33,3 %	55 %	460
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig*	33,5 %	45,4 %	21,1 %	460
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører*	8,1 %	15,2 %	76,7 %	455

*Vedleggstabell 17. Hensyn til andre. Fordelt på alder.*

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	5,4 %	1,2 %	93,4 %	166
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	95,9 %	1,2 %	2,9 %	170
<b>44-49</b>				
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	1,3 %	1,7 %	97 %	301
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	94,4 %	0,3 %	5,3 %	302
<b>29-34</b>				
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	1,7 %	4,7 %	93,6 %	276
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	95,5 %	1,7 %	2,7 %	292
<b>19-24</b>				
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	1,6 %	6,4 %	92 %	187
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	91,4 %	5,9 %	2,7 %	187

*Vedleggstabell 18. Hensyn til andre. Fordelt på kjønn.*

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	2,8 %	2 %	95,1 %	494
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter*	95,6 %	0,8 %	3,6 %	496
<b>Mann</b>				
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	1,5 %	5,3 %	93,2 %	456
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter*	93,2 %	3,1 %	3,7 %	456

Vedleggstabell 19. Alkohol og ferdsel i trafikken. Fordelt på alder.

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	3,5 %	1,8 %	94,7 %	170
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	87,7 %	2,9 %	9,4 %	171
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils*	8,9 %	10,7 %	80,5 %	169
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken*	65,3 %	12 %	22,8 %	167
<b>44-49</b>				
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	2,6 %	1,7 %	95,7 %	302
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	91,7 %	0,7 %	7,6 %	302
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils *	8,3 %	6 %	85,7 %	301
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken *	55,6 %	12,6 %	31,8 %	302
<b>29-34</b>				
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	3,4 %	0,7 %	95,9 %	283
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	89,2 %	1,4 %	9,5 %	296
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils *	5,8 %	14,6 %	79,6 %	294
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken *	51,4 %	16,1 %	32,5 %	292
<b>19-24</b>				
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	2,7 %	3,7 %	93,6 %	188
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	86,6 %	4,3 %	9,1 %	187
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils*	10,2 %	24,6 %	65,2 %	187
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken*	38,6 %	19 %	42,4 %	184



Vedleggstabell 20. Alkohol og ferdsel i trafikken fordelt på kjønn.

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	3 %	0,8 %	96,2 %	499
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	90 %	1,4 %	8,6 %	498
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils*	5,8 %	13,1 %	81 %	496
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken	60,1 %	15,4 %	24,5 %	494
<b>Mann</b>				
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	3,3 %	2,8 %	93,9 %	457
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	88,6 %	2,4 %	9 %	456
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils *	10,3 %	13,4 %	76,3 %	455
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken	44,6 %	14,2 %	41,2 %	451

Vedleggstabell 21. Bekymring for å skade andre. Fordelt på alder.

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Jeg overholder alltid trafikkreglene når det er barn i bilen*	92,3 %	4,5 %	3,2 %	155
Jeg vil ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken	89,6 %	8,6 %	1,8 %	163
<b>44-49</b>				
Jeg overholder alltid trafikkreglene når det er barn i bilen*	83,7 %	13,3 %	3 %	300
Jeg vil ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken	84,4 %	14,3 %	1,3 %	301
<b>29-34</b>				
Jeg overholder alltid trafikkreglene når det er barn i bilen*	74,2 %	24,1 %	1,7 %	291
Jeg vil ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken	86,8 %	12,5 %	0,7 %	295
<b>19-24</b>				
Jeg overholder alltid trafikkreglene når det er barn i bilen*	86,8 %	10,4 %	2,7 %	182
Jeg vil ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken	87,2 %	9 %	3,7 %	188

*Vedleggstabell 22. Bekymring for å skade andre. Fordelt på kjønn.*

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Jeg overholder alltid trafikkreglene når det er barn i bilen*	88,4 %	9,9 %	1,7 %	495
Jeg vil ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken*	93,7 %	4,9 %	1,4 %	491
<b>Mann</b>				
Jeg overholder alltid trafikkreglene når det er barn i bilen*	76,7 %	19,8 %	3,5 %	454
Jeg vil ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken*	78,9 %	18,9 %	2,2 %	455

*Vedleggstabell 23. Ytre forhold. Fordelt på alder.*

<b>69-74</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard *	22,3 %	55,4 %	22,3 %	166
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	39 %	39 %	22 %	164
Ulykker skyldes ofte tilfældigheter	31,9 %	49,1 %	19 %	163
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør *	68,5 %	13,9 %	17,6 %	165
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	96,4 %	3 %	0,6 %	167
<b>44-49</b>				
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard*	15,6 %	53,3 %	31,1 %	302
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	35,9 %	44,2 %	19,9 %	301
Ulykker skyldes ofte tilfældigheter	24,7 %	46,8 %	28,4 %	299
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør *	45,7 %	24,7 %	29,6 %	304
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	90,8 %	7,3 %	2 %	303
<b>29-34</b>				
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard *	23,1 %	50 %	22,3 %	166
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	44,7 %	36,5 %	18,8 %	293
Ulykker skyldes ofte tilfældigheter	23,7 %	47,8 %	28,5 %	295
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør *	52,9 %	27,1 %	20 %	295
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	82,8 %	15,1 %	2,7 %	292
<b>19-24</b>				
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard *	25,4 %	54,4 %	20,1 %	189
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	38,2 %	38,7 %	23,1 %	186
Ulykker skyldes ofte tilfældigheter	26,2 %	48,7 %	25,1 %	187
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør *	59,3 %	22,2 %	18,5 %	189
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	81,4 %	17 %	1,6 %	188

*Vedleggstabell 24. Ytre forhold. Fordelt på kjønn.*

<b>Kvinne</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>N</b>
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	18 %	54,7 %	27,3 %	490
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker *	34,9 %	44,6 %	20,5 %	484
Ulykker skyldes ofte tilfældigheter *	23,2 %	48,5 %	28,3 %	487
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	51,9 %	26,2 %	21,9 %	493
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	85,3 %	12,4 %	2,2 %	491
<b>Mann</b>				
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	24,1 %	51,2 %	24,7 %	461
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker *	44,5 %	34,7 %	20,8 %	461
Ulykker skyldes ofte tilfældigheter*	29,1 %	47 %	23,9 %	457
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	57,2 %	20 %	22,8 %	460
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	89,1 %	9,4 %	1,5 %	459

*Vedleggstabell 25. Hvilken betydning har informerende tiltak for trafikksikkerheten?*

Fordelt på kjønn\*.

	<b>Stor</b>	<b>Både og</b>	<b>Liten</b>	<b>N</b>
Kvinne	60,2 %	24,9 %	14,9 %	490
Mann	50,9 %	29,4 %	19,7 %	456

*Vedleggstabell 26. Hvilken betydning har kontrollerende tiltak for trafikksikkerheten?*

Fordelt på kjønn\*.

	<b>Stor</b>	<b>Både og</b>	<b>Liten</b>	<b>N</b>
Kvinne	77,7 %	16,4 %	5,9 %	489
Mann	62,4 %	28,9 %	8,8 %	457

*Vedleggstabell 27. Hvilken betydning har fysiske tiltak for trafikksikkerheten?*

Fordelt på kjønn.

	<b>Stor</b>	<b>Både og</b>	<b>Liten</b>	<b>N</b>
Kvinne	87,6 %	9,1 %	3,2 %	493
Mann	84,6 %	12,3 %	3,1 %	455

*Vedleggstabell 28. Hvilken betydning har informerende tiltak for trafikksikkerheten?*

Fordelt på alder\*.

	<b>Stor</b>	<b>Både og</b>	<b>Liten</b>	<b>N</b>
69 – 74 år	75,3 %	16 %	8,6 %	162
44 – 49 år	54,8 %	24,9 %	20,3 %	301
29 – 34 år	49,2 %	32,3 %	18,5 %	297
19 – 24 år	50 %	31,7 %	18,3 %	186

*Vedleggstabell 29. Hvilken betydning har kontrollerende tiltak for trafikksikkerheten?*

Fordelt på alder\*.

	<b>Stor</b>	<b>Både og</b>	<b>Liten</b>	<b>N</b>
69 – 74 år	88,6 %	9 %	2,4 %	166
44 – 49 år	70 %	22,3 %	7,7 %	300
29 – 34 år	69,2 %	25,1 %	5,8 %	295
19 – 24 år	55,6 %	30,5 %	13,9 %	187

*Vedleggstabell 30. Hvilken betydning har fysiske tiltak for trafikksikkerheten?*

Fordelt på alder\*.

	<b>Stor</b>	<b>Både og</b>	<b>Liten</b>	<b>N</b>
69 – 74 år	87,8 %	9,1 %	3 %	164
44 – 49 år	85,4 %	12,3 %	2,3 %	301
29 – 34 år	89,6 %	6,7 %	3,7 %	298
19 – 24 år	80,1 %	16,1 %	3,8 %	186

*Vedleggstabell 31. Hørt om nullvisjonen? Fordelt på kjønn\*.*

	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>	<b>N</b>
Kvinne	48,4 %	51,6 %	483
Mann	65,6 %	34,4 %	403

*Vedleggstabell 32. Hørt om nullvisjonen? Fordelt på alder\*.*

	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>	<b>N</b>
69 – 74 år	50,6 %	49,4 %	166
44 – 49 år	72 %	28 %	286
29 – 34 år	55,3 %	44,7 %	293
19 – 24 år	41,4 %	58,6 %	186

