

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

**Christin Berg og Tommy Høyvarde Clausen**

## **Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Karmøy kommune**

Rapport RF – 2004/063

Prosjektnummer: 7252089  
Prosjektets tittel: Trafikksikkerhet på Karmøy  
Kvalitetssikrer: Gottfried Heinzerling

Oppdragsgiver: Statens vegvesen Region vest, Haugaland og  
Sunnhordland distrikt

ISBN: 82-490-0307-1  
Gradering: Åpen

## Forord

Høsten 2002 ble RF – Rogalandsforskning bedt om å utforme et opplegg for å gjennomføre en trafikksikkerhetsundersøkelse blant befolkningen i Karmøy kommune. Undersøkelsen skulle tjene som grunnlag for arbeidet med ”Nullvisjonsprosjektet i Karmøy”. Undersøkelsesopplegget ble lagt fram for prosjektets faggruppe og vedtatt av styringsgruppen i begynnelsen av 2003. Undersøkelsen ble gjennomført i løpet av våren 2003.

Vi har lagt vekt på å gi en bred presentasjon av undersøkelsen og dens resultater og har dessuten valgt å utforme rapporten slik at den skal kunne gi en dokumentasjon av det omfattende datamaterialet. Målet vårt har vært at det skal være lett å finne fram til relevante resultater knyttet til ulike tema som det til en hver tid arbeides med i prosjektet.

Vi vil takke for imøtekommenhet og interesse for undersøkelse, 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 27. april 2004

Christin Berg, prosjektleder

## Innhold

FORORD .....	2
1 INNLEDNING .....	7
2 METODISK TILNÆRMING.....	9
2.1 Om spørreundersøkelsen .....	9
2.2 Metodiske verktøy .....	10
2.3 Faktoranalyse og reliabilitetsanalyse .....	10
3 TABELLANALYSE .....	14
3.1 Transportmiddelbruk bruk og erfaringer i trafikken .....	14
3.2 Holdninger til trafikksikkerhet .....	19
3.3 Opplevelse av risiko .....	23
3.4 Handlinger .....	27
4 ANALYSE AV HOLDNINGER OG HANDLINGER I TRAFIKKEN GJENNOM KONSTRUKSJON AV INDIKATORER.....	47
4.1 Karmøys befolkning .....	47
4.2 Elever i 7 og 10 klasse.....	59
4.3 Avslutning .....	67
REFERANSER.....	68
VEDLEGG .....	69

## Figurer

Figur 1. Befolkningsgruppenes transportmiddelbruk. I prosent.....	15
Figur 2. Gjennomsnittlig antall år en har hatt førerkort. Absolutte tall.....	15
Figur 3. Skoleelevenes transportmiddelbruk. I prosent.....	16
Figur 4. Andelen av befolkningsgruppene med førerkort. I prosent. ....	16
Figur 5. Trafikkuhell med personskaade. I prosent.....	17
Figur 6. Trafikkuhell med personskaade blant skoleelevene. I prosent. ....	18
Figur 7. Kjenner du andre som har hatt trafikkuhell med personskaade? I prosent.....	18
Figur 8. Kjenner du andre som har hatt trafikkuhell med personskaade? I prosent.....	19
Figur 9. Påstander knyttet til aksept for sjansetaking og regelbrudd. I prosent. ....	20
Figur 10. Påstander knyttet til aksept for sjansetaking og regelbrudd blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent. ....	22
Figur 11. Påstander knyttet til vurdering. I prosent.....	24
Figur 12. Påstander knyttet til vurdering av risiko blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent. ....	25
Figur 13. Påstander knyttet til opptatthet av risiko. I prosent.....	26
Figur 14. Påstander knyttet til opptatthet av risiko blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent. ....	27
Figur 15. Påstander knyttet til selvhevdning og sosialt press. I prosent.....	28
Figur 16. Påstander knyttet til selvhevdning og sosialt press blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.....	28
Figur 17. Påstander knyttet til regelbrudd og sjansetaking. I prosent. ....	30
Figur 18. Påstander knyttet til regelbrudd og sjansetaking blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.....	31
Figur 19. Påstander knyttet til fart og spenning. I prosent. ....	34
Figur 20. Påstander knyttet til fart og spenning blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent. ....	35
Figur 21. Påstander knyttet til reaksjoner på trafikksituasjoner. I prosent.....	36
Figur 22. Påstander knyttet til aksept som passasjer. I prosent.....	38
Figur 23. Påstander knyttet til aksept som passasjer blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent. ....	39

Figur 24. Påstander knyttet til å ta hensyn til andre. I prosent. ....	41
Figur 25. Påstander knyttet til å ta hensyn til andre blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent. ....	42
Figur 26. Påstander knyttet til alkohol og ferdsel i trafikken. I prosent. ....	43
Figur 27. Påstander knyttet til alkohol og ferdsel i trafikken blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent. ....	43
Figur 28. Påstander knyttet til bekymring for å skade andre. I prosent. ....	44
Figur 29. Påstander knyttet til ytre forhold. I prosent. ....	45
Figur 30. Irritert i trafikken, fordelt på kjønn, alder* og bosted i kommunen* .....	48
Figur 31. Pragmatisk trafikkatferd, fordelt på kjønn*, alder* og bosted i kommunen ..	51
Figur 32. Uforsiktig som passasjer, fordelt på kjønn*, alder* og bosted i kommunen ..	52
Figur 33. Hensyn til andre, fordelt på kjønn*, alder og bosted i kommunen. ....	54
Figur 34. Sjansetaking, fordelt på kjønn*, alder* og bosted i kommunen*. ....	55
Figur 35. Regelbrudd, fordelt på kjønn*, alder* og bosted i kommunen*. ....	57
Figur 36. Opptatt av risiko, fordelt på kjønn*, alder* og bosted i kommunen*. ....	58
Figur 37. Risikosøkende, fordelt på kjønn*, klasstrinn* og bosted i kommunen. ....	60
Figur 38. god trafikkatferd, fordelt på kjønn, klasstrinn og bosted i kommunen*. ....	61
Figur 39. Sjansetaking som trafikant, fordelt på kjønn*, klasstrinn og bosted i kommunen*. ....	63
Figur 40. Opptatt av risiko (risikoutsatt), fordelt på kjønn*, klasstrinn og bosted i kommunen. ....	64
Figur 41. Riktig regelbruk, fordelt på kjønn*, klasstrinn* og bosted i kommunen. ....	66

## Tabeller

Tabell 1. Populasjonens og nettoutvalgets aldersfordeling betinget av kjønn. ....	10
Tabell 2. Irritert i trafikken, indikator.....	48
Tabell 3. Regresjonstabell med irritasjon i trafikken som avhengig variabel. ....	49
Tabell 4 Pragmatisk trafikkadferd, indikator.....	50
Tabell 5.Regresjonstabell med pragmatisk trafikkadferd som avhengig variabel.....	51
Tabell 6. Uforsiktig som passasjer, indikator .....	52
Tabell 7. Regresjonstabell med ”uforsiktig som passasjer” som avhengig variabel. ....	53
Tabell 8. Hensyn til andre, indikator .....	53
Tabell 9. Regresjonstabell med ”hensyn til andre” som avhengig variabel. ....	54
Tabell 10. Sjansetaking, indikator .....	55
Tabell 11. Regresjonstabell med ”sjansetagning” som avhengig variabel.....	56
Tabell 12. Regelbrudd, indikator.....	56
Tabell 13. Regresjonstabell med ”regelbrudd” som avhengig variabel. ....	57
Tabell 14. Opptatt av risiko, indikator.....	58
Tabell 15. Regresjonstabell med ”opptatt av risiko” som avhengig variabel.....	59
Tabell 16. Risikosøkende, indikator .....	59
Tabell 17. Regresjonstabell med ”risikosøkende” som avhengig variabel. ....	60
Tabell 18. God trafikkadferd .....	61
Tabell 19. Regresjonstabell med ”god trafikkadferd” som avhengig variabel.....	62
Tabell 20. Sjansetaking som trafikant, indikator .....	62
Tabell 21. Regresjonstabell med ”sjansetagning som trafikant” som avhengig variabel. .....	63
Tabell 22. Opptatt av risiko .....	64
Tabell 23. Regresjonstabell med ”opptatt av risiko” som avhengig variabel.....	65
Tabell 24. Riktig regelbruk.....	65
Tabell 25.Regresjonstabell med ”riktig regelbruk” som avhengig variabel.....	66

# 1 Innledning

I løpet av mars og april 2003 gjennomførte RF – Rogalandsforskning en kartlegging av holdninger og handlinger til trafikksikkerhet blant befolkningen i Karmøy kommune. Undersøkelsen inngår som en del av arbeidet med ”Nullvisjonsprosjektet i Karmøy.” Dette er et samarbeidsporsjekt mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Karmøy kommune. Prosjektet administreres gjennom distriktsvegkontoret i Haugesund, Region vest (Sunnhordland og Haugaland distrikt). Distriktsvegkontoret i Haugesund har fungert som vår oppdragsgiver. Fram mot sommeren 2003 er Nullvisjonsprosjektet i Karmøy over i en mer handlingsrettet fase. Blant annet ble det holdt en navnekonkurranse. Prosjektet har fått navnet ”Trygt hjem”

Undersøkelsen ble 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 kommunens innbyggere generelt, tjene som en dokumentasjon på førsituasjonen og gi grunnlag for å sammenligne resultatene med en tilsvarende undersøkelse på et senere tidspunkt. Undersøkelsen vil på den måten kunne bidra til å kunne studere effektene av de tiltak og det holdningsskapende arbeidet som har vært iverksatt i prosjektet. Dvs. studere 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 har dessuten gjennomført en tilsvarende undersøkelse i Lillehammerregionen i forbindelse med et nasjonalt pilotprosjekt knyttet til trafikksikkerhet og nullvisjonen. 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. Det vil dessuten være interessant å studere undersøkelsens resultater 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 ferdsl i trafikken. Dette har vi gjort gjennom å formulere ulike sett av påstander som vi ba informantene ta stilling til. Videre har vi inkludert noen spørsmål som bidrar til å kartlegge steder og strekninger informantene mener er farlige og hvorfor. Til sammen gir dette et omfattende datamateriale. Det har vært utfordrende å formidle dette på en oversiktelig måte. Ut fra den ressursrammen som har vært tilgjengelig, har vi valgt å utforme rapporten som en bred resultatpresentasjon og dokumentasjon av undersøkelsens resultater. Kapittel 2 gjør rede for metodisk og analytisk tilnærming. Først presenterer vi undersøkelsens opplegg før vi presenterer hvordan vi har valgt å analysere datamaterialet og muligheter dette gir. Det påfølgende kapittelet (kapittel 3) viser svarfordelingene på alle spørsmålene. Vi har valgt å ordne disse i bolker ut fra type spørsmål eller påstand. 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 ferdsl i

trafikken. For å lette framstillingen har vi ytterligere gruppert påstandene etter tema. Hvert tema har en tilhørende figur plassert i et eget avsnitt med kommentarer. I kommentarene gjør vi rede for eventuelle signifikante forskjeller i forhold til alder, kjønn og bosted. Mer detaljerte tabeller er plassert som vedlegg. I det siste kapitlet (kapittel 4) fører vi analysen ett trinn videre. Vi konstruerer indikatorer ut fra påstander som gir uttrykk for liknende dimensjoner. I forhold til enkeltvise svar på påstander gir indikatorene uttrykk for hva informantene mener om et sett av liknende påstander og derfor et mer pålitelig bilde av deres holdninger og handlinger. I tillegg til tabellanalyse benytter vi også de ulike indikatorene som avhengig variabel i regresjonsanalyser. Måten vi gjør dette på blir gjort rede for i metodekapitlet og i kapittel 4.



## 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 utgjøres av to postale spørreskjemaundersøkelser. Undersøkelsen ble gjennomført i løpet av mars og april 2003. Et skjema ble sendt til alle beboere i Karmøy kommune født i henholdsvis 1929-1934 (69 - 74 år), 1954-1959 (44-49 år), 1969-1974 (29-34 år) og 1979-1984 (19-24 år) (totaltelling og bruttoutvalg). Til disse alderskohortene sendte vi et likt antall spørreskjema. En slik datainnsamling underbygget vårt primære mål for dataanalysen, nemlig å sikre at alle alderskohortene er statistisk representative for Karmøy kommune. 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 600 spørreskjema til hver alderskohort. I aldersgruppen 19 – 24 år, og 69-76 år er det henholdsvis 2973 og 1769 personer i Karmøy kommune. Vi ser slik at den relative andelen spørreskjema pr. kohort er ulik.

Vi sendte et tilnærmet likt spørreskjema til et representativt utvalg av 7 og 10 klassinger i Karmøy kommune. Siden spørreskjemat ble delt ut og samlet inn av lærerne sikret vi oss en svært høy svarprosent blant skoleelevene. Resultatene bygger på i alt 558 svar. Svarprosenten på skjemaet som ble sendt til den voksne delen av befolkningen er på ca 42 prosent. Dette kan karakteriseres som tilfredsstillende ved gjennomføring av postal befolkningsundersøkelse. Det ble foretatt en purrerunde. Resultatene fra undersøkelsen blant de fire alderskohortene bygger på i underkant av 1000 respondenter (nettoutvalg). Vi vil nedenfor vurdere om respondentenes alders og kjønnsfordeling avviker systematisk i forhold til Statistisk Sentralbyrås (SSB) befolkningsstatistikk for Karmøy kommune.

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

Vi vil i dette avsnittet vurdere om våre respondenter avviker systematisk fra den alders- og kjønnsfordelingen som eksisterer i Karmøy kommune. I tabellen nedenfor gjengis et utdrag fra SSBs befolkningsstatistikk for Karmøy kommune, sammenlignet med undersøkelsens respondenter:

Tabell 1. Populasjonens og nettoutvalgets aldersfordeling betinget av kjønn.

Alder	Menn				Kvinner			
	19-24	29-34	44-49	69-74	19-24	29-34	44-49	69-74
Bef. Karmøy	28,3 %	31,7 %	27,7 %	12,7 %	27,4 %	31,4 %	27,9 %	13,3 %
N	1533	1718	1503	659	1440	1649	1463	695
Nettoutvalg	19 %	20,5 %	28 %	32,5 %	25,4 %	28,8 %	26 %	19,9 %
N	84	91	124	144	137	155	140	107

Kilde: SSB

Vi ser i tabellen at det er spesielt eldre menn, og i en noe mindre grad kvinner, som er overrepresentert og yngre menn som er underrepresentert i undersøkelsens utvalg. Dette bekrefter våre mistanker om at det blir nødvendig å vekte utvalget. 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 slik at nettoutvalget gjenspeiler Karmøy kommunes alders og kjønnsfordeling.

## 2.2 Metodiske verktøy

I dette avsnittet gjør vi rede for metodisk hvordan vi konstruerer indikatorer. Vi benytter i hovedsak enkel tabellanalyse, eksplorerende faktoranalyse og reliabilitetsanalyse. I tabellanalysen presenterer vi resultatene i form av figurer som kommenteres og mer utførlige tabeller i vedlegg. Vi benytter kjikvadrat test for å undersøke hvorvidt forskjeller vi finner mellom ulike deler av befolkningen er statistisk signifikant. Faktoranalyse er videre en metode for å identifisere underliggende og gjerne ikke kvantifiserbare dimensjoner ved et datamateriale og gjennom reliabilitetsanalysen vurderes den interne konsistensen i de identifiserte faktorene. Etter å sjekket at indikatorene som konstrueres har en god intern konsistens foretar vi analyser av hvorvidt bakgrunnsvariabler som kjønn, bosted og alder har betydning for plassering på indikatoren. Dette gjør vi først ved å konstruere krysstabeller der vi studerer hvorvidt de observerte forskjellene i utvalget kan generaliseres tilbake til populasjonen (Karmøy kommune) ved hjelp av en kjikvadrat test. Siden en slik analyse er best egnet til å analysere en bivariat sammenheng (sammenheng mellom to variabler) gjennomfører vi også en regresjonsanalyse for hver indikator. Dette er enn årsaksanalyse som tester hvilken påvirkning et stort antall variabler har på våre indikatorer. Under gir vi en nærmere presentasjon av hvordan vi har foretatt faktor- og reliabilitetsanalysene.

## 2.3 Faktoranalyse og reliabilitetsanalyse

Faktoranalyse er en metode for å identifisere underliggende begrep (faktorer) som ikke er direkte målbare, men som kan ekstraheres ved hjelp av et større antall observerbare variabler. I vår sammenheng kan gjerne begrepet faktorer byttes ut med ”holdninger” Ideen med faktoranalysen er at de spørsmålene som har lik betydning konseptuelt sett,

grupperes sammen. Følgende metafor kan forklare dette: Tenk at en stokket kortstokk blir kastet opp i luften. Det faktoranalysen gjør er å gruppere de ”kortene” som naturlig hører sammen i ordnede ”bunker”. ”Bunkene” er et empirisk (målbart) uttrykk for en latent (underliggende) holdning. Ved hjelp av observerbare variabler kan man identifisere hvilke underliggende holdninger respondentene har til trafikksikkerhet og hva disse konseptuelt innebærer. Siden dette er en før-undersøkelse har vi på forhånd ingen konkret oppfatning av hvilke holdninger til trafikksikkerhet som hersker blant befolkningen i Karmøy kommune. Deler av rapportens formål er nettopp å kartlegge Karmøybefolkningens holdninger. Vi har derfor spurt våre respondenter et stort antall enkeltspørsmål om hvilke holdninger de har til ulike påstander knyttet til trafikksikkerhet. Her bygger vi på erfaringer fra andre undersøkelser og studier av holdninger til trafikksikkerhet (Rundmo og Iversen 2002).

Som nevnt har vi valgt å foreta en eksplorerende faktoranalyse. Målet med en slik analyse er å gruppere et stort antall enkeltspørsmål sammen til ulike *holdningsdimensjoner*. Et eksempel er på sin plass: Ved hjelp av å stille ca 45 påstander (variabler) opp mot hverandre finner vi at 6 av disse påstandene som for eksempel ”Noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø” og ”Bilen foran deg kjører ikke videre når trafikklyset viser grønt” naturlig hører sammen (faktoranalyse) og kan sies å gi uttrykk for samme meningsinnhold som vi har valgt å kalle ”irritasjon i trafikken” (reliabilitetsanalyse – se under).

### **2.3.1 Faktoranalysens resultater**

Vi har utført totalt sett fire eksplorerende faktoranalyser. Grunnen til dette er at de to spørreskjemaene ble utformet med to forskjellige sett av variabler som har ulikt meningsinnhold i sin verdirangering. Et variabelsett har verdier som varierer mellom 1 ”svært enig” og 5 ”svært uenig”, mens det andre settet varierer fra 1 ”Svært ofte” og 5 ”aldri”. Siden vi ikke kan utføre en eksplorerende faktoranalyse med to sett variabler der verdiene har ulikt meningsinnhold i sin verdirangering, må vi utføre 2 faktoranalyser per spørreskjema. Alle indikatorer (faktorer) er basert på en gjennomsnittsskåre standardisert innenfor intervallet 1 – 5.

Blant den voksne delen av befolkningen har vi identifisert i alt 16 faktorer ut fra 58 påstander (variabler). Av dette besto den første faktoranalysen av 45 variabler som gav 13 faktorer, mens den andre faktoranalysen gav 3 faktorer ved hjelp av 13 variabler. Etter reliabilitetstesting ble det totale antall faktorer redusert til 7.

I datasettet som består av skoleelevenes svar identifiserte vi i alt 5 faktorer. Den første faktoranalysen besto av i alt 30 variabler som identifiserte til sammen 8 ulike faktorer. Her var forklart varians på 55 %. Den siste faktoranalysen besto av bare 10 variabler som identifiserte 2 faktorer med en forklart varians på 58 %. Siden de to faktoranalysene begge identifiserte en faktor som hadde tilnærmet likt meningsinnhold, valgte vi å fjerne den med lavest cronbachs alpha (se under). Dette gjorde vi først etter å ha kjørt en korrelasjonsanalyse mellom de to indikatorene. Korrelasjonsanalysen gav en korrelasjonskoeffisient på 0.5 (pearsons r) og en statistisk signifikant sammenheng på et 99 % konfidensnivå.

### 2.3.2 Reliabilitetsanalyse

Som diskutert over så ”grupperer” en faktoranalyse påstander eller variabler som naturlig hører sammen. For å være sikker på at disse ”gruppene” av variabler uttrykker samme meningsinnhold bruker vi reliabilitetsanalyse og Cronbachs alpha som mål på indikatorens interne konsistens. Alfa verdien er en funksjon dels av styrken i korrelasjonene mellom variablene skalaen (indikatoren) er konstruert på bakgrunn av, og dels av antall variabler (Ringdal 2002). I våre analyser setter vi et krav om at alle de ”gruppene” av variabler som faktoranalysen identifiserer skal ha en alfa verdi på over 0,6 for å sikre at indikatorene har tilstrekkelig god intern konsistens. Dette kravet reduserer antallet faktorer fra faktoranalysene dramatisk. Etter reliabilitetsanalysen sitter vi igjen med totalt 13 faktorer.

### 2.3.3 Kjikvadrat og regresjonsanalyse

Gjennom faktoranalysen kom vi som presentert ovenfor fram til ett sett av faktorer eller indikatorer. Disse indikatorene bryte vi senere i analysen ned på bakgrunnsvariabler som kjønn, alder og bosted. La oss gi et eksempel. Ved hjelp av faktoranalyse identifiserer vi en faktor som vi kaller ”sjansetakning” på bakgrunn av 3 variabler som alle måler respondentenes holdning til å ta sjanser i trafikken (og som er intern konsistent). Det kan tenkes at respondentenes alder (bakgrunnsvariabel) har betydning for hvorvidt man tar sjanser i trafikken eller ikke. En slik opplysning vil kunne være svært relevant i et eventuelt holdningsskapende arbeid. Ved hjelp av prosentuering i krysstabeller og kjikvadrat testen finner vi ut om den eventuelle observerte forskjellen mellom la oss si de eldre og de unges sjansetakning i trafikken er reell, og hvorvidt vi med stor grad av sikkerhet kan generalisere denne forskjellen fra utvalg (vårt datasett) til populasjon (aldersgruppene i Karmøy kommune). 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). Siden denne analysen er best egnet til å analysere bivariate sammenhenger har vi også valgt å presentere en regresjonsanalyse for å studere mer komplekse modeller der vi ser hvordan kjønn, alder og bosted i sammenheng påvirker vår indikator (multivariat analyse).

Vi støter imidlertid på et problem i regresjonsanalysen. Alle variabler i en slik analyse skal i prinsippet være rangerbare. Alder er rangerbar, kjønn er rangerbar gjennom en dummy koding siden variabelen bare har to verdier, mens bosted er mer problematisk. Det vil hær være nødvendig å konstruerer et sett av designvariabler (dummy variabler) som representerer kategori variabelen bosted (Ringdal 2001). Regresjonsanalysen består med andre ord av en blokk der alder og kjønn inngår, og en annen blokk der bostedsvariablene inngår. I det første tilfellet vil en enkel signifikanstest ved hjelp av t-test avgjøre om en variabels påvirkning på avhengig variabel (vår indikator) er signifikant. I det andre tilfellet vil en F - test avgjøre om bostedsvariablene har en

signifikant effekt ut over de andre variablene (kjønn og alder)<sup>1</sup>. Vi vil ikke gjengi utregningen av denne testen, men kun kommentere resultatet av testen.

---

<sup>1</sup> For en god innføring i dette kan Ringdal (2001) anbefales.

## 3 Tabellanalyse

Undersøkelsen er svært omfattende. Ikke minst fordi den er todelt, i form av at vi som tidligere nevnt valgte å sende ut et tilpasset spørreskjema til skoleelever i 7 og 10 klasse i tillegg til skjemaet til et utvalg av befolkningen innenfor fire alderskategorier. I formidlingen av resultatene har vi valgt først å gi en samlet generell presentasjon av svarfordelingene på ulike spørsmål og påstander. Gjennomgående tar vi utgangspunkt i samlet svarfordeling for henholdsvis de fire befolkningsgruppene sett under ett<sup>2</sup> og de to klassetrinne, for så å kommentere interessante variasjoner i svarene de ulike alderskategoriene imellom. Vi kommenterer også i forhold til bankgrunnsvariablene kjønn, alder og geografi der dette er relevant.

### 3.1 Transportmiddelbruk bruk og erfaringer i trafikken

I det følgende 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

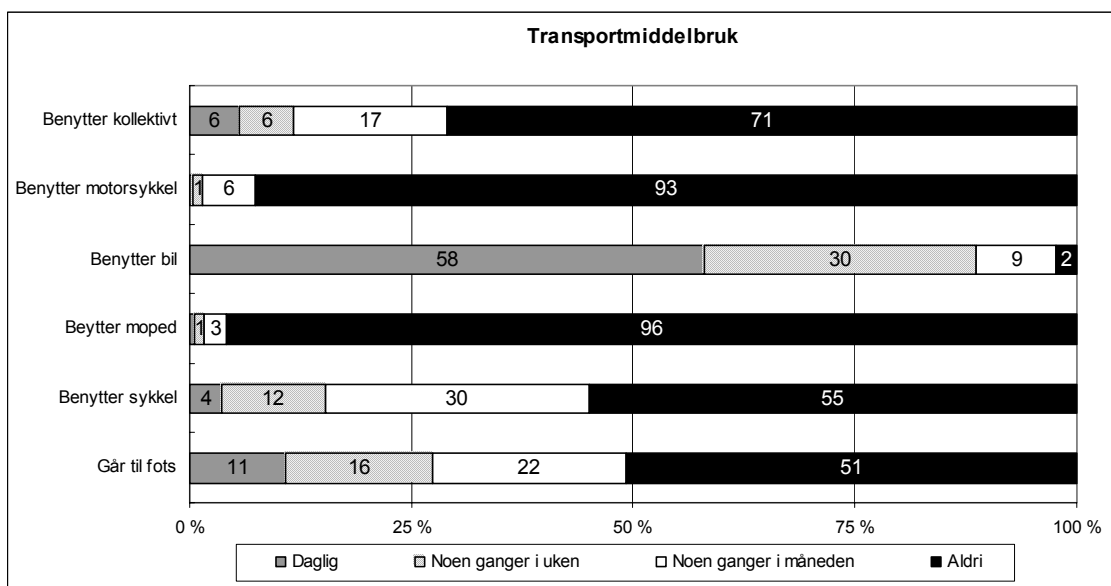
I dette avsnittet gir vi først en deskriptiv oversikt over respondentenes transportmiddelbruk. Vi ba informantene gi en oversikt over hvilke transportmidler de bruker på den veistrekningen som de trafikkerer oftest, samt hvor hyppig de ulike transportformer velges. Svarene respondentene gav vises under. Vi presenterer først en figur for den voksne befolkningen og deretter for deretter skoleelevene.

I figur 1 på neste side ser vi at 11 prosent velger det å gå ”til fots” som daglig transportform. Ikke overraskende er bil den oftest valgte daglige transportformen, med en andel på 58 prosent. Kun 6 prosent benytter seg av daglig av kollektivtrafikk. Motsatt ser vi at 71 prosent oppgir at de aldri bruker kollektivtransport. Ca. halvparten velger aldri å bruke ”bena” eller sykkel som transportform.

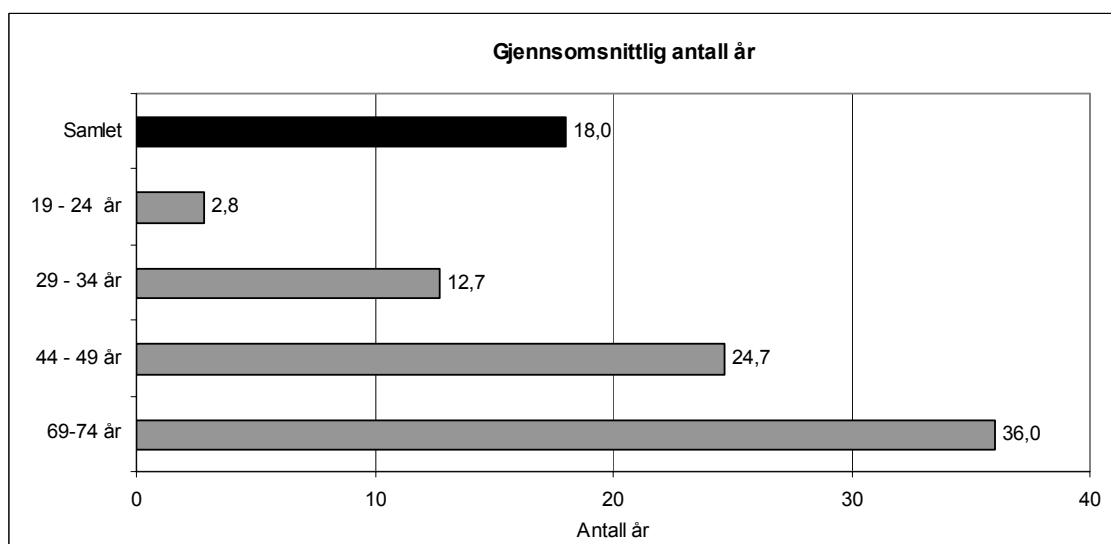
Figur 2 på neste side viser gjennomsnittlig antall år som den voksne befolkningen har hatt førerkort for bil. Her ser vi at i gjennomsnitt så har den voksne befolkningen hatt førerkort for bil i 18 år. Dersom vi skiller mellom de fire alderskategoriene finner vi som naturlig er, at det er store alderseffekter til stede. Vi ser at i aldergruppen 19 – 24 år så er gjennomsnittet bare 2,8 år, mens de eldste har hatt sertifikatet i 36 år.

---

2 I presentasjonen er dataene vektet i forhold til andelen de respektive alderskategoriene utgjør i forhold til befolkningen.

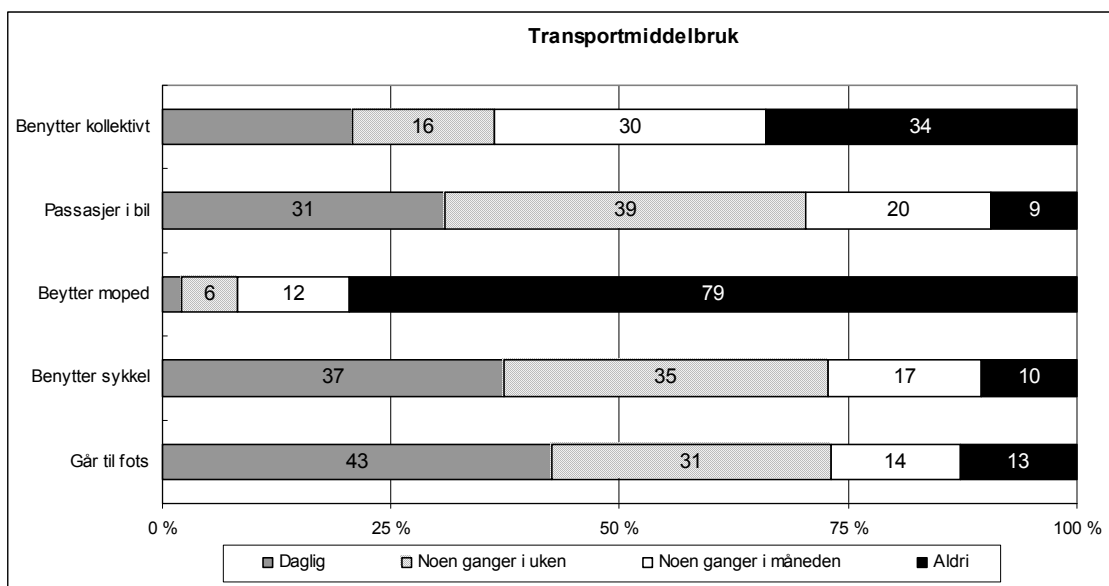


Figur 1. Befolkningsgruppenes transportmiddelbruk. I prosent.



Figur 2. Gjennomsnittlig antall år en har hatt førerkort. Absolutte tall.

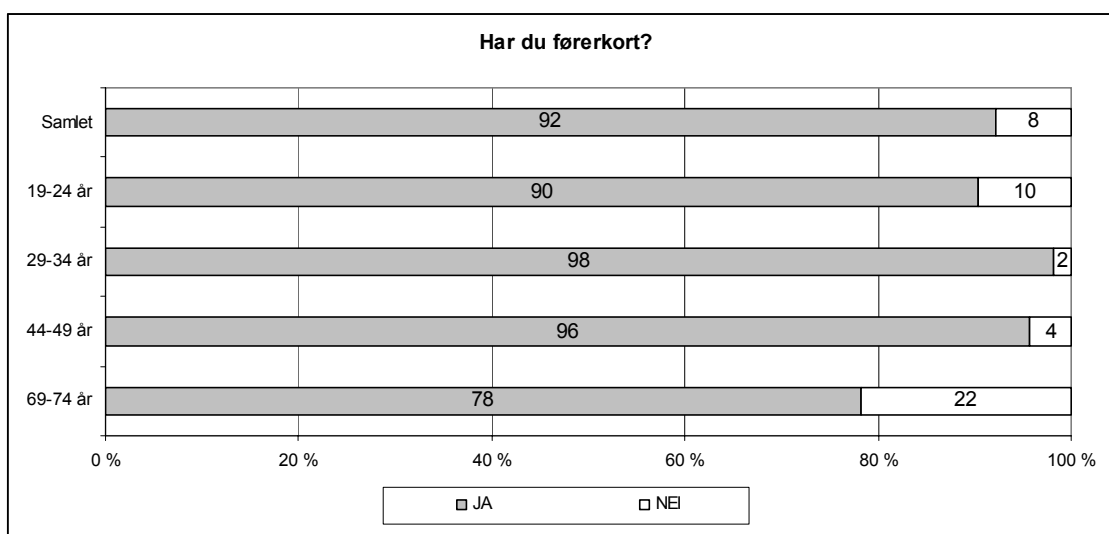
Figur 3 på neste side viser skoleelevenes transportmiddelbruk. Svarene gjelder også her den turen skoleelevene foretar oftest. Er forskjellene i bruk av transportmidler store mellom skoleelevene og den voksne befolkningen?



Figur 3. Skoleelevenes transportmiddelbruk. I prosent.

Dersom vi sammenligner de to figurene ser vi en del forskjeller. Skoleelever går, og bruker sykkel oftere enn befolkningen ellers. Hele 75 prosent av skoleelevene går til fots enten daglig eller noen ganger i uken. At kollektivbruk skårer høyt hos skoleelevene er kanskje ikke så merkelig gitt at den turen som skoleelevene foretar oftest for de fleste vil være til og fra skolen, og busser bringer en del elever til skolene.

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



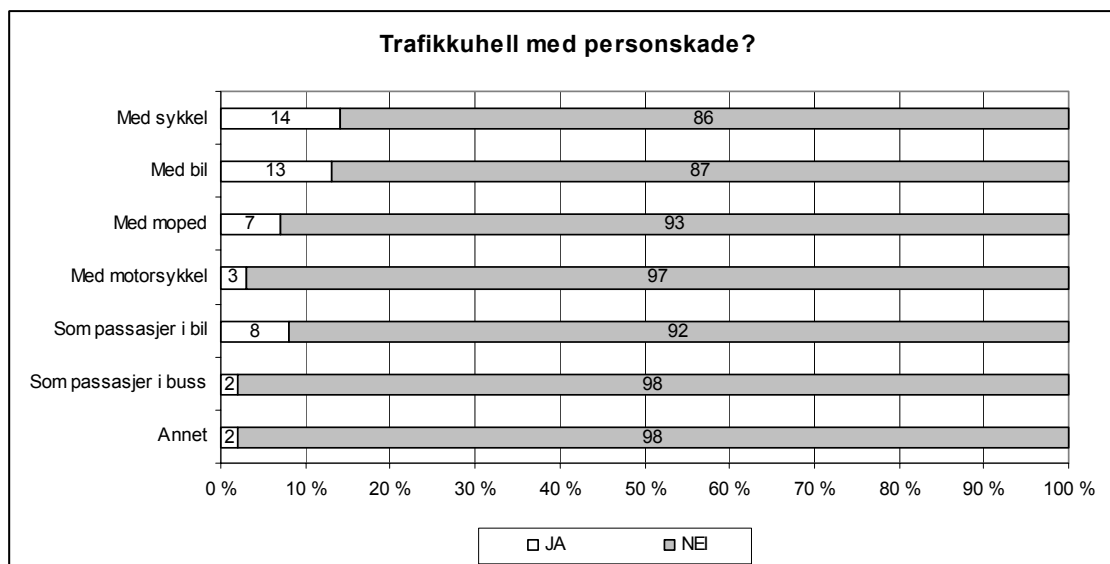
Figur 4. Andelen av befolkningsgruppene med førerkort. I prosent.



Figur 4 refererer til aldersgruppene i den voksne befolkningen. Her ser vi at 92 prosent av våre respondenter oppgir å ha førerkort. Figur 1 viste innledningsvis at 63 prosent enten bruker bil, moped eller motorsykkel hver dag. Det er altså en stor andel av befolkningen som har førerkort, men som velger andre transportformer. De tilsvarende tallene for skoleelevene gjengir vi ikke i noen graf siden det kun var en andel på 3,9 prosent som svarer at de har førerkort. Dette gjaldt utelukkende moped og elever i 10 klasse.

### 3.1.2 Trafikkuhell

I dette avsnittet ønsker vi å undersøke Karmøybefolkningens erfaring med trafikkuhell, brutt ned på ulike transportformer. Vi har valgt å fokusere på trafikkuhell med personskade, som i høyeste grad kan sies å være relevant for Nullvisjonen. I figuren nedenfor ser vi respondentens rapporterte trafikkuhell. Statistikken gjelder for befolkningskohortene.

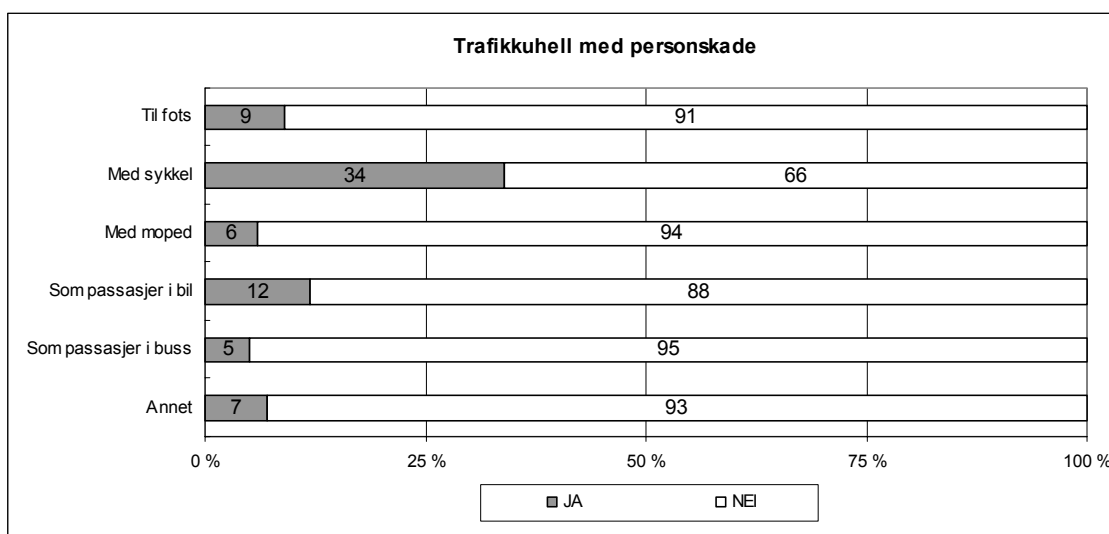


Figur 5. Trafikkuhell med personskade. I prosent.

Av figur 5 over ser vi at 14 prosent kan rapportere om personskade med bruk av sykkel. Videre svarer hele 13 prosent av bilbrukerne at de har vært utsatt for trafikkuhell. ”Passasjerer i bil” og mopedister er også utsatt. Undersøkelsen viser at henholdsvis 8 og 7 prosent av informantene har hatt trafikkuhell som har resultert i personskade.

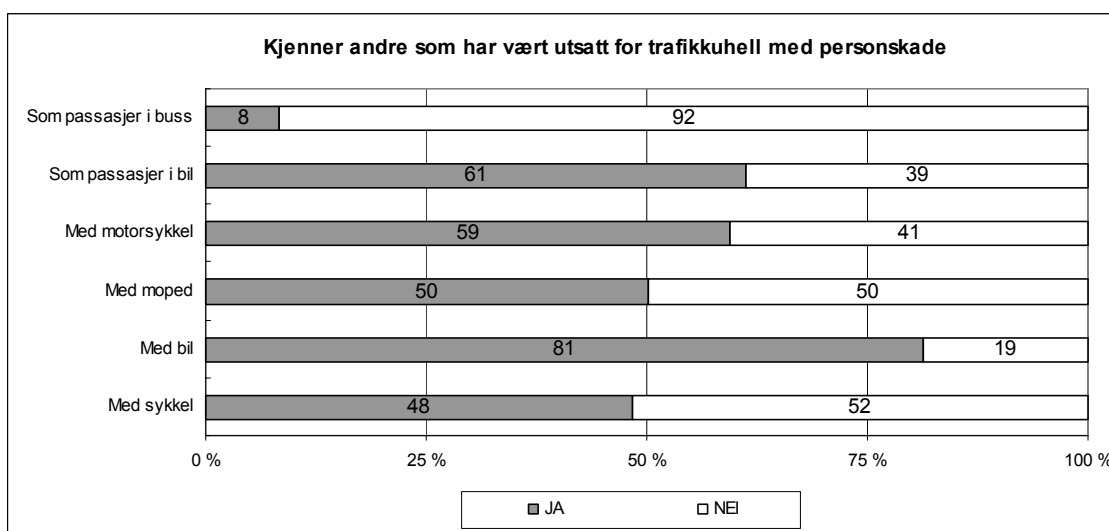
Så langt har vi kun sett på statistikk for den voksne befolkningen. Figur 6 på neste side viser skoleelevenes rapporterte ”ulykkesstatistikk”. Figuren viser at hele 34 prosent av skoleelevene svarer oppgir å ha hatt en personskade tilknyttet sykkelbruk. Dette er 20 prosentpoeng mer enn den voksne befolkningen sett under ett. Skoleelevene har videre en større andel (12 prosent) som kan rapportere om trafikkuhell som ”passasjer i bil”, enn det resten av befolkningen (8 prosent) har. Ellers så kan det være verd å merke seg at 6 prosent av skoleelevene oppgir å ha hatt et trafikkuhell som mopedist, mens det bare er 3,9 prosent av de samme respondentene som oppgir å ha førerkort på moped. Vi ba ikke den voksne befolkning svare på om de har vært utsatt for trafikkuhell som

”gående”, men blant skoleelevne ser vi at hele 9 prosent oppgir å ha hatt trafikkuhell med personskade ”til fots”.



Figur 6. Trafikkuhell med personskade blant skoleelevne. I prosent.

For ytterligere å få et bilde av hvor utbredt ulike trafikkuhell er på Karmøy, undersøkte vi om respondentene kjente til andre som har hatt en personskade i trafikken. Figur 7 gir en oversikt over den voksne befolkningens svar.

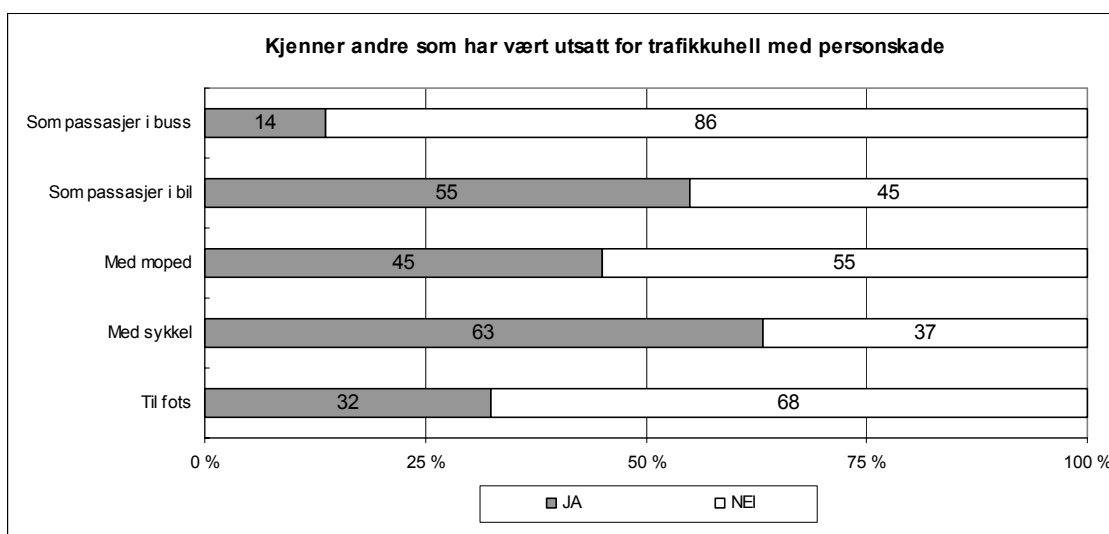


Figur 7. Kjenner du andre som har hatt trafikkuhell med personskade? I prosent.

Vi ser at det er svært mange som kjenner andre som har vært utsatt for personskade i trafikken. Hele 81 prosent vet om andre som har hatt trafikkuhell som bilist. Videre ser vi at 61 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.

Hvordan viser en slik statistikk seg for skoleelevene? Resultatene er trolig noe mindre vitenskapelig pålitelig enn for den voksne delen av befolkningen. Grunnen til dette er at vi har tatt utgangspunkt i klasser, og ikke et tilfeldig utvalg av enkeltelever i kommunen. Hvis en elev i en klasse har hatt et trafikkuhell, vil de fleste kjenne til vedkommende. Statistikken vil slik kunne bli ”blåst opp”. Men med denne advarselen i bakhodet ser vi på hvor mange at skoleelevene som kjenner andre som har opplevd personskade i trafikken.



Figur 8. Kjenner du andre som har hatt trafikkuhell med personskade? I prosent.

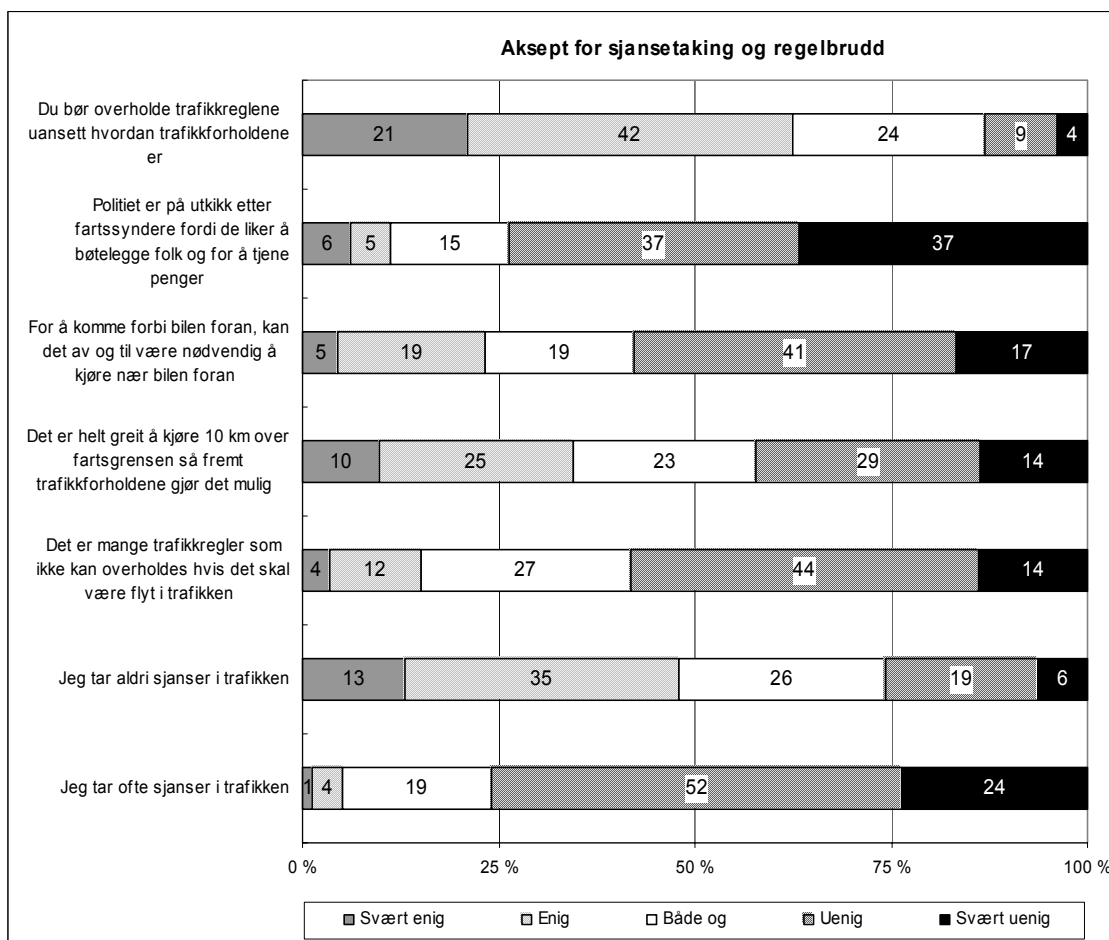
Overraskende nok så ser vi av figur 8 at skoleelevene kjenner færre med trafikkuhell som bilist i forhold til den voksne befolkningen. Grunnen til dette kan muligens være at deres jevnaldrende ikke har sertifikat for bil, men alder kan også slå ut her. Voksne har levd lenger og har derfor et lenger tidsrom å vurdere spørsmålet ut fra. I stedet ser vi at 63 prosent av skoleelevene kjenner andre har hatt en personskade som syklist, mens det tilsvarende tallet for den voksne befolkningen var på 48 prosent. Videre ser vi at hele 32 prosent kjenner andre som har pådratt seg personskade som gående i trafikken.

### 3.2 Holdninger til trafikksikkerhet

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

Som vist i figur 9, mener nesten to av tre at *Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*, 24 prosent svarer både og, mens 13 prosent sier seg uenig eller svært uenig i påstanden. Dersom vi ser de to sistnevnte prosentene under ett, viser undersøkelsen at en del personer mener at det kan være forhold der trafikkreglene ikke

nødvendigvis bør overholdes. Dette gjelder i større grad jo yngre en er. Forskjellen er stor mellom de yngste eldste aldersgruppene. Hele 86 prosent av de som er 69 til 74 år svarer at de er svært enig eller enig i denne påstanden, mens under halvparten (41 prosent) mener at trafikkreglene bør overholdes uansett hvordan trafikforholdene er (jfr. vedleggstabell 1). Forskjellen skyldes først og fremst at de yngre i større grad svarer både og. Likevel er også andelen som er uenig eller svært uenig med påstanden hele 14 prosentpoeng høyere. Det er videre en signifikant høyere andel kvinner som sier seg enig i påstanden enn menn. Det samme gjelder for personer bosatt i øst og nord i kommunen i forhold de som bor på fastlandet og vest i kommunen (vedleggstabell 22 og 33).



Figur 9. Påstander knyttet til aksept for sjansetaking og regelbrudd. I prosent.

Tre av fire er uenige eller svært uenige i påstanden om at *Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*. Selv om 11 prosent svarer at de er enig eller svært enig i denne påstanden, tyder dette generelt sett på at politiets rolle oppfattes som seriøs, og at deres tilstedeværelse begrunnes ut fra andre forhold enn en slags ønske om å bøtelegge trafikanter, eller økonomi. Forskjellen mellom de ulike aldersgruppene er signifikant, men variasjonen er mindre enn for påstanden over (jfr. vedleggstabell 1). Også her er forskjellen størst mellom de som er

ungst og eldst. Det er dessuten stor forskjell mellom svarene menn og kvinner gir. Det er en betydelig høyere andel kvinner enn menn som sier seg uenig eller helt uenig i påstanden (henholdsvis 83 prosent og 62 prosent). Bosatte i ulike deler av kommunen svarer også signifikant forskjellig. Det er bosatte nord i kommunen som i størst grad uttrykker enighet med påstanden.

Videre har vi formulert en påstand knyttet til en form for sjansetaking, å kjøre nær bilen foran for å komme seg forbi. Undersøkelsen viser at nesten 60 prosent sier seg uenig i påstanden *For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran*. En del svarer likevel at de er svært enig eller enig i denne påstanden. Her skiller den eldste aldersgruppen (personer 69-74 år) fra de andre aldersgruppene ved at færre er enig og flere er uenig i denne påstanden (jfr. vedleggstabell 1). Videre svarer signifikant flere menn at de er enig eller svært enig i denne påstanden (vedleggstabell 22).

Ved hjelp av den neste påstanden ba vi informantene om å ta stilling til et konkret regelbrudd: *Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikforholdene gjør det mulig*. 43 prosent svarer at de er uenig eller svært uenig i påstanden. I overkant av en av tre mener imidlertid at dette er greit. Her er det en klar sammenheng mellom alder og holdningen som uttrykkes gjennom svarene. Blant de eldste er det kun 10 prosent som sier seg svært enig eller enig i påstanden, mens det blant de yngste er hele 47 prosent. Motsatt er 75 prosent av de eldste uenig eller svært uenig i påstand. Andelen avtar gradvis for hver aldersgruppe til de yngste der det er kun 27 prosent som er uenig eller svært uenig i påstanden (jfr. vedleggstabell 1). 21 prosentpoeng flere kvinner sier seg uenig i påstanden. Det er ingen signifikant geografisk forskjell i svarene (vedleggstabell 22).

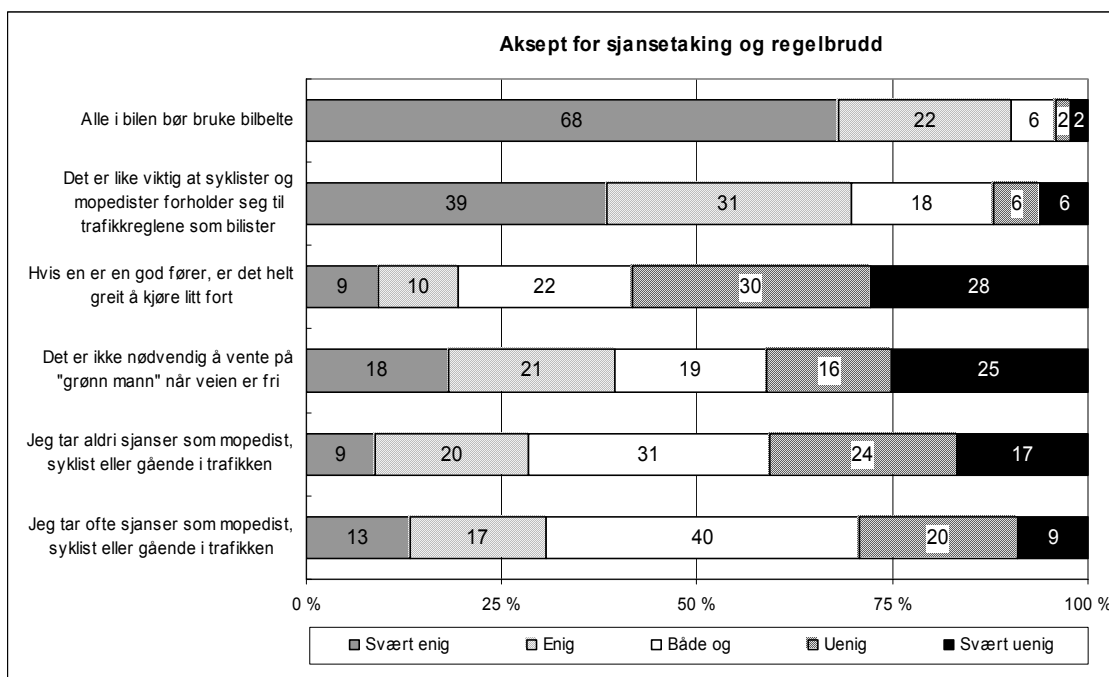
Den påfølgende påstanden *Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*, minner om den første påstanden. Her ber vi informanten ta stilling til nødvendigheten av å overholde trafikkreglene for å opprettholde flyt i trafikken. Svarfordelingene for de to påstandene viser tilsvarende trekk. Flertallet sier seg uenig i påstanden: Kun en mindre andel er enig eller svært enig. 27 prosent svarer både og. Forskjellene mellom de ulike aldersgruppene er ikke signifikant. Undersøkelsen viser imidlertid at menn i større grad er enig eller svært enig i påstanden enn kvinner (10 prosentpoeng) (jfr. vedleggstabell 22). Det er ingen geografisk sammenheng.

Vi inkluderte også to påstander knyttet til vurdering av egen konkret sjansetaking i trafikken. Vi valgte å formulere en påstand ”positivt” og en ”negativ”. Dette for å kunne se på konsistensen i svarene. 48 prosent svarer bekreftende på påstanden *Jeg tar aldri sjanser i trafikken*. Hele 76 prosent svarer likevel avkreftende på påstanden om *Jeg tar ofte sjanser i trafikken*. Kun 5 prosent sier seg svært enig eller enig i den sistnevnte påstanden, mens 25 prosent avkrefter det at de aldri tar sjanser i trafikken. Dette viser at det er en del som tar sjanser en gang i blant eller i enkelt situasjoner. For disse påstandene finner vi en klar alderssammenheng. Resultatene viser at det er de yngste som i størst grad uttrykker at de tar sjanser i trafikken og i minst grad de eldste (jfr. vedleggstabell 1). Det er dessuten en signifikant forskjell mellom svarene menn og kvinner gir. Kvinnene er i større grad svært enig i at de aldri tar sjanser i trafikken og

svært uenig i at de ofte tar sjanser i trafikken i forhold til mennene (jfr. vedleggstabell 22).

Vi har så langt ikke redegjort for skoleelevenes svar på påstander knyttet regelbrudd og aksept for sjansetaking. Vi anså det nødvendig å endre en del av påstandene vi benyttet i dette skjemaet. Flere av påstandene kan derfor ikke direkte sammenlignes. De to sistnevnte påstandene knyttet til sjansetaking er imidlertid formulert på en sammenlignbar måte. Figur 10 viser at 29 prosent av elevene svarer bekreftende på påstanden: *Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken*, mens 41 prosent svarer at de er uenige eller svært uenige i påstanden. Videre svarer 30 prosent bekreftende på: *Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken*, mens 29 prosent er uenig eller svært uenig i påstanden. Generelt sett viser dette en liknende tendens som gjengitt over, at de yngste i større grad oppgir å ta sjanser i trafikken. Det bør imidlertid legges til at andelen som svarer både og, generelt sett er høyere jo yngre informantene er. Når vi skiller mellom elever i 7. og 10. klasser viser det seg likevel at de yngste elevene uttrykker større forsiktighet enn de eldste elevene (jfr. vedleggstabell 2).

Dersom vi ser videre på elevenes svar på påstander knyttet til regelbrudd og sjansetaking i figur 10, viser den at det store flertalet mener at: *Alle i bilen bør bruke bilbelte*. Kun 4 prosent svarer at de er uenig eller svært uenig i denne påstanden. Det er ikke nevneverdige forskjeller mellom elever i 7. og 10. klasse her.



Figur 10. Påstander knyttet til aksept for sjansetaking og regelbrudd blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

70 prosent svarer videre at de er enig eller svært enig i påstanden: *Det er like viktig at syklist og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister*. 12 prosent er

imidlertid uenig i dette. Dersom vi legger til andelen på 18 prosent som svarer både og, gir dette uttrykk for at mange ser et skille mellom mopedister og syklister på den ene siden og bilister på den andre når det gjelder å forholde seg til trafikkreglene. Dette gjelder både elever i 7. og 10. klasse.

Den neste påstanden: *Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort*, minner om den fjerde påstanden vist i figur 10 om at det er greit å kjøre 10 km over fartsgrensen dersom forholdene gjør det mulig. Det er likevel vanskelig å sammenligne påstandene direkte. Nesten 60 prosent av elevene er uenige i at gode førere kan kjøre litt fort. Likevel svarer nesten 20 prosent bekreftende på påstanden. Her skiller de yngste skoleelevene seg fra de eldste. 65 prosent av elevene i 7. klasse er uenige i påstanden og 49 prosent av elevene i 10. klasse.

Den siste påstanden gjengitt i figuren: *Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri*, gir et bilde av informantenes holdning til en sentral norm som blir vektlagt fra barnsben av. Undersøkelsen viser at en like høy andel ca. 40 prosent, sier seg enig og uenig i påstanden. Dersom vi ser nærmere på hva elevene har svart i forhold til alderstrinn, viser svarene at elevene i 7. klasse i større grad vektlegger nødvendigheten av å vente på grønn mann enn elevene i 10. klasse.

### 3.3 Opplevelse av risiko

Hvordan opplever informantene risikoen for å ferdes i trafikken? I spørreskjemaene inkluderte vi to sett av spørsmål for å få 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.

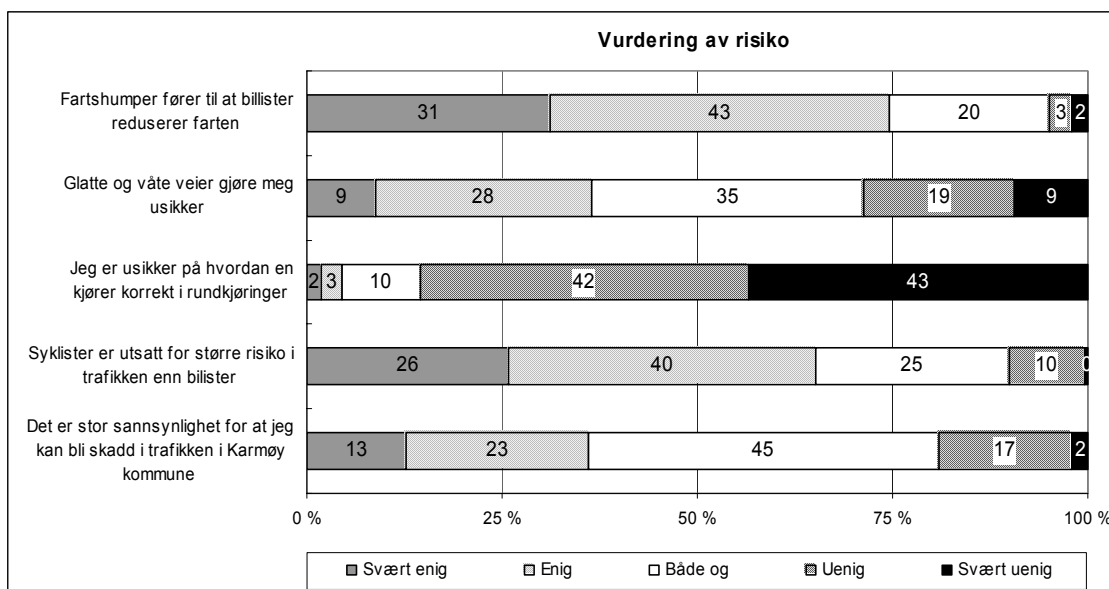
#### 3.3.1 Vurdering av risiko

La oss starte med den siste påstanden i figur 11 først. Hvordan opplever personer i Karmøy kommune sannsynligheten for å bli skadd i trafikken i kommunen. Over en av tre svarer at de er enig i at: *Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy*, mens en av fem er uenige i påstanden. Dette viser at relativt mange har en opplevelse av at ulykker kan skje i trafikken. Skoleelevene ble også stilt samme spørsmål (jfr figur 12). Vi finner signifikante forskjeller mellom de ulike aldersgruppene. Aldersgruppen 29 til 34 år og elevene i 10. klasse vurderer i størst grad det som sannsynlig å bli skadd i trafikken, mens aldersgruppen 44 til 49 år og elevene i 7. klasse i minst grad vurderer dette som sannsynlig (jfr vedleggstabell 3 og 4). Forskjellen mellom menn og kvinner er også signifikant. Kvinner svarer i større grad bekreftende på påstanden, mens menn i større grad svarer at de er uenig eller helt uenig i påstanden (jfr. vedleggstabell 23). Det er imidlertid ingen signifikant forskjell i hvordan bosatte i ulike deler av kommunen vurderer sannsynligheten for å bli skadd i trafikken.

Hele tre av fire mener at: *Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister*. Ingen er svært uenig dette. Sammenligner vi dette med skoleelevenes svar blir bildet

noe annerledes. Blant elevene svarer kun 16 prosent at syklister er utsatt for større risiko enn bilister og hele 37 prosent er uenige i påstanden. Denne forskjellen kan forklares på flere måter. Som for flere andre spørsmål, vil for det første erfaringer i trafikken påvirke svarene en gir. Elever både i 7. og 10. klasse har mindre trafikal erfaring og kunnskap enn voksne. For det andre vil måten informantene vanligvis forflytter seg på påvirke hvordan en oppfatter de ulike transportformene også med hensyn til sikkerhet. Når vi skiller mellom de ulike alderskohortene kan en grovt sett si at de tre eldste aldersgruppene i stor grad er enige i at syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister. Disse informantene har både lengst trafikal erfaring, men benytter også i minst grad sykkel som framkomstmiddel (jfr vedleggstabell 3). For gruppen 19 til 24 skjer det en endring som forsterker seg for alderskohortene knyttet til 7. og 10. klassetrinn. Her er 40 prosent enige i påstanden og 25 prosent uenige (jfr vedleggstabell 3). Det er videre viss høyere andel (7 prosent poeng) menn som uttrykker enighet med påstanden. Forskjellen er signifikant. (jfr vedleggstabell 23).

Rundkjøringer er et tiltak som veimyndighetene ofte benytter for å bedre trafikkflyt og sikkerhet i kryssituasjonen for bil på hovedveier. Debatter og leserinnlegg i aviser gir et bilde av at det kan være uklart i forhold til hvordan en skal kjøre korrekt i rundkjøringer. Undersøkelsen tyder imidlertid ikke på at dette er uklart. Det store flertallet (85 prosent) svarer at de er uenige i påstanden: *Jeg er usikker på hvordan en kjører korrekt i rundkjøringer*. Resultatene viser at de to yngste aldersgruppene er minst usikre. Dette kan trolig forklares ut fra at for disse alderskohortene har det å kjøre rundkjøringer vært en del av opplæringen til førerprøven. Det er imidlertid noen flere kvinner som uttrykker usikkerhet. Forskjellen (4 prosentpoeng) er signifikant.



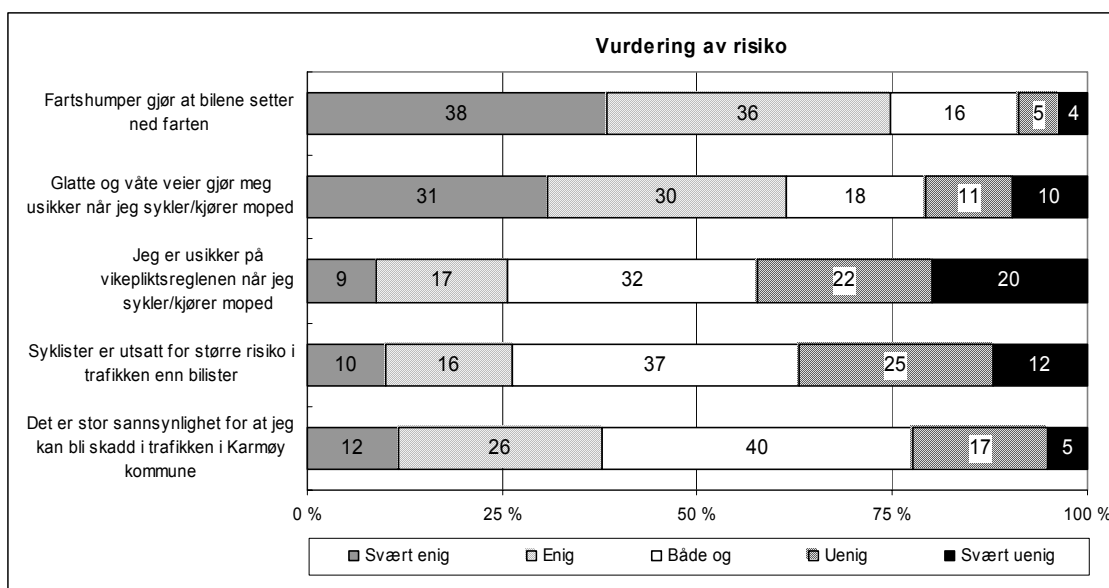
Figur 11. Påstander knyttet til vurdering. I prosent.

Trafikanter på Vestlandet og i Karmøy kommune, må regne med at veibanen ofte kan være glatt og våt. Hvordan virker dette inn på informantenes opplevelse av risiko? I underkant av 40 prosent svarer bekreftende på at: *Glatte og våte veier gjør meg usikker*,



mens 28 prosent er uenige i denne påstanden. Skoleelevene ble stilt et tilsvarende spørsmål, men her valgte vi å konkretisere påstanden til når en sykler eller kjører moped. Som vist i figur 12 svarer 31 prosent av skoleelevene at de er enig eller svært enig i denne påstanden, mens 21 prosent svarer at de er uenige. Dersom vi studerer denne påstanden i forhold til alder finner vi at i overkant av 50 prosent av de eldste er enige i at glatte og våte veier gjør meg usikker. Andelen som uttrykker enighet er avtagende for de to neste aldersgruppene, men øker igjen for den yngste aldersgruppen (38 prosent) og for skoleelevene (jfr vedleggstabell 3 og 4). De yngste elevene uttrykker imidlertid mer usikkerhet. Opplevelsen av det å ferdes på glatte og våte veier er med andre ord til dels svært forskjellig. Det er statistisk signifikante forskjeller i svarene menn og kvinner gir. Nesten dobbelt så stor andel menn svarer at de er i svært uenig eller uenig i at glatte og våte veier gjør dem usikre i forhold til kvinner (jfr. vedleggstabell 23 ). Forskjellene geografisk er ikke signifikant.

Fartshumper er et av de vanligste tiltakene for å få førere av motorkjøretøyer til å redusere trafikken i tettbygd strøk. Hvilken effekt mener folk at dette tiltaket har på bilene. 74 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. Når vi undersøker dette nærmere i forhold til alderskohortene viser det seg igjen at det er de eldste som i størst grad er enige i påstanden. Hele 86 prosent svarer at de er enig i dette. Andelen reduseres for hver alderskohort til de yngste, der 63 prosent uttrykker enighet med påstanden (jfr. vedleggstabell 3). 6 prosentpoeng flere kvinner uttrykker enighet i påstanden enn menn. Forskjellen er signifikant (jfr. vedleggstabell 23). Det er også en signifikant forskjell i svarene ut fra bosted ( jfr. vedleggstabell 33). Informantene øst i kommunen uttrykker størst grad av enighet med påstanden (81 prosent), mens blant bosatte på fastlandsdelen av kommunen er det bare 63 prosent som uttrykker at de er svært enig eller enig.



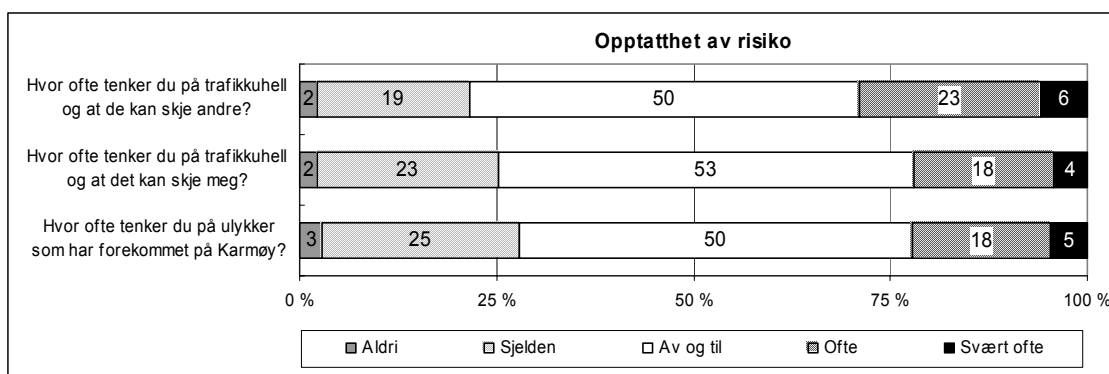
Figur 12 Påstander knyttet til vurdering av risiko blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

I tillegg til påstandene kommentert over, ba vi de yngste informantene om å vurdere en påstand knyttet til vikepliktsreglen. Veisystemet baserer seg i stor grad på at de som ferdes som kjørende (bil, motorsykkel, moped, sykkel) kjenner til og overholder vikepliktsreglene. Vikepliktsreglene for syklister ble dessuten endret for noen år siden. 42 prosent av elevene i 7. og 9. klasse er uenige påstanden: *Jeg er usikker på vikepliktsreglene når jeg sykler/kjører moped*, mens 26 prosent oppgir at de er usikre. Dersom vi skiller mellom de to klassetrinnene viser svarene at andelen som sier seg enig i påstanden er lik, mens både og kategorien er høyere for informantene i 7. klasse. Følgelig er også færre uenig i påstanden. Dette tyder på at de yngste er mer usikre på vikepliktsreglene enn de eldste (jfr. vedleggstabell 4).

### 3.3.2 Opptatthet av risiko

Ved hjelp av tre spørsmål søkte vi å få et bilde av hvor opptatt kommunens befolkning er av at trafikkuhell som har forekommet på Karmøy, kan skje en selv eller andre. Spørsmålene ble stilt likt i begge spørreskjemaene.

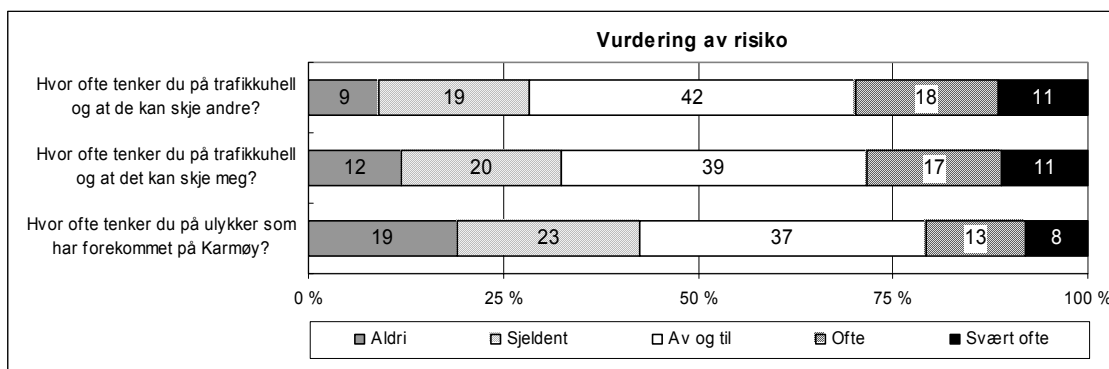
Som figur 13 viser, er svarfordelingene relativt like. Rundt 25 prosent av de voksne svarer at de ofte eller svært ofte tenker på at trafikkuhell kan skje andre, en selv, eller på ulykker som har forekommet på Karmøy. Tilsvarene svarer rundt 25 prosent det motsatte, at de sjeldent eller aldri tenker på dette. Rundt halvparten svarer med andre ord at de av og til tenker på trafikkuhell som kan skje.



Figur 13. Påstander knyttet opptatthet av risiko. I prosent.

Blant skoleelevene er andelen som svarer at de av og til tenker på at trafikkuhell kan skje andre, en selv, eller på uhell som har forekommet på Karmøy lavere. Rundt 30 prosent svarer at de ofte tenker på at trafikkuhell kan skje en selv og andre. En tilsvarende andel svarer det motsatte, at de sjeldent eller aldri tenker på dette. Svarene tyder imidlertid på at skoleelevene er mindre opptatt av ulykker som har forekommet på Karmøy. Hele 42 prosent svarer at de sjeldent eller aldri tenker på dette. Undersøkelsen viser dessuten at det er signifikant flere kvinner som tenker på at ulykker kan skje dem selv, andre eller som har forekommet på Karmøy (jfr. vedleggstabell 24). Når det gjelder alder er det kun forskjellene knyttet til påstanden om at ulykker kan skje andre

som er signifikant (jfr. vedleggstabell 5). Geografisk er det signifikant flere i vest og øst i kommunen som svarer at de ofte eller svært ofte tenker på ulykker som har forekommet på Karmøy (vedleggstabell 32). Variasjonen knyttet til de to andre påstandene er ikke signifikant.



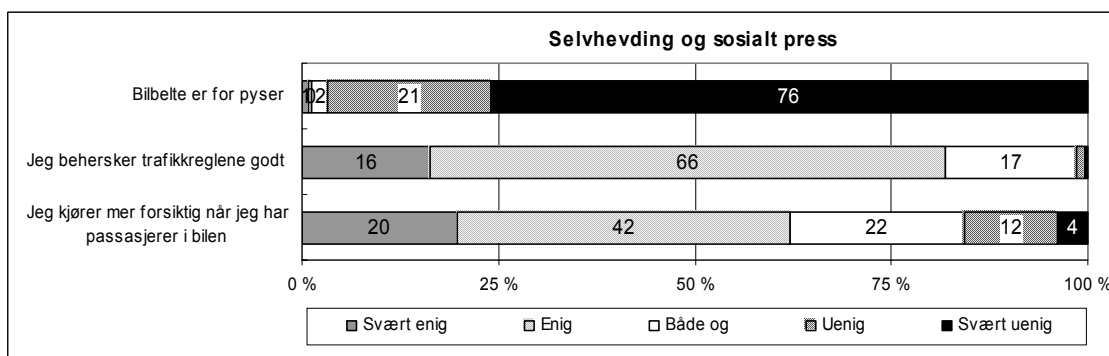
Figur 14. Påstander knyttet til oppfatthet av risiko blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

### 3.4 Handlinger

Vi har så langt sett på holdninger til trafiksikkerhet 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 selvhedding 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.

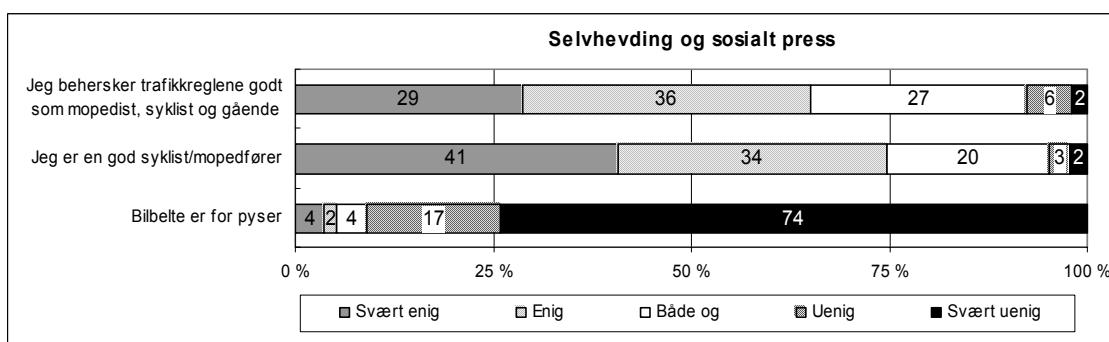
#### 3.4.1 Selvhedding og sosialt press

97 prosent svarer at de er uenige i påstanden: *Bilbelte er for pyser*. Vi var spesielt interessert i å undersøke om det var variasjoner i alder og geografi knytte til denne påstanden. Imidlertid viser det seg at variasjonen i svarene både i forhold til alder og geografi ikke er signifikant. Blant skoleelevene er det 92 og 89 prosent for henholdsvis 7. og 10. klasse som svarer at de er uenig eller svært uenig i påstanden. Vi finner likevel signifikante forskjeller mellom menn og kvinner. Kvinner uttrykker i større grad at de er svært uenig i påstanden enn menn. En større andel av mennene uttrykker at de er uenig (jfr. vedleggstabell 31).



Figur 15. Påstander knyttet til selvhevdning og sosialt press. I prosent.

Vi ønsket videre å undersøke hvor godt personer mener at de behersker trafikkreglene. På skjemaet som ble sendt ut til den voksne befolkningen valgte vi å formulere en generell påstand, mens vi overfor skoleelevene valgte å konkretisere påstanden på følgende måte: *Jeg behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående*. Samlet sett vurderer 82 prosent av de voksne at de behersker trafikkreglene godt. 65 prosent av skoleelevene mener det samme. En del svarer både og, mens svært få svarer at de er uenige eller svært uenige i at de behersker trafikkreglene godt. Her er verken variasjonen i svarene mellom de ulike alderskategoriene, kjønn eller bosted signifikant.



Figur 16. Påstander knyttet til selvhevdning og sosialt press blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

Tilpasser sjåfører kjørestilen når de har passasjerer i bilen? Den siste stolpen i figur 15 viser informantenes svar på følgende påstand: *Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*. 62 prosent svarer at de er enig eller svært enig i denne påstanden, mens 16 prosent er uenig eller svært uenig. Når vi skiller mellom de ulike alderskohortene finner vi at forskjellene er begrenset når det gjelder andelen som svarer at de er enig eller svært enig i påstanden. Derimot viser undersøkelsen at det er en høyere andel blant de to eldste alderskategoriene som svarer at de er uenig eller svært uenig, spesielt aldersgruppen 44 til 49 år. Forskjellen her er signifikant (jfr. vedleggstabell 7). Det er dessuten signifikant flere kvinner enn menn som uttrykker uenighet med påstanden (jfr. vedleggstabell 31).

Som vist i figur 16 ba vi skoleelevene vurdere egen evne til å sykle/kjøre moped. Tre av fire svarer bekreftende på påstanden om at *Jeg er en god syklist/mopedfører*.

### 3.4.2 Regelbrudd og sjansetaking

I dette avsnittet presenterer vi svarfordelingene knyttet til konkrete påstander som enten kan betegnes som eksplisitte brudd på trafikkreglene eller sjansetaking. Dette kan være vanskelig å få pålitelige svar på denne typen av spørsmål, når vi spør om en foretar former for ikke korrekt atferd eller tar sjanser i trafikken. Det ser imidlertid ut til at svarene jevnt over virker rimelige.

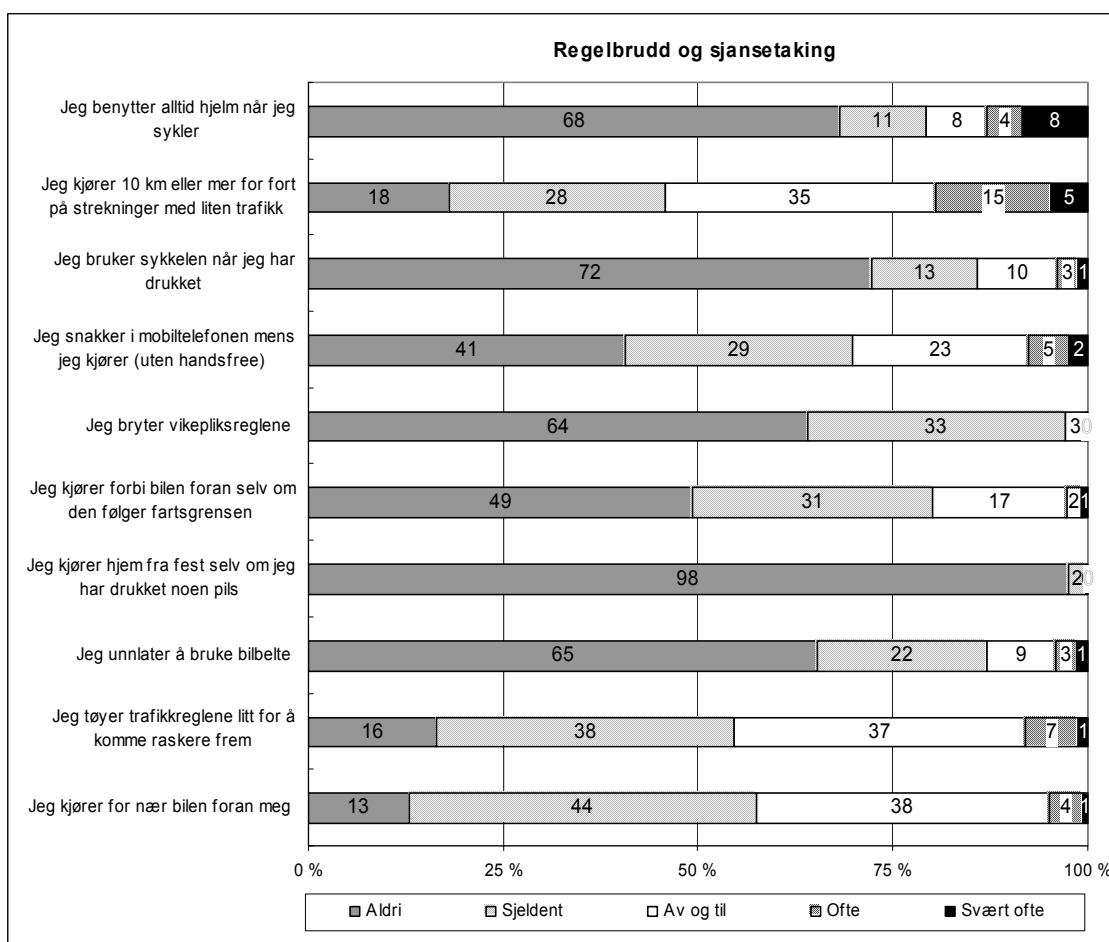
Den første påstanden i figur 17 på neste side dreier seg om bruk av hjelm når en sykler. Selv om dette blir anbefalt, er det ikke påbudt å benytte hjelm når en sykler. Undersøkelsen viser at flertallet velger ikke å benytte hjelm. Nesten 80 prosent svarer sjeldent eller aldri på påstanden: *Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler*. 8 prosent svarer av og til, og 12 prosent svarer at de ofte eller svært ofte benytter hjelm. Påstanden ble stilt som et spørsmål til skoleelevene (jfr. figur 18). Det må tas høyde for dette i sammenligningen. Svarende antyder likevel ikke overraskende en annen holdning til det å benytte sykkelhjem. 71 prosent svarer at de sjeldent eller aldri sykler uten hjelm og 16 prosent svarer at de ofte eller svært ofte sykler uten hjelm. Skiller vi på alder blant den voksne delen av befolkningen tyder resultatene på at jo eldre en blir, jo færre mener at de benytter hjelm når de sykler (jfr. vedleggstabell 9). Forskjellen er signifikant. Hvor ofte informantene benytter sykkel spiller trolig inn på svarene her. For de som til vanlig sjeldent benytter sykkel blir svaret mer hypotetisk i forhold til de som sykler ofte. Her kan det være aldersforskjeller. Variasjonen geografisk viser seg også å være signifikant. Det er først og fremst bosatte vest i kommunen som svarer at de aldri bruker sykkelhjem (jfr. vedleggstabell 33). Kjønnsvariasjonen er ikke signifikant.

46 prosent svarer at de sjeldent eller aldri: *kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk*. 35 prosent svarer at de av og til gjør dette, mens 20 prosent svarer at de ofte eller svært ofte kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk. Her er det signifikante forskjeller de ulike alderskategoriene imellom. Hele tre av fire blant de eldste informantene svarer at de aldri eller sjeldent kjører 10 km for fort eller mer på strekninger med lite trafikk, mens andelen synker til 51 prosent blant de som er 44 til 49 år og til henholdsvis 33 og 37 prosent blant de to yngste alderskohortene. Andelen som svarer at de av og til kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk varierer også, men det er framtrede at andelen som svarer bekreftende på spørsmålet avtar med alderen (jfr. vedleggstabell 9). Undersøkelsen viser dessuten at det er en signifikant forskjell i svarene menn og kvinner gir. Hele 19 prosentpoeng flere kvinner svarer at de sjeldent eller aldri kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk. Dette motveies av at færre svarer at de ofte eller svært ofte gjør dette. Det er ingen sammenheng mellom bosted og svarene som gis knyttet til denne påstanden.

Med sykkel som fremkomstmiddel kommer en raskere fram enn når en går. Det kan også være mer fleksibelt enn å benytte kollektivtransport. Lar folk bilen stå og sykler i stedet når de har drukket alkohol, selv om dette er forbudt? 85 prosent svarer at *jeg aldri eller sjeldent bruker sykkel når jeg har drukket*. 10 prosent sykler av og til, mens 4

prosent svarer at de ofte eller svært ofte sykler når de har drukket. Det er sammenheng mellom svarene informantene gir og alder. En større andel i de to yngste aldersgruppene svarer at de av og til, ofte eller svært ofte sykler når de har drukket (jfr. vedleggstabell 9). Dessuten svarer 9 prosentpoeng flere av kvinnene at de aldri eller sjeldent sykler når de har drukket (jfr. vedleggstabell 30). Det er ingen geografisk sammenheng.

Vi stilte et tilsvarende spørsmål til skoleelevene (jfr figur 18 på neste side). Her må en imidlertid ta høyde for at de er under 18 år og ikke har lov å kjøpe alkohol. På spørsmålet: *Hvor ofte sykler du hjem fra fest, selv om du har drukket "noen pils?"*, svarer 79 prosent sjeldent eller aldri. 10 prosent svarer av og til og 11 prosent svarer at de ofte eller svært ofte sykler hjem fra fest selv om de har drukket "noen pils". Det er imidlertid elevene i 10. klasse som trekker gjennomsnittet opp. 19 prosent av 10. klassingene svarer at de av og til sykler hjem fra fest, selv om de har drukket, mens 17 prosent svarer at de gjør dette ofte eller svært ofte.

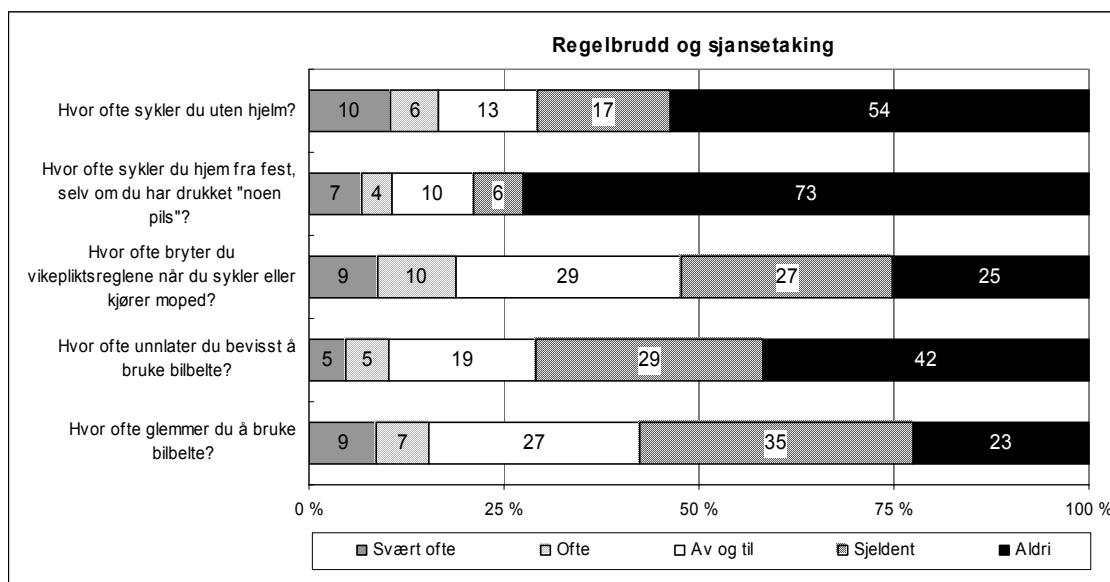


Figur 17. Påstander knyttet til regelbrudd og sjansetaking. I prosent.

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. 70 prosent svarer at de aldri eller sjeldent snakker i mobiltelefonen mens de kjører, uten "hands free". 23 prosent svarer at de av og til gjør dette, mens 7 prosent svarer at de ofte

eller svært ofte snakker i mobiltelefon uten ”hands free”. Generelt sett tyder dette på at forbudet har hatt effekt. Likevel oppgir en av fire at det kan forekomme at de bryter dette påbudet. Her er det imidlertid store forskjeller på svarfordelingen blant de eldste og de yngste. Forskjellene er signifikante. Mens 99 prosent svarer at de aldri eller sjeldent snakker i mobiltelefon uten handsfri blant de eldste, svarer kun 52 prosent det samme i den yngste alderskategorien (jfr. vedleggstabell 9). Det bør legges til at det er store aldersvariasjoner både i mobiltelefonfrekvens og -bruk. En stor del av variasjonen skyldes også at mange svarer at de av og til benytter mobiltelefon mens de kjører uten ”hands free”. Det er videre en signifikant forskjell mellom menn og kvinner. 11 prosentpoeng flere menn svarer at de ofte eller svært ofte snakker i telefonen uten ”hands free” i forhold til kvinner (jfr. vedleggstabell 30). Det er ingen signifikant forskjell mellom informanter bosatt i ulike deler av kommunen.

Jevnt over svarer 96 til 98 prosent at *jeg sjeldent eller aldri bryter vikepliktsreglene*. Det er likevel signifikante forskjeller mellom de ulike alderskohortene. Andelen som svarer at de aldri bryter vikepliktsreglene varierer. Blant de eldste svarer 78 prosent at de aldri bryter vikepliktsreglene, mens for alderskategorien 29 til 34 år er det hele 21 prosentpoeng færre som svarer at de aldri bryter vikepliktsreglene (jfr. vedleggstabell 9). Forskjellen er signifikant. Det er også signifikante kjønnsforskjeller. Mens kun i overkant av halvparten av mennene svarer at de aldri bryter vikepliktsreglene, svarer nesten to av tre kvinner at dette er noe de aldri gjør. Forskjellen i svarene er ikke signifikant i forhold til bosted.



Figur 18. Påstander knyttet til regelbrudd og sjansetaking blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

Skoleelevene ble stilt følgende spørsmål: *Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene når du sykler eller kjører moped?* En av fire svarer at de aldri bryter vikepliktsreglene. Nok en fjerdedel svarer at de sjeldent bryter vikepliktsreglene. Videre svarer 29 prosent at de

bryter vikepliktsreglene av og til, mens 19 prosent mener at de gjør dette ofte eller svært ofte.

Ser vi nærmere på neste påstand, viser undersøkelsen at 80 prosent mener at *jeg aldri eller sjeldent kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen*, mens 17 prosent svarer at de gjør dette av og til. Det er med andre ord svært få som oppgir at de ofte eller svært ofte kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen. Når vi skiller mellom de ulike alderskohortene finner vi at det er signifikante forskjeller. Andelen som svarer at de aldri kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen, ligger å på rundt 40 prosent for de to yngste alderskategoriene. Blant 44-49 åringene er andelen 49 prosent, mens hele 80 prosent av de eldste svarer at de ikke bryter fartsgrensen på denne måten. Forskjellen er også stor mellom menn og kvinner. Hele 38 prosentpoeng flere kvinner svarer at de aldri kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen, i forhold til menn. Variasjoner geografisk er signifikant.

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 Karmøy kommune 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 enten at de sjelden eller at de av og til gjør dette. Dersom vi gjør et grovt overslag og ser dette i forhold til kommunens befolkningen over 18 år, vil det si at i rundt 530 personer sjeldent eller av og til velger å kjøre hjem fra fest etter å ha drukket noen pils<sup>3</sup>. Når vi ser på svarene i forhold til alder, kjønn og bosted, er det kun variasjonen mellom menn og kvinner som er signifikant. 98,8 prosent av kvinnene svarer at de aldri kjører hjem fra fest selv om de har drukket noen pils. Blant mennene er den tilsvarende andelen 96,1 prosent (vedleggstabell 30).

Under kategorien av spørsmål som vi kalte selvhevdning og sosialt press, så vi at 91 prosent sa seg svært uenig eller uenig i at bilbelte er for pyser. Knyttet til spørsmålskategorien regelbrudd og sjansetaking spurte vi om hvorvidt en *unnlater å bruke bilbelte*. Her svarer 65 prosent at de aldri unnlater å bruke bilbelte. 22 prosent svarer at de sjeldent dropper bilbeltet, 9 prosent dropper det av og til mens 4 prosent svarer at de ofte eller svært ofte unnlater å bruke bilbelte. Det er både signifikante variasjoner mellom de ulike alderskohortene og ut fra bosted og kjønn. På fastlandsdelen av kommune svarer tre av fire at de aldri unnlater å benytte bilbelte, mens vest på Karmøy er det bare rundt 55 prosent som svarer det samme. Dette oppveies stort sett av at en av tre svarer at de sjeldent unnlater å bruke bilbelte. Det er likevel bosatte nord i kommunen som i størst grad svarer at de ofte eller svært ofte unnlater å bruke bilbelte (6 prosent) (jfr. vedleggstabell 9 og 30). Når det gjelder alder viser undersøkelsen at det i størst grad er alderskohorten 19 til 24 år som i størst grad unnlater å benytte bilbelte. 9 prosent gjør dette ofte eller svært ofte. Igjen er det de eldste som gjennom svarene uttrykker mest påpasselighet.

---

3 Det er ikke tatt høyde for andelen som disponerer bil og førerkortinnehav i beregningen.



Dersom vi sammenligner svarene for den voksne befolkningen med svarene som elevene i 7 og 10 klasse gir, svarer 42 prosent at de aldri bevisst unnlater å bruke bilbelte, mens 29 prosent unnlater sjeldent å bruke bilbelte. Overraskende svarer hele 19 prosent at de av og til, ofte eller svært ofte unnlater bevisst å bruke bilbelte.

Også her ble påstandene stilt på litt ulik måte. Blant annet valgte vi å inkludere ”bevisst” i spørsmålet til skoleelevene for så å legge til spørsmålet: *Hvor ofte glemmer du å bruke bilbelte?* Her svarer hele 16 prosent at de ofte eller svært ofte gjør det, og ytterligere 27 prosent svarer at de av og til glemmer å bruke bilbelte. Sammenlignet med de voksnes svar er dette høyt. En del av forklaringen kan være at barn og voksnes vurderinger i forhold til svarene som gis kan være forskjellig, det samme gjelder ærligheten i svarene som gis. Dessuten er som nevnt påstandene ikke helt like.

Som vist ved den nest siste påstanden i figur 17, svarer 16 prosent at *jeg aldri tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere fram*. Det hender imidlertid at noen gjør det, 38 prosent svarer sjeldent, 37 prosent av og til og 8 prosent mener at de ofte eller svært ofte tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere fram. Det er ingen signifikant forskjell i svarene her ut fra bosted, men forskjellene de ulike alderskategoriene i mellom er signifikante. Det generelle bildet er at jo yngre informant er, desto færre svarer aldri på påstanden om at jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere fram. Videre svarer flere at de gjør dette av og til, ofte eller svært ofte. Mens andel som svarer ofte eller svært ofte blant de tre aldersgruppene er mellom 1 og 7 prosent, svarer hele 23 prosent av respondentene i alderskategorien 19-24 år at de ofte eller svært ofte tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere fram (jfr. vedleggstabell 30). Svarene gir dessuten uttrykk for at menn i større grad enn kvinner tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere fram. Hele 15 prosentpoeng flere kvinner avkrefter at denne påstanden (svarer aldri) i forhold til menn. 11 prosentpoeng flere menn svarer at de gjør dette ofte eller svært ofte. Variasjonen er signifikant.

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 40 prosent gir uttrykk for at dette av og til hender. 44 prosent svarer at de en sjelden gang kjører for nær bilen foran mens 13 prosent mener at de aldri gjør dette. Også her er aldersvariasjonen signifikant. Svarene viser at alderskohorten 29 til 34 i størst grad uttrykker at det hender at de holder for liten avstand til bilen foran. Igjen er det de eldste som ut fra svarene som gis utviser størst forsiktighet. Undersøkelsen viser dessuten at hele 9 prosentpoeng flere kvinner svarer at de aldri kjører for nær bilen foran i forhold til menn.

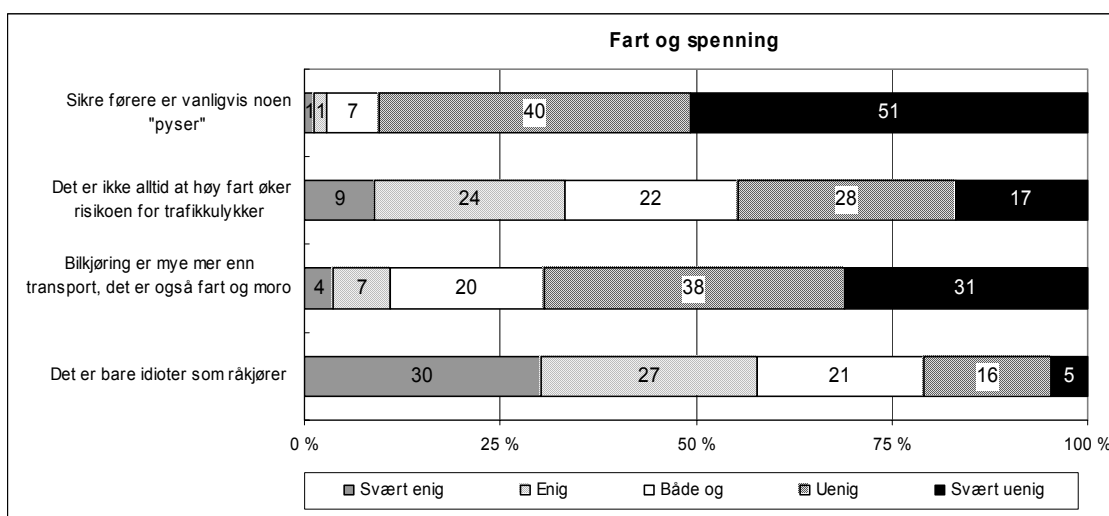
### 3.4.3 Fart og spenning

I avsnittet over har vi sett på hvordan folk i Karmøy forholder seg til ulike typer regelbrudd og sjansetaking i trafikken. I dette avsnittet ser vi nærmere på hvordan en forholder seg til fart og spenning.

91 prosent sier seg svært uenig i påstanden: *Sikre førere er vanligvis noen ”pyser”* (figur 19). Forskjellene alderskohortene imellom er begrenset men likevel signifikante. 94 prosent i aldersgruppen 44 til 49 år svarer at de er helt uenig eller uenig i påstanden,

mens den tilsvarende andelen er på 85 prosent blant de yngste informantene (vedleggstabell 11). Flertallet av informantene opplever med andre ord ikke at det er noen sammenheng mellom det å føre bilen sikkert på veien og en form for forsiktig kjøring. Det er ingen sammenheng mellom geografisk bosted og svarene som gis, derimot er kjønnsforskjellen signifikant. Forskjellen ligger i at flere kvinner enn menn uttrykker uenighet med påstanden (vedleggstabell 29).

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?* En av tre informanter sier seg enig eller svært enig i påstanden, 22 prosent svarer både og, mens 45 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 alltid gjør seg gjeldende, selv om flertallet uttrykker former for enighet med påstanden. Forskjeller mellom de ulike alderskohortene og personer bosatt i ulike deler av kommunen er ikke signifikant. Det er derimot forskjellen mellom menn og kvinner i form av at 12 prosentpoeng flere menn enn kvinner uttrykker enighet i påstanden, mens 13 prosentpoeng færre uttrykker uenighet. Samme påstand ble stilt til elevene i 7. og 10. klasse (vedleggstabell 29). En av fire elever svarer at de er uenig eller svært uenig i påstanden, mens 44 prosent ser for seg at det kan være tilfeller der høy fart ikke øker risikoen for trafikkulykker. 32 prosent svarer både og (figur 20).

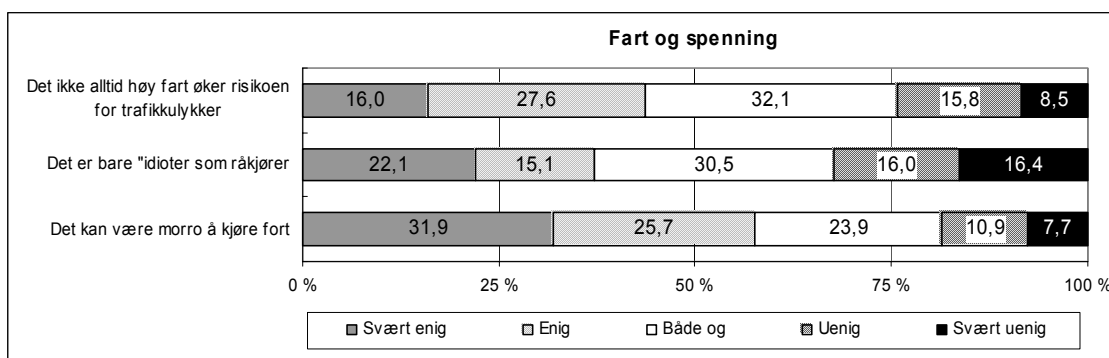


Figur 19. Påstander knyttet til fart og spenning. I prosent.

Hvordan vurderer så 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*. 11 prosent er enig eller svært enig i påstanden, mens 20 prosent svarer både og. Det er både signifikante forskjeller mellom de ulike alderskohortene og kjønn. Først og fremst er det den yngste alderskategorien som peker seg ut, ved at færre uttrykker uenighet med påstanden enn for de tre andre kategoriene. Det er imidlertid også interessant å se at andelen som uttrykker at de er enig eller svært enig i at bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro, er høyest for den eldste og

yngste alderskategorien (16 prosent). Dersom vi skiller mellom menn og kvinner viser undersøkelsen at 78 prosent av kvinnene svarer at de er uenig eller helt uenig i påstanden i forhold til mennenes andel på 59 prosent. 6 prosentpoeng flere menn sier seg dessuten enig eller helt enig i påstanden.

Til skoleelevene stilte vi påstanden å følgende måte: *Det kan være moro å kjøre fort.* Sammenlignet med påstanden stilt til det voksne utvalget er dette mer generelt og har til dels et annet innhold. Det må tas høyde for dette i sammenligningen. Samlet sett svarer nesten 60 prosent av skoleelevene at de er enige eller svært enige i at det kan være moro å kjøre fort. 24 prosent svarer både og, mens 19 prosent er uenig eller svært uenig i påstanden. De yngste elevene er i større grad uenige i påstanden i forhold til de eldste.



Figur 20. Påstander knyttet til fart og spenning blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

Neste påstand i figur 19 viser at over halvparten (57 prosent) mener at: *det bare er "idioter" som råkjører*, mens en av fem sier seg uenig eller svært uenig i denne påstanden. En tilsvarende andel svarer både og. Dette viser at en god del mener at det er mange typer sjåførere som råkjører ikke bare de som handler "idiotisk". Det er en signifikant geografisk sammenheng, der de som bor på fastlandet i større grad uttrykker enighet og mindre grad uenighet i påstanden enn i de andre delene av kommunen (jfr vedleggstabell 33). Det samme gjelder den eldste alderskohorten og kvinner (jfr vedleggstabell 11 og 29). Den samme påstanden ble stilt til de yngste informantene. Resultatene viser at 37 prosent av elevene uttrykker enighet i at det bare er "idioter" som råkjører, mens 32 prosent er uenig i dette (figur 20). Det er først og fremst elevene i 7. klasse som uttrykker enighet med påstanden (45 prosent), mens elevene i 10. klasse i stor grad uttrykker at de er uenige (nesten 40 prosent) (vedleggstabell 12).

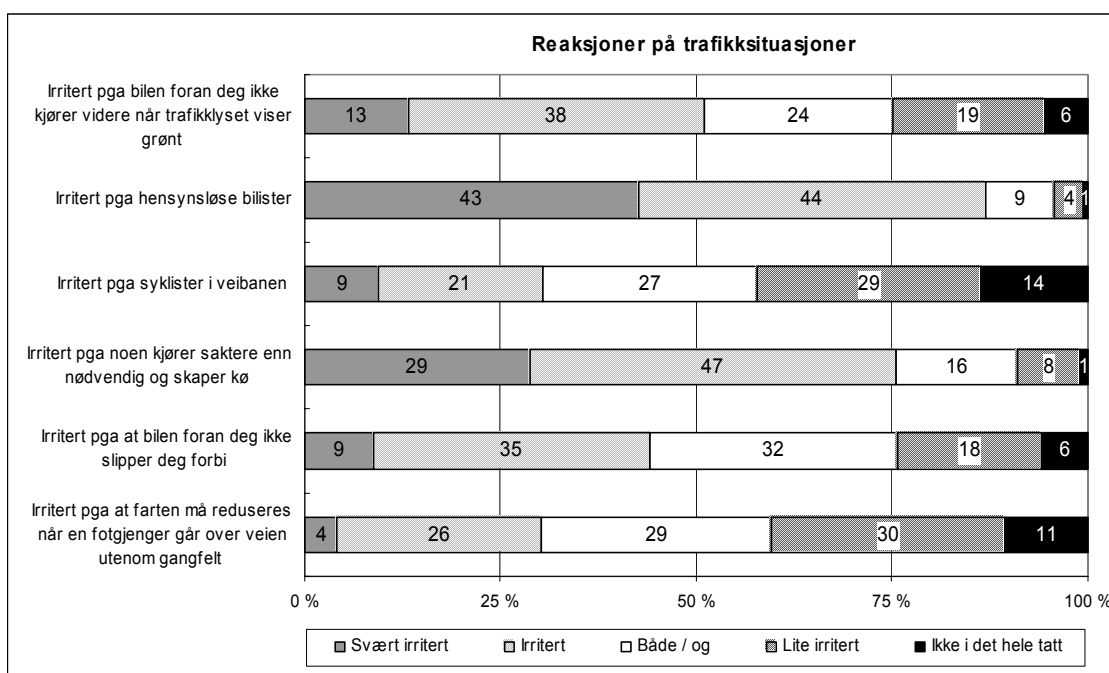
#### 3.4.4 Reaksjoner på trafikksituasjoner

Hvordan opplever så folk ulike situasjoner i trafikken? I spørreskjemaet til de voksne valgte vi å inkludere ett sett av påstander der vi la opp til å avdekke i hvilken grad ulike personer irriterer seg over situasjoner som kan oppstå når en ferdes på veien. I hvilken grad lar informanten seg irritere over følgende situasjon: *At bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklystet viser grønt.* 13 prosent uttrykker at de blir svært irritert. I tillegg mener 38 prosent at de blir irritert. 19 prosent mener de blir lite irritert, mens 6 prosent mener at de ikke blir irritert i det hele tatt. Skillen på hvor informantene bor viser

undersøkelsen at en signifikant høyere andel av beboere på fastlandet lar seg irritere i forhold til de som bor andre steder i kommunen. Beboere øst i Karmøy uttrykker at de lar seg i minst grad irritere (jfr. vedleggstabell 33). Videre er det en sammenheng mellom alder og hvilken grad en lar seg irritere. De to yngste aldersgruppene uttrykker at de i størst grad lar seg irritere, mens andelen som uttrykker at de i liten eller ingen grad lar seg irritere stiger med økende alder (jfr. vedleggstabell 13). Kjønnforskjellen er ikke signifikant.

43 prosent uttrykker videre at de blir svært irritert og 44 prosent irritert på grunn av *hensynsløse bilister*, mens 5 prosent irriterer seg lite eller ikke over denne typen bilister. Det er ingen sammenheng i forhold til geografi og kjønn her. Skiller vi mellom de ulike alderskohortene finner vi imidlertid at det er en signifikant høyere andel (11 prosent) av 69 til 74 åringene som ikke lar seg irritere over hensynsløse bilister i forhold til de andre aldersgruppene (vedleggstabell 13).

I trafiksikkerhetssammenheng argumenteres det i ulike sammenhenger for å separere de ulike trafikantgruppene. I den forbindelse faller gjerne syklister 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 Karmøybefolkningen irritasjon over at syklister bruker veibanen? 43 prosent mener at dette irriterer dem lite eller ikke i det hele tatt. 27 prosent uttrykker både og, mens 30 prosent mener at dette gjør dem irritert. Skiller på bosted er det i størst grad innbyggerne vest i kommunen som lar seg irritere over dette (39 prosent). Videre viser svarene at jo yngre en er jo mer lar en seg irritere over dette. Mens kun 19 prosent uttrykker at syklister i veibanen gjør dem irritert eller svært irritert blant de som er fra 69 til 74 år, uttrykker hele 41 prosent av de som er 19 til 24 år at dette gjør dem irritert (jfr. vedleggstabell 13).



Figur 21. Påstander knyttet til reaksjoner på trafikksituasjoner. I prosent.

En stor del av den offentlige debatten knyttet til trafikksikkerhet dreier seg om fartsgrenser og fart<sup>4</sup>. I dette bildet blir det også trukket fram det å kjøre for sakte. I hvilken grad mener Karmøybefolkningen at det irriterer dem når: *noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø?* Samlet sett svarer tre av fire at dette gjør dem irritert eller svært irritert. 16 prosent svarer både og, mens 9 prosent mener at dette i liten grad eller ikke gjør dem irritert. Det er ingen forskjell mellom svarene som gis her og geografi. I forhold til alder viser imidlertid undersøkelsen at de yngste i betydelig større grad lar seg irritere over at noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø (jfr. vedleggstabell 13). Mens henholdsvis 43 og 36 prosent av de som er 19 til 24 år og 29 til 34 år sier at dette gjør dem svært irritert, svarer henholdsvis 19 og 11 prosent det samme blant de som er 44 til 49 år og 69 til 74 år (jfr. vedleggstabell 13). Forskjellen mellom menn og kvinner samt geografisk bosted er ikke signifikant.

I hvilken grad irriterer befolkningen seg så over at *bilen foran deg ikke slipper deg forbi?* 44 prosent svarer at dette gjør dem irritert eller svært irritert. 32 prosent svarer både og, mens den resterende fjerdedelen 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. Her skiller først og fremst unge seg fra de tre andre kohortene ved at nærmere en dobbel andel svarer at dette gjør dem svært irritert (15 prosent). Det er først og fremst de eldste som svarer at dette ikke irriterer dem i det hele tatt (12 prosent). Det er ingen signifikant sammenheng i forhold til bosted, men 14 prosentpoeng færre kvinner lar seg irritere over at bilen foran ikke slipper en forbi i forhold til menn. Dessuten svarer 8 prosentpoeng flere kvinner at dette ikke irriterer dem i det hele tatt (jfr. vedleggstabell 28).

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 andelen som lar seg henholdsvis irritere eller ikke irritere over dette, i stor grad svarer til påstanden knyttet til hvorvidt en irriterer seg over sykler i veibanen. Det samme gjelder når vi skiller mellom de ulike alderskohortene. Det er de yngste som i størst grad lar seg irritere (41 prosent). Andelen avtar med økende alder. Variasjoner knyttet til kjønn og geografi er ikke signifikant.

### 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 en fører foretar seg i trafikken før en føler det ubehagelig eller en sier fra, og i hvilken grad griper en inn hva føreren foretar seg?

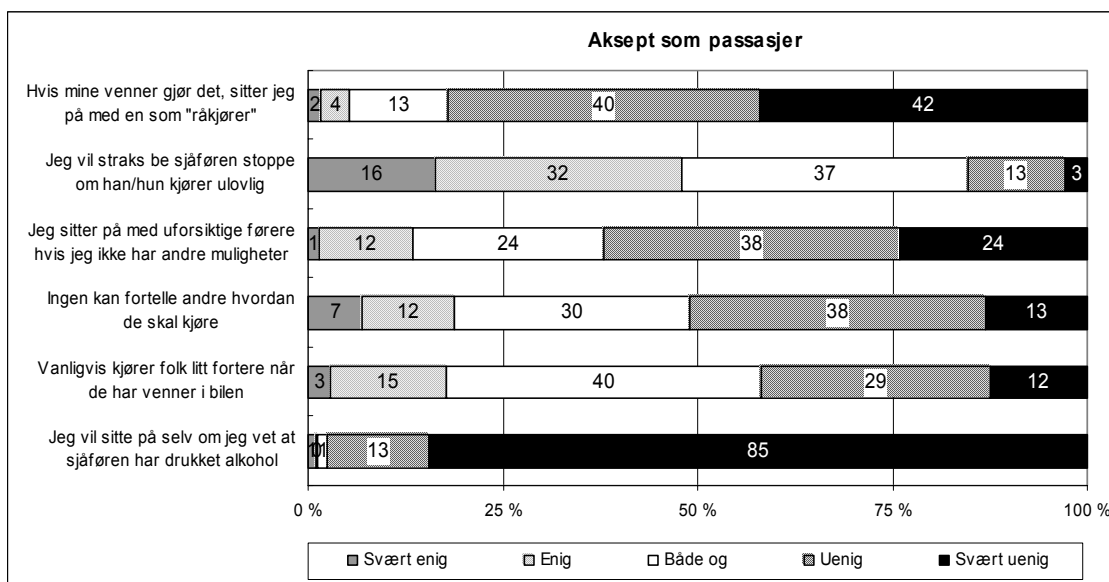
Som figur 22 viser uttrykker flertallet (82 prosent) uenighet med påstanden: *Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som "råkjører"*. Undersøkelsen viser at de eldste uttrykker størst uenighet, hele 94 prosent i alderskohorten 69 til 74 år svarer at de er

---

4 Jfr. f.eks debatten i aviser, radio og fjernsyn sommeren 2003.

uenig eller svært uenig i denne påstanden. Andelen som uttrykker uenighet viser seg å være mindre jo yngre en er. Blant elevene i 10. klasse er 35 prosent uenighet, mens elevene i 7. klasse og i alderskohorten 19 til 24 år uttrykker henholdsvis 62 og 65 prosent uenighet i påstanden om at de sitter på med en som råkjører dersom vennene gjør dette (jfr. vedleggstabell 14 og 15). Sammenhengen her er signifikant. Det som imidlertid bør nevnes er at innenfor de fire alderskohortene er den andelen som uttrykker enighet med påstanden relativt lik (rundt 5 prosent). Her skiller skoleelevene seg ut fra resten av befolkningen. Muligens kan dette skyldes at denne befolkningsgruppen opplever å ha mindre valg knyttet til det å sitte på eller ei. Variasjoner i forhold til bosted er ikke signifikant, men 10 prosentpoeng flere kvinner enn menn uttrykker signifikant enighet i påstanden (jfr. vedleggstabell 27).

Vi spurte videre om å vurdere hvorvidt en: *Straks vil be sjåføren om å stoppe om han/hun kjører ulovlig*. Så å si halvparten uttrykker enighet i at de vil gjøre dette. Mange svarer imidlertid også både og, mens 16 prosent uttrykker uenighet. De geografiske forskjellene i svarene er ikke signifikante, derimot er forskjellen mellom ulike alderskohorter og kjønn signifikant. Det er de eldste som uttrykker at de vil si i fra i form av å be sjåføren om å stoppe (70 prosent). Andelen avtar jo yngre en er (jfr vedleggstabell 14). Dersom vi inkluderer skoleelevene, mener imidlertid 56 prosent av de yngste elevene at de vil si i fra (jfr. vedleggstabell 15). Dette svarer til den nest eldste alderskohorten. Når det gjelder kjønn, uttrykker kvinner i større grad enighet med påstanden mens menn i større grad uttrykker uenighet (jfr. vedleggstabell 27).



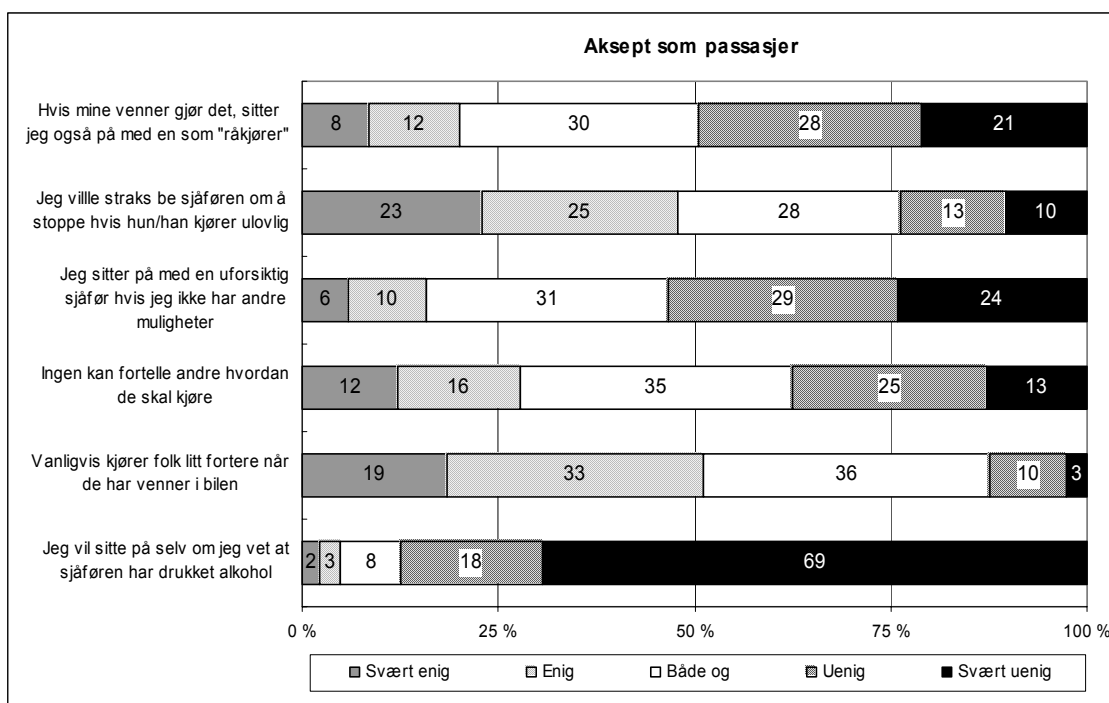
Figur 22. Påstander knyttet til aksept som passasjer. I prosent.

62 prosent uttrykker uenighet påstanden: *Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter*. 24 prosent svarer både og, mens 13 prosent svarer at de er enig eller svært enig. Det er signifikante forskjeller både mellom menn og kvinner og de ulike alderskohortene. Liknende tendenser som for andre påstander gjør seg også her gjeldende. Kvinnene er i større grad uenige i påstanden enn mennene (jfr.

vedleggstabell 27). Det samme gjelder alder. De yngste uttrykker størst grad av enighet, mens de eldste i størst grad uttrykker uenighet (jfr. vedleggstabell 14).

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. Over halvparten av er uenig i påstanden om at: *Ingen kan fortelle andre hvordan se skal kjøre*. Videre svarer 30 prosent både og, mens 19 prosent uttrykker ulik grad av enige i påstanden. Variasjonen mellom menn og kvinner er ikke signifikant, derimot er forskjell mellom personer som er bosatt i ulike deler av kommunen signifikant. Det er først og fremst fastlandsdelen av kommunen som skiller seg ut ved at færre uttrykker enighet med påstanden og flere uttrykker uenighet i forhold til de andre delene av kommunen (jfr. vedleggstabell 33). Undersøkelsen viser dessuten at befolkningen i området vest i kommunen i noe større grad uttrykker enighet med påstanden. Forskjellen mellom de ulike alderskohortene er også signifikant. Den eldste alderskohorten skiller seg fra de andre aldersgruppene ved at flere sier seg enig i påstanden, mens færre uttrykker uenighet (jfr. vedleggstabell 14).

Blant skoleelvene svarer 28 prosent at de enige eller svært enige i at ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre, mens 38 prosent uttrykker uenighet. Dette nærmer seg svarfordeling blant den eldste alderskohorten. Skoleelvene har ikke sertifikat og er avhengige av å sitte på med andre. Det samme gjelder en stor del av informantene i den eldste alderskohorten. Dette kan være en forklaring på svarene som gis i form av at flere mener at en ikke kan fortelle andre hvordan de skal kjøre.



Figur 23. Påstander knyttet til aksept som passasjer blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

41 prosent er uenige i at folk *vanligvis kjører litt fortere når de i har venner i bilen*, ytterligere 40 prosent svarer både og, mens 18 prosent sier seg enig eller svært enig i dette. I motsetning til alder, er verken forskjellene knyttet til kjønn eller geografi er signifikant. Vi finner at andelen som er enig i dette er relativt stabil (fra 12 til 14 prosent) blant de tre eldste alderskohortene. Blant den yngste aldersgruppen uttrykker imidlertid 33 prosent enighet i påstanden. Når det gjelder andelen som er uenig, varierer den også mellom de tre eldste kohortene ved at andelen uenige øker med økende alder.

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. 85 prosent er svært uenig i påstanden: *Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol*. Ytterligere 13 prosent uttrykker uenighet og 1 prosent svarer både og. Med andre ord uttrykker 1 prosent at de vil sitte på med en sjåfør som de vet har drukket alkohol. Blant skoleelevene er denne andelen 5 prosent. Variasjonene mellom de ulike aldersgruppene er først og fremst knyttet til hvorvidt de svarer at de er uenige eller svært uenige. Blant de to midterste gruppene er andelen som svarer at de er svært uenige i påstanden høyest (jfr. vedleggstabell 14). Kjønnsvariasjonen er også signifikant. Hele 90 prosent av kvinnene svarer at de er svært uenig i påstanden, mens 78 prosent av mennene svarer det samme. Dersom vi legger til andelen som svarer at de er uenig i påstanden blir forskjellen betydelig mindre, 2,3 prosentpoeng (jfr. vedleggstabell 27).

### 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 veien.

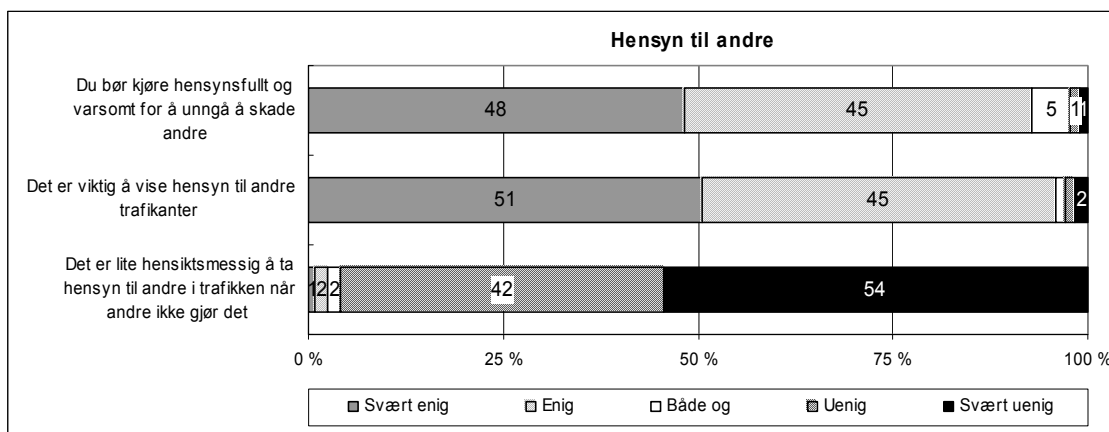
I hvilken grad mener folk at det er viktig å ta hensyn til andre i trafikken? I underkant av halvparten svarer at de er helt enig i påstanden: *Du bør kjøre hensynsfullt og varsomt for å unngå å skade andre* (figur 24). Ytterligere 45 prosent svarer at de er enige i påstanden. 5 prosent svarer både og, og den resterende andelen på 2 prosent svarer at de er uenig eller svært uenig i påstanden. 10 prosentpoeng flere kvinner enn menn uttrykker at de er svært enig i påstanden (jfr. vedleggstabell 26). Forskjellen her er signifikant. Det samme gjelder variasjonen mellom de fire alderskohortene. Andelen som uttrykker enighet stiger for hver alderskohort. Blant de yngste er det 89 prosent som uttrykker enighet med påstanden, mens det for de eldste er 98 prosent (jfr. vedleggstabell 16).

Videre uttrykker 96 prosent enighet med at: *Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter*. Også her er kjønns- og aldersforskjellen signifikant. Den eldste aldersgruppen skiller seg mest ut. Forskjellen mellom menn og kvinner skyldes også her at flere kvinner enn menn svarer at de er svært enig i påstanden (20 prosentpoeng), mens menn i større grad uttrykker at de er enig. 90 prosent av skoleelevene uttrykte enighet med at det *er viktig å vise hensyn til alle trafikanter*, mens henholdsvis 8 prosent svarte både og 3 prosent uttrykte uenighet med påstanden.

Videre er 98 prosent 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

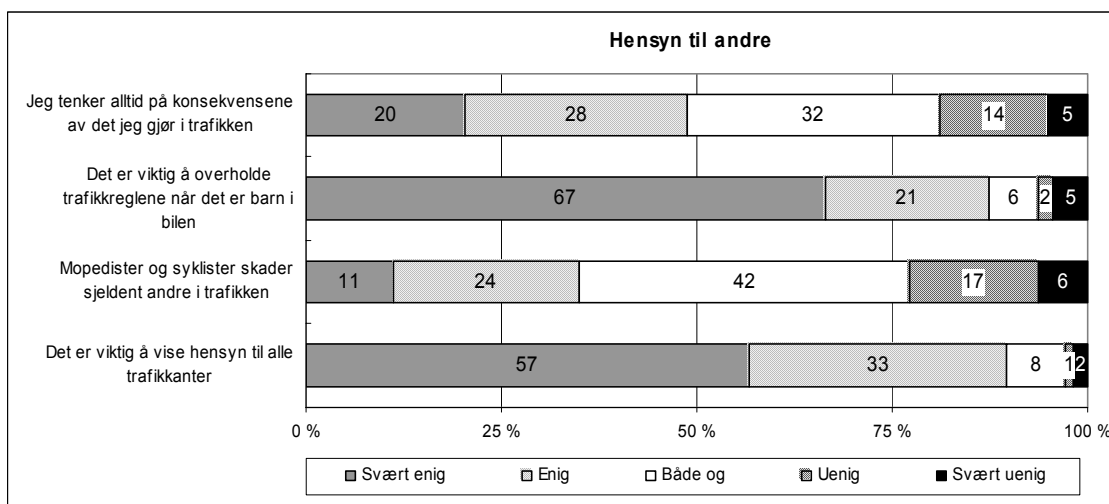


trafikanter, mener flertallet at en selv fortsatt kan ta hensyn. Dersom vi slår sammen de som har svart at de er uenig og svært uenig i påstanden, finner vi at 4 prosentpoeng færre er uenige i påstanden i forhold til de andre alderskategoriene (jfr. vedleggstabell 16). Kjønnforskjellen er også signifikant. Forskjellen mellom menn og kvinner som har svart at de er uenig eller svært uenig er 4 prosentpoeng (jfr. vedleggstabell 26).



Figur 24. Påstander knyttet til å ta hensyn til andre. I prosent.

Vi valgte i tillegg å utfordre skoleelevene med noen flere påstander. Halvparten svarer at *jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken* gjennom å uttrykke enighet, mens 19 prosent sier seg uenig i påstanden (figur 25). Forskjellen mellom elevene på de to klassetrinnene er små. Videre mener 88 prosent at: *Det er viktig å overholde trafikkreglene når det er barn i bilen* gjennom å svare at de er enig eller svært enig i påstanden, mens 7 prosent uttrykker uenighet. Her er også forskjellen mellom elevene i 7. og 10. klasse små. Til slutt utfordret vi elevene med en påstand knyttet til det å sykle eller å kjøre moped. 35 prosent svarer at: *Mopedister og syklister skader sjeldent andre i trafikken*. 42 prosent svarer både og, og en av fire sier seg uenig i påstanden. Med andre ord uttrykker mange at mopedister og syklister kan skade andre i trafikken.

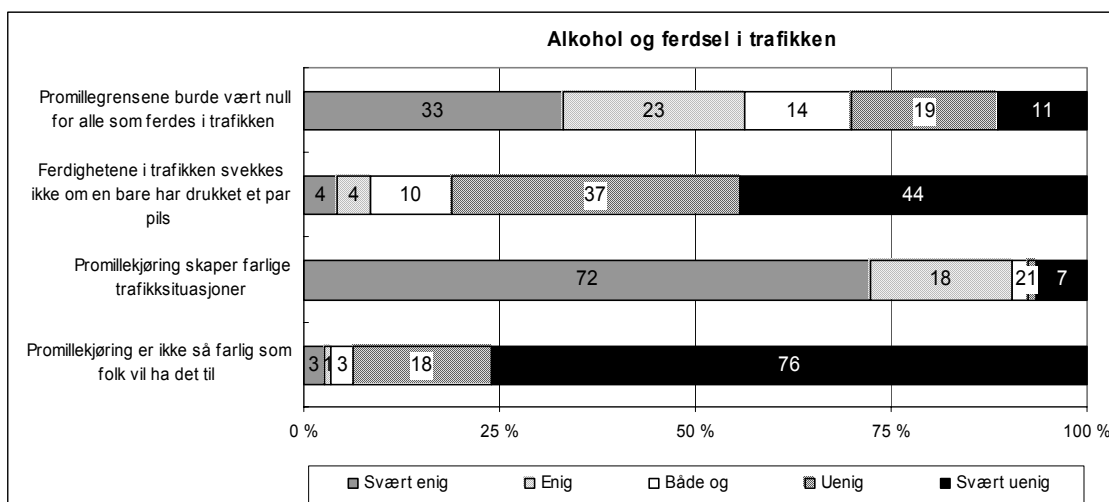


Figur 25. Påstander knyttet til å ta hensyn til andre blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

### 3.4.7 Alkohol og ferdsel i trafikken

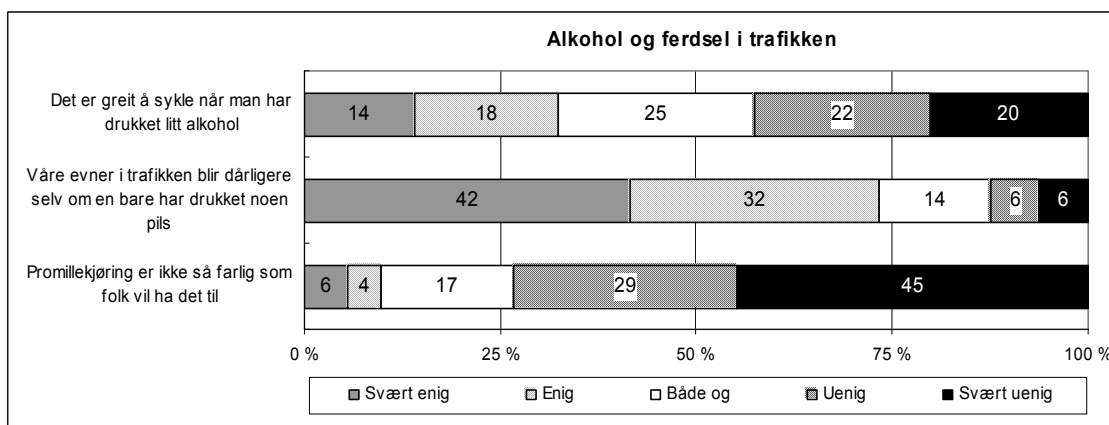
I det følgende presenterer vi hva befolkningen i Karmøy kommune mener om ulike påstander knyttet til alkohol og ferdsel i trafikken. 56 prosent mener at *Promillegrensene burde være null for alle som ferdes i trafikken* (figur 26). De uttrykker at de er enig eller svært enig i denne påstanden. Likevel er det 30 prosent som er uenige. Det er ingen signifikant forskjell mellom personer som bor i ulike deler av kommunen, men forskjellene mellom de ulike aldersgruppene og kjønn er signifikant. De to midterste alderskohortene har så å si lik svarfordeling. Her uttrykker 57 og 55 prosent enighet med påstanden. Blant de eldste er imidlertid 77 prosent enig eller svært enig i at promillegrensen burde være null for ferdsel i trafikken, mens kun 41 prosent mener det samme blant de som er 19 til 24 år. Blant den sistnevnte gruppen er både andelen som svarer både og, og andelen som uttrykker uenighet høyere enn for de andre gruppene (jfr. vedleggstabell 18). Variasjonen mellom menn og kvinner er relativ stor. 67 prosent av kvinnene uttrykker enighet. Kun 44 prosent av mennene mener det samme (jfr. vedleggstabell 25).

81 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. Her er kun variasjonen mellom menn og kvinner signifikant. 10 prosentpoeng flere kvinner enn menn svarer at de er enig eller svært enig i påstanden (jfr. vedleggstabell 25). Til skoleelevene valgte vi å formulere påstanden på følgende måte: *Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils* (figur 27). Den er med andre ord stilt motsatt i forhold formuleringen de voksne ble stilt overfor. Tre av fire elever er enig eller svært enig i at evnene våre blir dårligere etter å ha drukket noen pils, mens 12 prosent er uenige i dette. 14 prosent svarer både og.



Figur 26. Påstander knyttet til alkohol og ferdsel i trafikken. I prosent.

90 prosent av den voksne befolkningen mener videre at: *Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner*, mens 7 prosent er uenige i dette. Også her er det kun variasjonen mellom menn og kvinner som er signifikant. 10 prosentpoeng flere kvinner enn menn uttrykker at de er svært enig i at promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner. Menn svarer imidlertid i større grad at de er enig i påstanden. Dersom vi slår disse to svar alternativene sammen blir forskjellen nesten lik null (jfr. vedleggstabell 26).



Figur 27. Påstander knyttet til alkohol og ferdsel i trafikken blant elever i 7. og 10. klasse. I prosent.

Den siste påstanden i figur 26 viser at 94 prosent er uenige i det at: *Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til*. Likevel er i overkant av 3 prosent enig i påstanden. Signifikant flere kvinner svarer at de er uenig eller svært uenig i påstanden, mens det blant de ulike alderskohortene er gruppen mellom 29 og 34 år som størst grad uttrykker uenighet (jfr. vedleggstabell 18). Her er også forskjellen signifikant. Blant skoleelevene svarer 74 prosent at de er uenig eller svært uenig i at promillekjøring ikke er så farlig

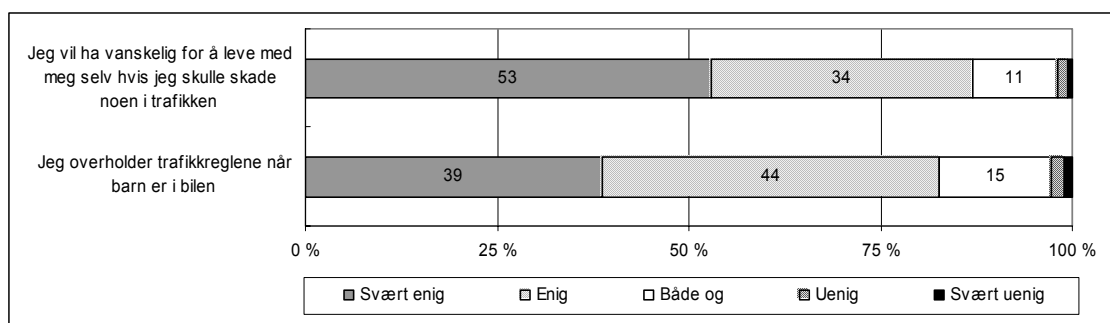
som folk vil ha det til. Ytterligere 19 prosent svarer både og, mens hele 10 prosent er enig eller svært enig (jfr. vedleggstabell 19).

Vi ba dessuten skoleelevene vurdere følgende påstand: *Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol*. Her svarer 32 prosent at de er enige i påstanden, mens 42 prosent uttrykker uenighet. 25 prosent svarer både og.

### 3.4.8 Bekymring for å skade andre

Som nevnt tidligere svarer 93 prosent bekreftende på påstanden: *Du bør kjøre hensynsfullt og varsomt for å unngå å skader andre*. Er det slik at folk bekymrer seg for å skade andre når de ferdes i trafikken? 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* (figur 28). 11 prosent svarer både og. De resterende to prosent sier seg uenige i påstanden. Hele 13 prosentpoeng flere kvinner enn menn uttrykker at de er enig eller svært enig i denne påstanden (jfr. vedleggstabell 25). Mennene uttrykker i større grad både og. Variasjonene her er signifikante. Forskjellene mellom de ulike aldersgruppene og geografi er derimot ikke signifikant.

83 prosent svarer bekreftende på: *Jeg overholder trafikkreglene når det er barn i bilen*. Forskjellen mellom de ulike alderskohortene og kjønn er signifikant. 11 prosentpoeng flere kvinner svarer bekreftende på påstanden, mens mennene i større grad uttrykker både og (jfr. vedleggstabell 26). Undersøkelsen viser dessuten at andelen som svarer at de er svært enig eller enig blir høyere for hver alderskohort (jfr. vedleggstabell 17).



Figur 28. Påstander knyttet til bekymring for å skade andre. I prosent.

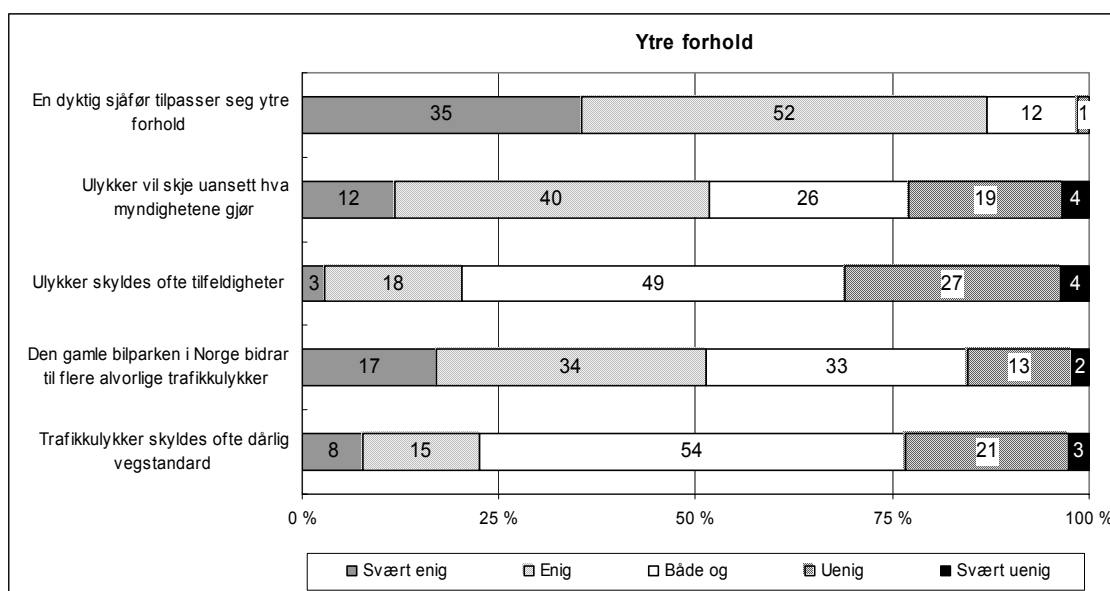
### 3.4.9 Ytre forhold

Utenforliggende forhold kan også påvirke ferdsel og risiko i trafikken. Hvordan forholder ulike informanter seg til dette? 87 prosent svarer bekreftende på følgende: *En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold* (figur 29). Ytterligere 12 prosent svarer både og, mens den siste prosenten svarer at de er uenig i dette. Det er en signifikant høyere andel beboere nord i kommunen som svarer at de er uenig i påstanden. Videre er det en signifikant lavere andel blant de to yngste alderskategoriene som uttrykker enighet med at en dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold. Forskjellen er på henholdsvis 8 og 10 prosentpoeng i forhold til de to eldste alderskategoriene (jfr. vedleggstabell 21). Det er

dessuten en signifikant høyere andel menn som svarer bekreftende på påstanden (vedleggstabell 24).

Hvilken betydning viser svarene så om holdninger til tilrettelegging fra myndighetenes side? 52 prosent svarer bekreftende på påstanden: *Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør*, mens 26 prosent svarer både og. Likevel svarer nesten en av fire at de er uenige i påstanden. Undersøkelsen viser at det er personer i alderen 29 til 34 år og 44 til 49 år som i størst grad er uenig i at ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør (jfr. vedleggstabell 21). Videre uttrykker 9 prosentpoeng flere menn enn kvinner enighet med påstanden.

I hvilken grad opplever folk at ulykker skyldes tilfeldigheter? En av fem er enig i følgende påstand: *Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter*. 49 prosent svarer både og, mens 31 prosent svarer at de er uenige i påstanden. Aldersgruppen 44 til 49 år skiller seg ut her ved at en signifikant høyere andel svarer at de er uenige i at ulykker ofte skyldes tilfeldigheter og mindre grad uttrykker enighet. De andre alderskohortene har relativt lik svarfordeling. Det er ingen signifikant kjønns- og geografisk forskjell.



Figur 29. Påstander knyttet til ytre forhold. I prosent.

Halvparten av informantene svarer at de er enig eller svært enig i at: *Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikulykker*. 33 prosent svarer både og, nesten 15 prosent er uenige eller svært uenige i påstanden. Aldersforskjellen og den geografiske forskjellen i svarene er ikke signifikant. Derimot uttrykker hele 16 prosentpoeng flere menn enn kvinner at den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige ulykker. Andelen som uttrykker uenighet er imidlertid så å si lik.

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*. 23 prosent uttrykker enighet med påstanden, i overkant av halvparten svarer både og, mens 24 prosent

uttrykker uenighet. Det viser seg at det også her er en signifikant kjønnsforskjell. Svarene viser at mennene i kommunen i større grad uttrykker enighet med denne påstanden (12 prosentpoeng), mens kvinnene i større grad uttrykker uenighet (5 prosentpoeng).

## 4 Analyse av holdninger og handlinger i trafikken gjennom konstruksjon av indikatorer

Presentasjonen i forrige kapittel bygger på en ren tabellanalyse knyttet til de ulike påstandene som informantene ble bedt om å vurdere, og bivariate sammenhenger i forhold til bakgrunnsvariablene kjønn, alder og bosted. I dette kapitlet vil vi trekke analysen ett steg videre. For det første vil vi konstruere indikatorer med bakgrunn i påstander som gir uttrykk for samme dimensjon. Som nevnt i metodekapitlet gjøres dette både teoretisk og ved hjelp av faktoranalyse. Påstander som hører til samme dimensjon slås sammen til en indikator. Dette er en måte å forenkle datamangfoldet på. Samtidig bidrar indikatorene til å gi et mer hurtig bilde av en dimensjon enn det en selvstendig påstand (variabel) gir uttrykk for alene. Med utgangspunkt i indikatorene presenterer vi svarfordelingene i forholdt til ulike bakgrunnsvariabler og benytter lineær regresjonsanalyse for å se på hvilke variabler som har betydning for endringer i avhengige variabelen (indikatoren).

Siden vi valgte å tilpasse skjemaet som ble sendt ut til skoleelevene, varierer spørsmålene noe. Som tidligere nevnt påvirker dette konstruksjonen av indikatorene. Vi har derfor valgt å skille presentasjonen av resultatene for den voksne delen av befolkningen og skoleelevene i to selvstendige deler.

### 4.1 Karmøys befolkning

#### 4.1.1 Irritert i trafikken

Denne indikatoren ble konstruert ved hjelp av 6 variabler (items), som vi slo sammen til en holdningsdimensjon. Dimensjonen ”måler” informantenes grad av irritasjon i trafikken. Eksempler på påstander som inngår i dimensjonen er: ”Noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø”, ”Hensynløse billister”, og ”Bilen foran deg kjører ikke videre når trafikklyset viser grønt”. Variablenes verdier går fra 1 ”Svært irritert” til 5 ”ikke i det hele tatt”. Cronbachs alpha for holdningsdimensjonen var på 0,72 noe som er tilfredsstillende. Når vi slår sammen flere variabler til en enkelt indikator får den nye variabelen et sett av gjennomsnittsverdier standardisert innen spennet 1 til 5. For eksempel kunne en informant ha svart ”svært irritert” på de to først påstandene ovenfor, og ”ikke i det hele tatt” på siste påstand. Denne informanten vil få en gjennomsnittsverdi på indikatoren på  $(1+1+5)/3 = 2,33$ . For å forenkle fremstillingen, har vi valgt å kategoriserte indikatoren. Kort sagt så har vi slått sammen verdiene 1 til og med 2.99 til ”enig”, og 3 til 5 som ”uenig”.

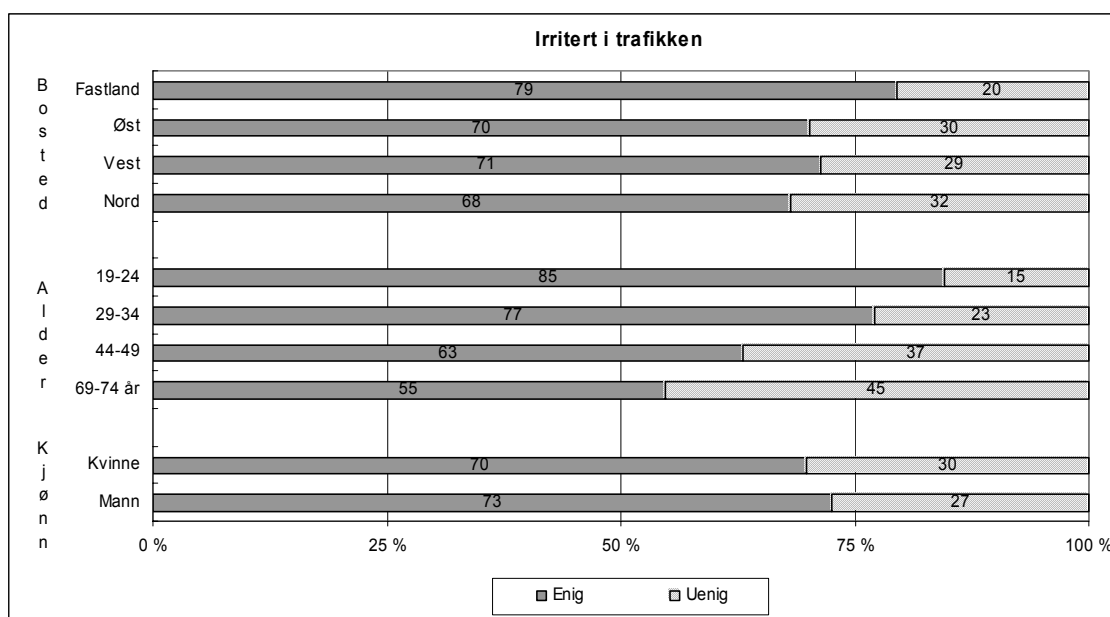
Som tabell 2 på neste side viser finner vi at i overkant av 68 prosent av respondentene er irriterte i trafikken.

Tabell 2. Irritert i trafikken, indikator.

	Frekvens	Prosent
Enig	673	68,2
Uenig	272	28,8
Total	945	100

Figur 30 viser imidlertid hvordan dette endres når vi trekker kjønn, alder og bosted inn i analysene. Vi ser at menn uttrykker at de er noe mer irriterte i trafikken enn kvinner. Denne forskjellen er imidlertid ikke stor nok til å være statistisk signifikant. Vi kan med andre ord ikke si at den observerte forskjellen i dette utvalget kan generaliseres (overføres) til populasjonen (aldersgruppene i Karmøy kommune).

Videre ser vi variasjonen mellom de ulike aldersgruppene. Her er forskjellen statistisk signifikant (99 prosent konfidensnivå). Vi ser et svært tolkbart mønster: De eldste er minst irritert, mens de yngste mest irritert. Det er også geografiske variasjoner, gjengitt i den øverste delen av figuren. Vi ser at det er de som bor på fastlandet som er mest irritert i trafikken, mens de som bor i Nord er minst irritert. Forskjellen er statistisk signifikant.



Figur 30. Irritert i trafikken, fordelt på kjønn, alder\* og bosted i kommunen\*

Til nå har vi sett på de bivariate sammenhengene mellom kjønn, alder og bosted og hvor irritert en er i trafikken. Dette noe enkle bildet kan nyanseres ved at en analyserer hvilken effekt de tre variablene – kjønn, alder og bosted – samtidig har på irritasjon i trafikken, noe som vil være relevant informasjon i holdnings skapende arbeid. Dette gjør vi ved hjelp av en regresjonsanalyse. Gjennom en slik analyse får vi dessuten et mål på hvor mye av den irritasjonen folk har i trafikken som kan tilbakeføres til de tre



variablene (forklart varians). Tabell 3 viser resultatet av regresjonsanalysen. Vi gjør oppmerksom på at vi i regresjonsanalysen benytter oss av indikatorens fulle variasjon, ikke kategoriserte verdier. Indikatoren varierer slik sett mellom 1 ”svært irritert” og 5 ”ikke i det hele tatt”.

Tabell 3. Regresjonstabell med irritasjon i trafikken som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	3,187	-	-
Kjønn	-0,019	-0,015	0,614
Alder	-0,199	-0,3	0,000
Vest	-0,04	-	-
Øst	-0,013	-	-
Fastland	-0,13	-	-

La oss gi en forklaring til regresjonstabellen. Det er mest interessant å se på retningen til den ustandardiserte koeffisienten og dennes signifikansnivå. Vi ser at kjønn ikke er signifikant. Dette leser vi ut av kolonnen merket ”signifikansnivå”. Er verdien over 0,05 vil vi ut fra vanlig samfunnsvitenskaplig praksis hevde at sammenhengen mellom to variable ikke er signifikant. Vi ser imidlertid at alder signifikant påvirker ”irritasjon i trafikken”. Aldersvariabelen er videre rangert der de mellom 69 og 74 år har fått verdien ”1”, 44-49 verdien ”2”, 29-34 verdien ”3” og 19 – 24 verdien ”4”. For å finne ut hvilke aldersgrupper som er mest irritert så ganger vi verdien med den ustandardiserte koeffisienten og ser dette i forhold til rangeringen av avhengig variabel. Et eksempel: Vi vet at avhengig variabel ”irritasjon i trafikken” varierer mellom 1 og 5, der lavere verdi indikerer større grad av irritasjon (verdi ”1” er svært irritert, verdi ”5” er ikke i det hele tatt). De aller eldste vil slik få en verdi som tilsvare sin verdi på aldersvariabelen ”1” ganget med ustandardisert koeffisient. Dette gir verdien  $-0,199$ . De aller yngste har verdien ”4”. Denne ganget med samme koeffisient gir verdien  $-0,796$ . Hvis vi adderer de enkelte verdiene med konstantleddet så ser vi at sluttproduktet for de eldste er 2,988. Samme operasjon for de aller yngste gir verdien 2,39. Produktet mellom konstantleddet + (aldersverdi \* ustandardisert koeffisient) gir oss verdi på avhengig variabel. Siden lavere verdi indikerer større grad av irritasjon, kan vi si at de yngste er mer irritert i trafikken enn de eldste.

F-testen viste at bostedsvariablene ikke bidrar signifikant til å forklare variansen i datamaterialet. Det som er viktig å huske på når vi tolker effekten av bostedsvariablene er at bostedet ”Nord” inngår i konstantleddet, og at de andre bostedene må tolkes i forhold til dette.

Vi kan konkludere at det kun er alder som signifikant påvirker hvorvidt man er irritert i trafikken. Forklart varians ligger på 9,6 prosent. Litt forenkelt betyr dette at vår regresjonsmodell (med spesiell vekt på alder og bosted) forklarer 9,6 prosent av de

årsakene som gjør en irritert i trafikken. Det vil si at det også vil være andre variabler som kan bidra til å forklare variasjonen i den avhengige variabelen.

*Samlet sett viser dette at regresjonsanalysen bare delvis bekrefter de bivariante analysene ovenfor. Den selvstendige effekten bosted hadde i de bivariante analysene fanges slik opp av alder.*

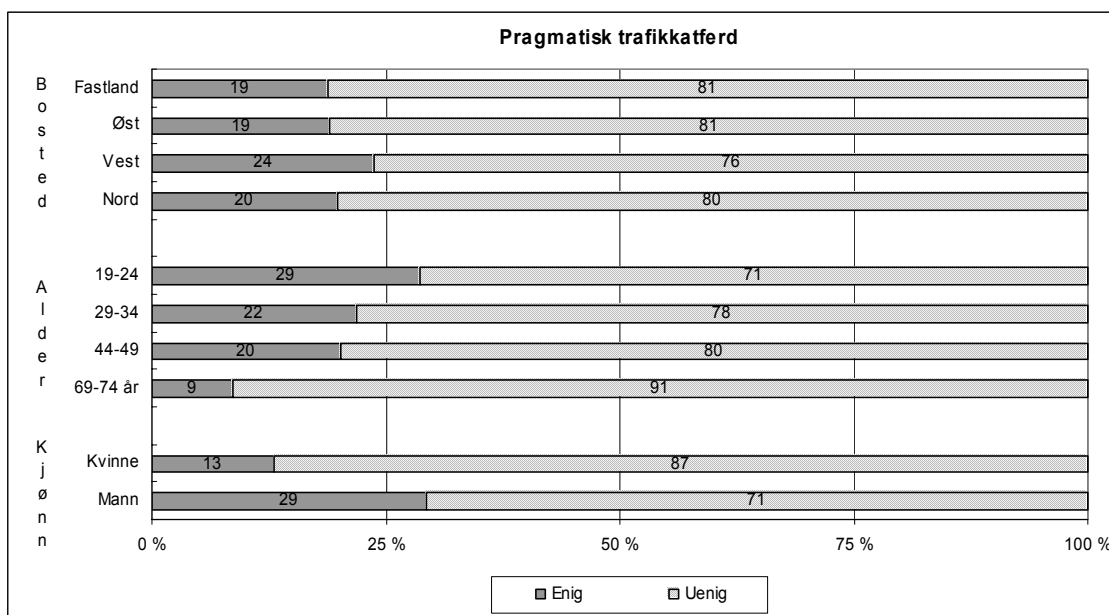
#### 4.1.2 Pragmatisk trafikkadferd

Pragmatisk trafikkadferd er vår neste indikator. Denne holdningsdimensjonen består av 5 variabler som måler hvor ”pragmatiske” informantene er i trafikken. Eksempler på variabler som inngår i indikatoren er: Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken”, ”det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig” og ”For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran”. Variablene hadde alle verdier som gikk fra 1 ”svært enig” til 5 ”svært uenig”. Cronbachs alpha var på 0,69. Som diskutert ovenfor så kategoriserte vi indikatorens gjennomsnittsverdier innenfor spennet ”enig” og ”uenig”. Indikatoren griper med andre ord den holdningen som går på hvorvidt man etter egen mening er ”firkantet” eller pragmatisk i tolkningen av trafikkregelen i trafikken. Tabell 4 viser at nesten 21 prosent av respondentene oppgir å ha en pragmatisk holdning til adferd i trafikken.

*Tabell 4 Pragmatisk trafikkadferd, indikator*

	Frekvens	Prosent
Enig	199	20,6
Uenig	765	79,4
Total	964	100

Av figur 31 ser vi at menn mer enn dobbelt så ofte i forhold til kvinner oppgir å ha en pragmatisk trafikkadferd. Forskjellen er statistisk signifikant. I hvilken grad er det alderseffekter til stede? Figuren viser at alder signifikant påvirker hvorvidt man har en pragmatisk holdning til trafikkadferd. I den yngste alderskohorten har nesten 29 prosent en pragmatisk holdning, mens den eldste aldersgruppen oppgir lavest pragmatisk holdning knyttet til egen trafikkadferd. Muligheten er til stede for at en slik holdning kan være påvirket av geografisk bosted. Dette var tilfellet ovenfor med indikatoren ”irritasjon”. Selv om figuren viser at det eksisterer noen små variasjoner mellom ulike deler av kommunen når det gjelder pragmatisk trafikkadferd, så er ikke forskjellene signifikante.



Figur 31. Pragmatisk trafikkatferd, fordelt på kjønn\*, alder\* og bosted i kommunen

Som for den forrige indikatoren gjennomfører vi en regresjonsanalyse (jfr. tabell 6). Ved hjelp av F testen finner vi at bostedsvariablene ikke bidrar statistisk signifikant til vår forklaringsmodell. Videre er alder og kjønn statistisk signifikante. Forklart varians er på 12,5 prosent. Vi konkluderer med at både kjønn og alder påvirker respondentenes pragmatiske trafikkatferd.

Tabell 5. Regresjonstabell med pragmatisk trafikkatferd som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	3,165	-	-
Kjønn	0,407	0,273	0,000
Alder	-0,131	-0,179	0,000
Vest	-0,06	-	-
Øst	0,05	-	-
Fastland	-0,16	-	-

#### 4.1.3 Uforsiktig som passasjer

Denne holdningsdimensjonen griper hvorvidt man er uforsiktig som passasjer. Indikatoren består av tre variabler der verdiene varierer fra 1 ”svært enig” til 5 ”svært uenig”. Eksempler på variabler som inngår i konstruksjonen av indikatoren er: ”Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter” og ”Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig”. Vi kategoriserte indikatorens verdier til ”enig” og ”uenig” som vist ovenfor. Cronbachs alpha var på 0,66.

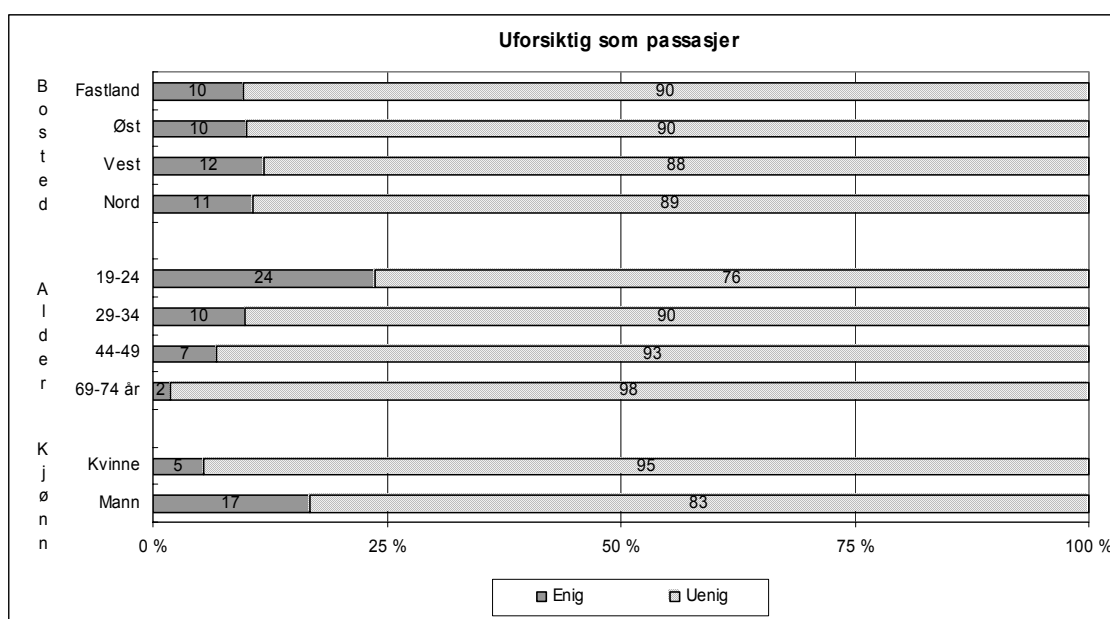
I tabell 7 ser vi at i underkant av 11 prosent av respondentene oppgir å være uforsiktige som passasjerer. Holdningen er sannsynligvis påvirket av kjønn, og spesielt alder.

Tabell 6. Uforsiktig som passasjer, indikator

	Frekvens	Prosent
Enig	104	10,7
Uenig	866	89,3
Total	968	100

Av figur 32 kan vi videre lese at nesten 17 prosent av alle menn oppgir å være uforsiktlige. Det tilsvarende tallet for kvinner er 5 prosent. Ikke uventet viser figuren at det er de yngste aldersgruppene som har den største andelen med ”uforsiktlige passasjerer”. 24 prosent av de mellom 19 og 24 år har en uforsiktig holdning, mens det tilsvarende tallet er 1,8 prosent for de mellom 69 og 74 år.

Vi ser videre at det ikke er store forskjeller på den geografiske spredningen av respondentenes uforsiktlige holdninger til det å være passasjer. De minimale forskjellene som finnes, er ikke statistisk signifikante.



Figur 32. Uforsiktig som passasjer, fordelt på kjønn\*, alder\* og bosted i kommunen

Nedenfor i tabell 8 ser vi på en regresjonsanalyse der de tre faktorene - kjønn, alder og bosted - veies mot hverandre. Regresjonstabellen viser at alder og kjønn bidrar statistisk signifikant til å forklare hvem som er uforsiktlige som passasjerer. Ved hjelp av F-testen ser vi videre at de geografiske bostedsvariablene ikke bidrar signifikant til vår forklaringsmodell. Total forklart varians er 16,8 prosent.

Tabell 7. Regresjonstabell med "uforsiktig som passasjer" som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	3,89	-	-
Kjønn	0,308	0,205	0,000
Alder	-0,24	-0,327	0,000
Vest	0,01	-	-
Øst	0,025	-	-
Fastland	0,04	-	-

#### 4.1.4 Hensyn til andre

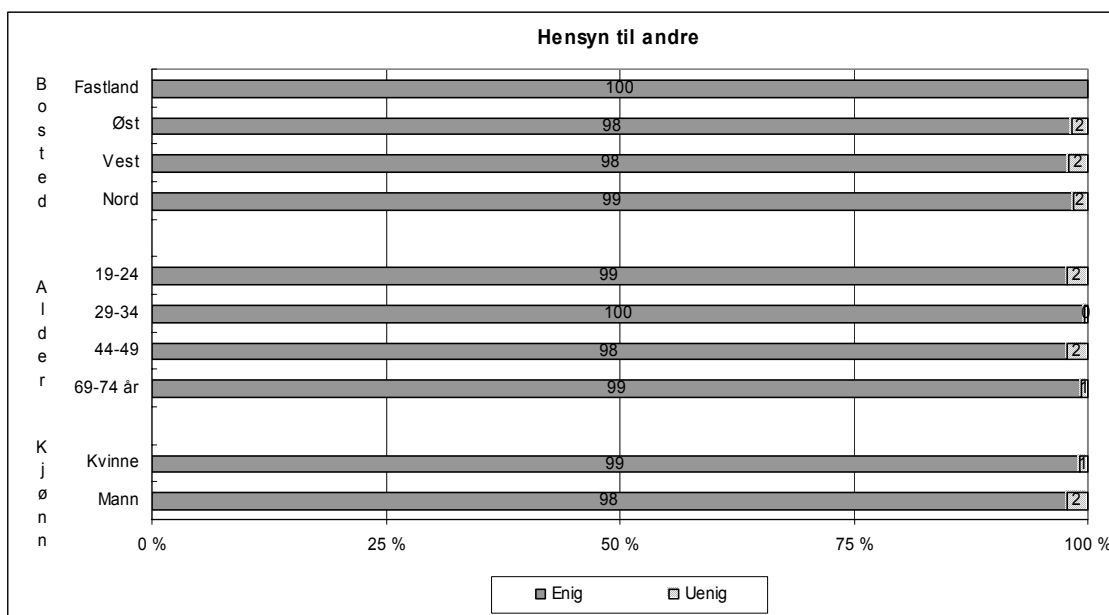
Denne indikatoren måler hvorvidt våre informanter tar hensyn til deres medtrafikanter. Indikatoren eller holdningsdimensjonen er konstruert på bakgrunn av tre variabler. Eksempler er: "Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det" og "Det er viktig å vise hensyn til andre trafikkantene". Variablenes verdier varierer mellom 1 "svært enig" og 5 "svært uenig". Cronbachs alpha var på 0,64. Også her kategoriserte vi indikatoren for å forenkle den deskriptive fremstillingen.

Tabell 9 viser at nesten 99 prosent hevder at de tar hensyn til andre i trafikken.

Tabell 8. Hensyn til andre, indikator

	Frekvens	Prosent
Enig	954	98,6
Uenig	14	1,4
Total	969	100

Figuren (figur 33) på neste side viser hvordan mønsteret fordeler seg på kjønn, alder og bosted. Vi ser at det er en viss kjønnsforskjell tilstede. Kvinner uttrykker at de i noe større grad tar hensyn til andre i trafikken. Sammenhengen er signifikant. Vi kan derfor med stor grad av sikkerhet fastslå at det eksisterer en kjønnsforskjell. Er det videre grunn til å tro at det samme er tilfellet med alder? Vi nøster videre og fordeler indikatoren på alder. Som figuren viser, er det kun er minimale aldersforskjeller. Forskjellene er dessuten ikke signifikante. Det også kun er mindre forskjeller i det geografiske mønsteret for hvorvidt en tar hensyn til andre i trafikken.



Figur 33. Hensyn til andre, fordelt på kjønn\*, alder og bosted i kommunen.

Regresjonstabellen under (tabell 10) viser hvor stor forklaringskraft de tre variablene har til sammen, og hvorvidt alle variablene signifikant påvirker hvorvidt en tar hensyn til andre i trafikken.

Tabell 9. Regresjonstabell med "hensyn til andre" som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantledet	4,076	-	-
Kjønn	0,266	0,235	0,000
Alder	-0,03	-0,056	0,076
Vest	-0,01	-	-
Øst	0,02	-	-
Fastland	0,08	-	-

Vi ser at alder ikke signifikant påvirker hvorvidt en tar hensyn til andre i trafikken. *Kjønn har imidlertid en signifikant påvirkning på vår indikator.* F testen avslører dessuten at de geografiske bostedsvariablene ikke gir et signifikant bidrag til vår forklaringsmodell. Alt i alt forklarer vår modell 6,5 prosent av variansen i avhengig variabel (hensyn til andre).

#### 4.1.5 Sjansetakning

Vår neste indikator er "sjansetakning". Denne måler holdninger til sjansetakning i trafikken. Holdningsdimensjonen består av tre variabler. Eksempler er: "Jeg tar ofte

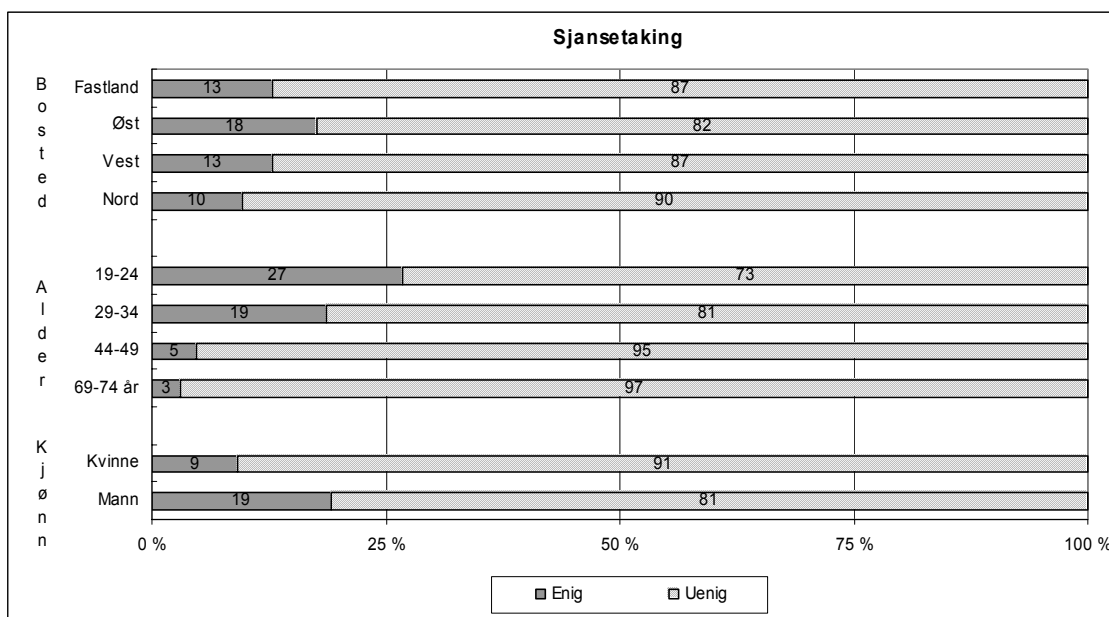
sjanser i trafikken” og ”det er bare idioter som råkjører”. Variablenes verdier varierte fra 1 ”svært enig” til 5 ”svært uenig”. Cronbachs alpha var på 0,61.

Tabell 11 viser at nesten 14 prosent uttrykker med bakgrunn i påstandene å ta sjanser i trafikken. Dette er en indikator som det er nærliggende å anta vil være påvirket av alder, kjønn og mulig bosted.

Tabell 10. Sjansetaking, indikator

	Frekvens	Prosent
Enig	133	13,8
Uenig	836	86,2
Total	987	100

Som vist i figur 34, bekrefte våre mistanker. Det eksisterer en forskjell på nesten 10 prosentpoeng mellom kjønnene, i menns ”disfavør”. Som ventet ser vi også at det er alderseffekt til stede. De yngre har en større prosentandel som oppgir å ta sjanser i trafikken, enn de eldre aldergruppene. Vi ser videre at det er en geografisk forskjell på hvorvidt respondentene oppgir å ta sjanser i trafikken. De som bor øst i Karmøy kommune er de som tar mest sjanser. Motsatt er det nord i kommunen. Hvor stor forklaringskraft har de tre variablene?



Figur 34. Sjansetaking, fordelt på kjønn\*, alder\* og bosted i kommunen\*.

Som vist i tabell 11 påvirker både kjønn og alder vår indikator signifikant. Videre kan vi hjelp av F-testen fastslå at de geografiske bostedsvariablene ikke bidrar signifikant i vår forklaringsmodell. Totalt forklarer vår modell 16,3 prosent av mønsteret i avhengig variabel (sjansetaking). Litt forenklet betyr dette at vi ved hjelp av to variabler kan

gjøre rede for 16,3 prosent av de årsakene som gjør at personer tar sjanser i trafikken i Karmøy kommune.

Tabell 11. Regresjonstabell med "sjansetaking" som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	4,001	-	-
Kjønn	0,228	0,150	0,000
Alder	-0,261	-0,350	0,000
Vest	-0,007	-	-
Øst	-0,09	-	-
Fastland	-0,08	-	-

#### 4.1.6 Regelbrudd

Denne indikatoren måler hvorvidt våre respondenter etter egen mening begår regelbrudd i trafikken. Slik er indikatoren ikke bare en holdningsdimensjon, men den måler også et uttrykk for egne handlinger. Indikatoren består av 7 variabler. Eksempler er: "Jeg unnlater å bruke bilbelte", "Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk" og "Jeg tøyer trafikkreglene litt for å komme raskere frem". Variablenes verdier varierte mellom 1 "aldri" og 5 "svært ofte". Vi kategoriserte indikatorens gjennomsnittsverdier etter samme prosedyre som nevnt ovenfor, men denne gangen til verdiene "sjeldent" og "ofte". Cronbachs alpha var på 0,8.

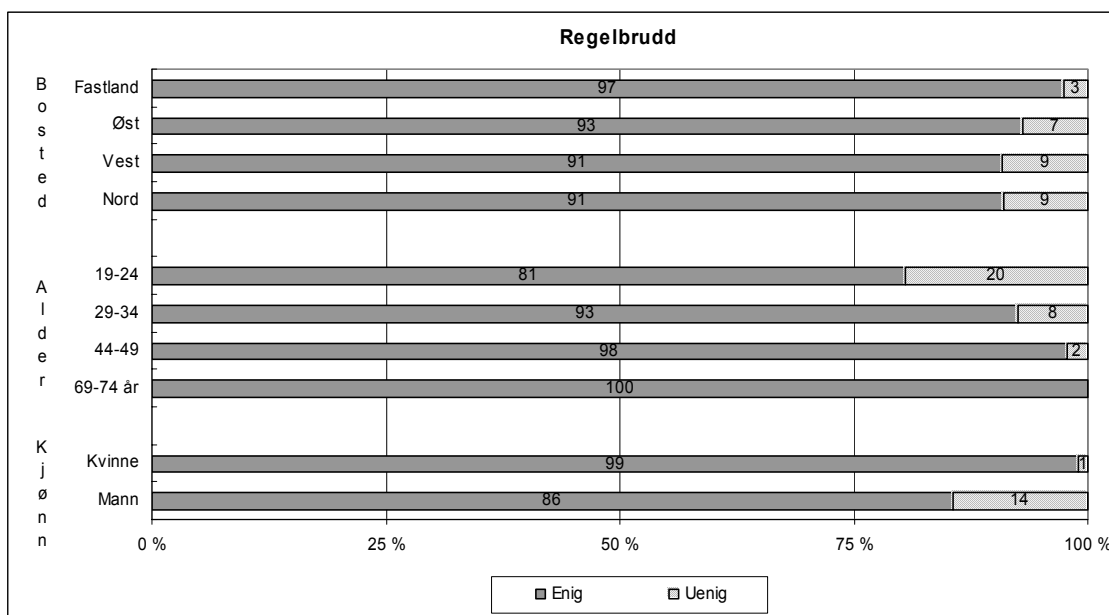
Tabell 12 viser at 92,6 prosent av respondentene sjeldent begår regelbrudd i trafikken, mens 7,4 prosent hevder å begå regelbrudd ofte.

Tabell 12. Regelbrudd, indikator

	Frekvens	Prosent
Sjeldent	867	92,6
Ofte	70	7,4
Total	936	100

I holdnings skapende arbeid vil det være relevant å se regelbrudd opp mot alder, kjønn og bosted for å "spisse" en eventuell kampanje. Nedenfor undersøker vi dette nærmere. Figur 35 viser at menn oftere begår regelbrudd enn kvinner. Hele 99 prosent av kvinnene hevder at de sjeldent begår regelbrudd. Videre ser vi at det er den yngste aldersgruppen som oftest begår regelbrudd. Nesten 20 prosent av den yngste aldersgruppen oppgir at regelbrudd ofte begås i trafikken. Figuren viser dessuten at det er geografiske variasjoner i hvem som bryter reglene. Vi ser at det er respondentene i nord og vest i Karmøy som svarer at de oftest begår regelbrudd i trafikken. Respondentene på fastlandet i Karmøy utmerker seg med etter egen vurdering å være mest lovlydige.





Figur 35. Regelbrudd, fordelt på kjønn\*, alder\* og bosted i kommunen\*.

Tabell 13 viser hvor stor påvirkningskraft våre tre variabler har på vår indikator ”regelbrudd”. Vi ser at kjønn og alder bidrar signifikant til å forklare hvem som begår regelbrudd. Ved hjelp av F-testen ser vi at bostedsvariablene ikke bidrar signifikant. Totalt sett har vår modell en forklart varians på 31 prosent. Kjønn og alder forklarer med andre ord en tredjedel av hva som bidrar til at personer begår regelbrudd i trafikken.

Tabell 13. Regresjonstabell med ”regelbrudd” som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	1,966	-	-
Kjønn	-0,424	-0,34	0,000
Alder	0,25	0,4	0,000
Vest	0,06	-	-
Øst	0,048	-	-
Fastland	0,011	-	-

#### 4.1.7 Opptatt av risiko

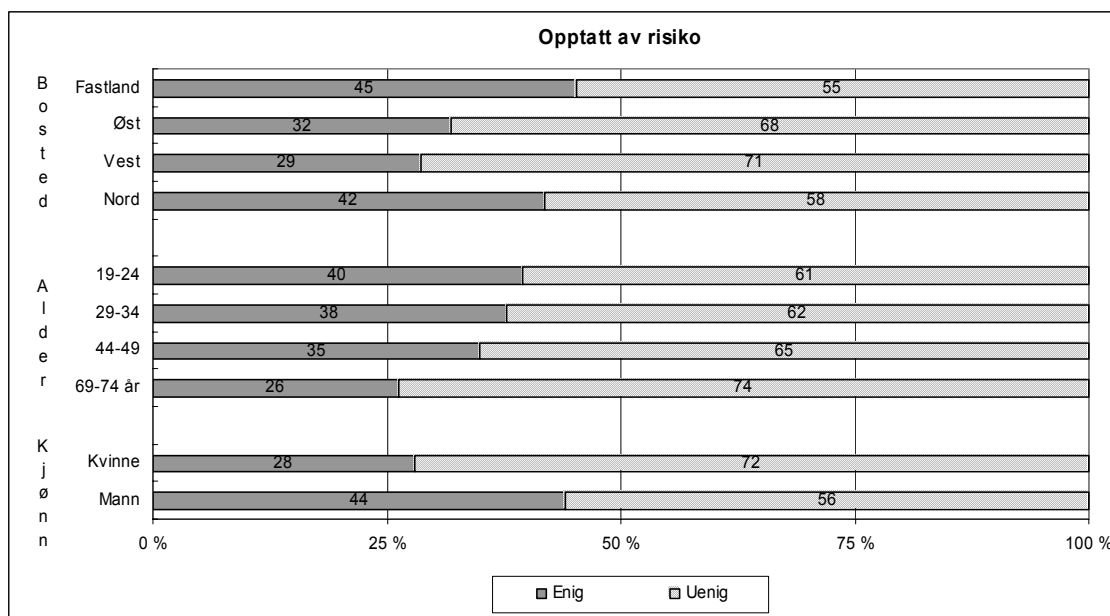
Denne indikatoren gir et uttrykk for hvor opptatt våre informanter er av risiko i trafikken. Indikatoren er konstruert på bakgrunn av tre variabler, der alle varierte mellom 1 ”aldri” og 5 ”svært ofte”. Eksempler på variabler som inngår i dimensjonen er: ”Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?”, og ”Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?”. Cronbachs alpha for dimensjonen er på 0,8.

Som vist i tabell 14 er nesten 65 prosent av respondentene ofte opptatt av risiko. Dette bildet modifieres noe hvis man fordeler indikatoren på kjønn.

Tabell 14. Opptatt av risiko, indikator

	Frekvens	Prosent
Sjeldent	347	35,3
Ofte	635	64,7
Total	982	100

Figur 36 viser at menn er markant mindre opptatt av risiko enn kvinner. Mellom kjønnene eksisterer det en differanse på nesten 16 prosentpoeng. Vi ser videre at det er de eldre aldersgruppene som oftest er opptatt av risiko, mens den yngste gruppen er minst opptatt av risiko. Igjen modifieres dette bildet noe hvis vi fordeler på geografisk bosted. Figuren viser at det er respondenter i nord og på fastlandet i Karmøy kommune som er minst opptatt av risiko. Motsatt gjelder for personer i øst og vest i kommunen.



Figur 36. Opptatt av risiko, fordelt på kjønn\*, alder\* og bosted i kommunen\*.

Tabell 15 viser hvor stor påvirkningskraft vår modell har. Totalt sett har vår regresjonsanalyse en forklart varians på 4,4 prosent. Dette er lavt. Forøvrig ser vi at kjønn signifikant påvirker hvorvidt en er opptatt av risiko. Alder er derimot ikke en signifikant variabel. Ved hjelp av F-testen kan vi imidlertid med stor grad av sikkerhet si at de geografiske bostedsvariablene bidrar signifikant til å forklare opptatthet av risiko.

Tabell 15. Regresjonstabell med "opptatt av risiko" som avhengig variabel.

	<b>Ustandardisert koeffisient</b>	<b>Standardisert koeffisient</b>	<b>Signifikansnivå</b>
Konstantledet	2,71	-	-
Kjønn	0,198	0,139	0,000
Alder	-0,036	-0,053	0,097
Vest	0,233	-	-
Øst	0,072	-	-
Fastland	-0,026	-	-

## 4.2 Elever i 7 og 10 klasse

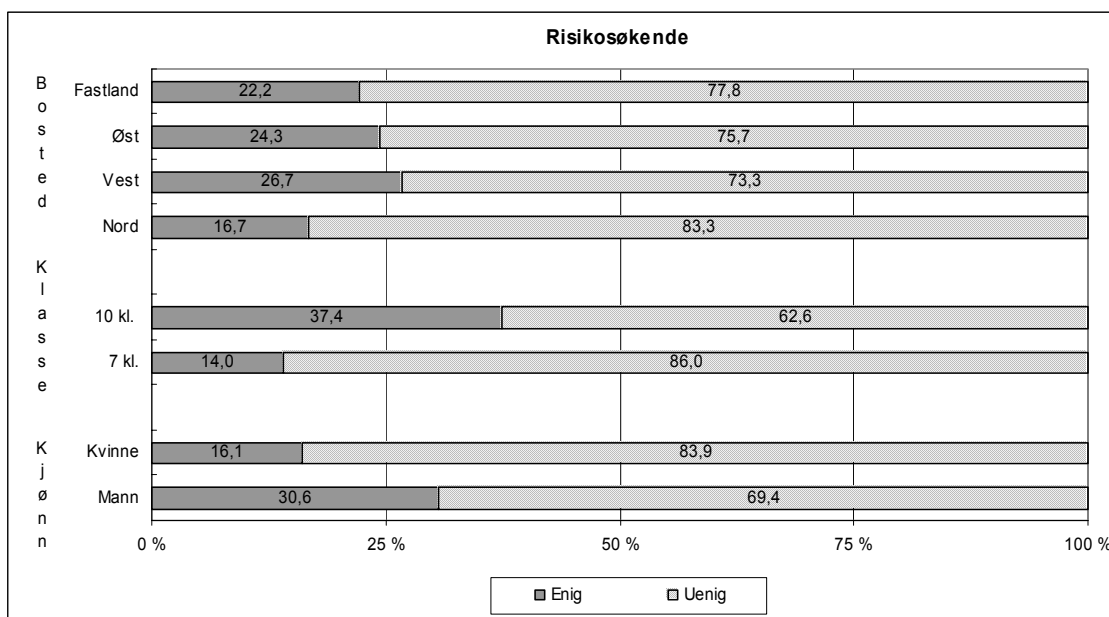
### 4.2.1 Risikosøkende

Som nevnt fylte skoleelevene ut et noe annet spørreskjema enn den voksne befolkningen. Vår konstruksjonen av indikatorene vil fange opp denne nyansen. Resultatet er at noen indikatorer er unike for skoleelevene. Holdningsdimensjonen "risikosøkende" er et eksempel på dette. Dimensjonen består av 10 variabler. Eksempler på variabler som inngår i konstruksjonen av indikatoren er: "Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort" og "Det kan være moro å kjøre fort" og "Jeg påvirker ofte sjåføren til å kjøre fortere". Variablene varierte mellom 1 "svært enig" og 5 "svært uenig". Som vi har gjort ovenfor ble indikatorenes gjennomsnittsverdier kategorisert til "enig" og "uenig" for å lette den statistiske fremstillingen av resultatene. Cronbachs alpha for dimensjonen er 0,81.

Tabell 16. Risikosøkende, indikator

	<b>Frekvens</b>	<b>Prosent</b>
Enig	129	23,4
Uenig	422	76,6
Total	551	100

Av tabell 16 på forrige side ser vi at 23,5 prosent av skoleelevene i Karmøy kan betegnes som risikosøkende i trafikken. Her er det videre grunner til å anta tilstedeværelsen av alders og kjønnseffekter. Nedenfor undersøker vi dette.



Figur 37. Risikosøkende, fordelt på kjønn\*, klasstrinn\* og bosted i kommunen.

Figur 37 viser at menn er nærmere dobbelt så risikosøkende i trafikken i forhold til kvinner. De eldste skoleelevene er videre mer risikosøkende enn de yngre. Skoleelevene i 10. klasse er over dobbelt så risikosøkende som sine medelever i 7. klasse. Dessuten er skoleelevene som er bosatt nord i Karmøy er mindre risikosøkende enn resten.

For å undersøke hvilke faktorer som påvirker vår indikator ”risikosøkende” mest, formulerer vi en regresjonsmodell. Vi ser av regresjonstabellen (tabell 17) at kjønn og klasstrinn er signifikante variabler. En F-test avslører videre at de geografiske bostedsvariablene bidrar signifikant til vår modells forklaringskraft. Sett under ett har vår modell en forklart varians på 19,3 prosent.

Tabell 17. Regresjonstabell med ”risikosøkende” som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantledet	4,68	-	-
Kjønn	-0,245	-0,174	0,000
Klasstrinn	-0,561	-0,38	0,000
Vest	-0,203	-	-
Øst	-0,165	-	-
Fastland	-0,046	-	-

#### 4.2.2 God trafikkadferd

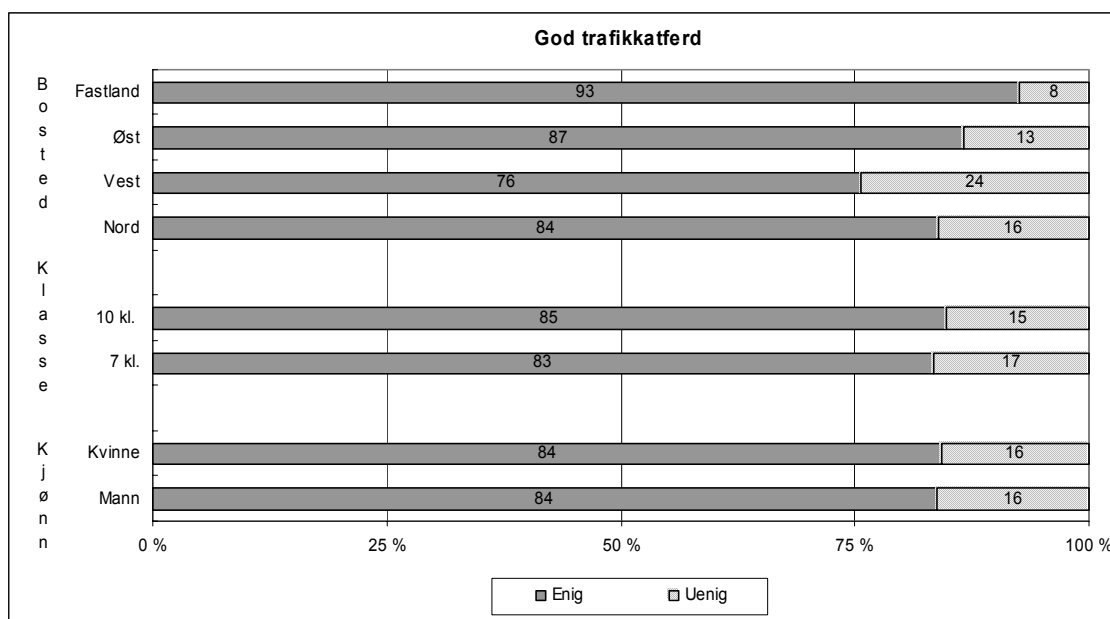
Dette er en indikator som måler hvorvidt skoleelevene etter egen mening oppfatter seg som gode trafikkanter. Indikatoren består av 4 variabler som alle varierer mellom 1 ”helt enig” og 5 ”helt uenig”. Eksempler på variabler som inngår i konstruksjonen av

indikatoren er: ”Jeg er en god syklist/mopedfører” og ”Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken”. Cronbachs alpha er på 0,66. Som ovenfor så kategoriserte vi gjennomsnittsverdiene. Hvor mange av skoleelevene kan karakteriseres av å ha en god trafikkadferd? Vi ser av tabell 18 at 84 prosent av våre respondenter uttrykker en slik adferd.

Tabell 18. God trafikkadferd

	Frekvens	Prosent
Enig	450	84
Uenig	86	16
Total	536	100

Dersom vi graver dypere og fordeler indikatoren på kjønn finner vi at kvinnelige og mannlige skoleelever har en tilnærmet lik fordeling. Rundt 84 prosent hos begge kjønn er enig at de har en god trafikkadferd. Videre ser vi at både 7. og 10. klassingene har tilnærmet lik svarfordeling. Vi ser også at det er skoleelever på fastlandet som utmerker seg med å ha flest respondenter (skoleelever) som selv mener de har en god trafikkadferd. Motsatt er det blant skoleelevene vest i Karmøy i underkant av 76 prosent hevder det samme.



Figur 38. god trafikkadferd, fordelt på kjønn, klassetrinn og bosted i kommunen\*.

For å se hvor sterkt variablene bidrar som forklaringsfaktorer, formulerer vi en regresjonsmodell. Regresjonsanalysen (tabell 19) avslører at det er kun de geografiske bostedsvariablene som bidrar signifikant til å forklare hvorvidt skoleelevene har en god trafikkadferd eller ikke. Dette gjøres ved hjelp av en F-test. De to andre variablene er ikke statistisk signifikante.

Tabell 19. Regresjonstabell med "god trafikkadferd" som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	2,38	-	-
Kjønn	-0,11	-0,074	0,086
Klassetrinn	-0,04	-0,026	0,54
Vest	0,172	-	-
Øst	-0,063	-	-
Fastland	-0,144	-	-

#### 4.2.3 Sjansetakning som trafikant

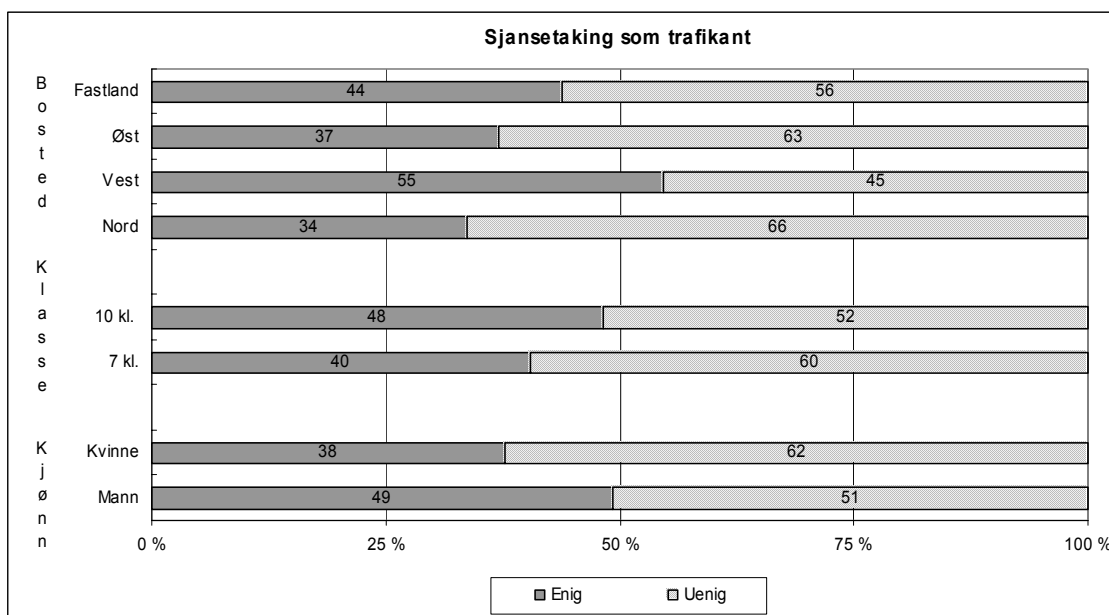
Dette er en indikator som tilsvarende indikatoren som ble konstruert på bakgrunn av de voksne respondentene. Dimensjonen består her av to variabler som begge varierer mellom 1 "Svært enig" og 5 "svært uenig". Variablene som inngår i konstruksjonen er: "Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken" og "Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken". Cronbachs alpha for indikatoren er på 0,8. Indikatoren ble kategorisert til "enig" og "uenig".

I tabell 20 ser vi at 43,6 prosent av skoleelevene oppgir å ta sjanser i trafikken.

Tabell 20. Sjansetakning som trafikant, indikator

	Frekvens	Prosent
Enig	238	43,6
Uenig	308	56,4
Total	546	100

Vi ser videre av figur 39 under at det er flere mannlige skoleelever som oppgir å ta sjanser i trafikken, enn det er kvinner. Det er dessuten en tendens til at det er de eldste skoleelevene som har den største andelen elever som tar sjanser i trafikken. Mulig vil også geografi spille inn og modifisere dette mønsteret. Figuren viser at skoleelevene vest i Karmøy oftest er enig at de tar sjanser i trafikken. Den laveste andelen finner vi i nord.



Figur 39. Sjansetaking som trafikant, fordelt på kjønn\*, klasstrinn og bosted i kommunen\*.

Vi formulerer en regresjonsmodell (tabell 21) for å kartlegge modellens forklaringskraft. Regresjonsmodell har en forklart varians på 6,8 prosent. En F-test avslører at de geografiske bostedsvariablene bidrar signifikant. Ellers ser vi at både kjønn og aldersvariabelen er signifikante.

Tabell 21. Regresjonstabell med "sjansetaking som trafikkant" som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	3,7	-	-
Kjønn	-0,2	-0,1	0,016
Klasstrinn	-0,2	-0,1	0,016
Vest	-0,54	-	-
Øst	-0,08	-	-
Fastland	-0,05	-	-

#### 4.2.4 Opptatt av risiko

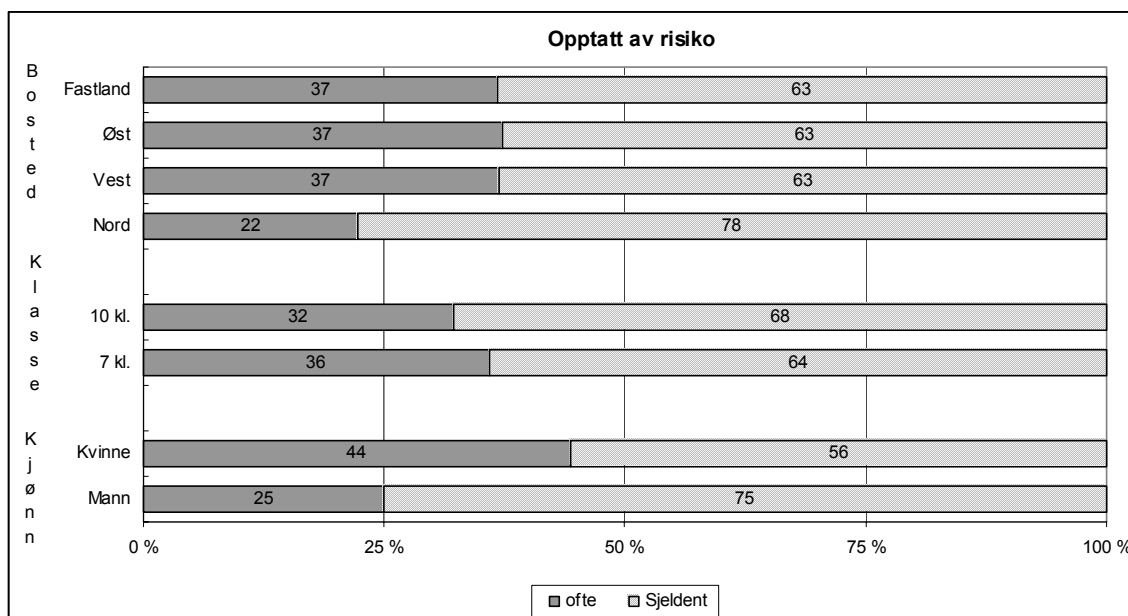
Denne dimensjonen måler hvorvidt skoleelevene er opptatt av risiko. Indikatoren består av 3 variabler som alle varierer mellom 1 "svært ofte" og 5 "aldri". Eksempler på variabler som inngår i indikatoren er: "Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy" og "Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg". Cronbachs alpha var på 0,83. Igjen valgte vi å kategorisere indikatoren for å lette den statistiske fremstillingen, men denne gangen til verdiene "ofte" og "sjeldent".

Av tabell 22 ser vi at 34,5 prosent av skoleeleven er opptatt av risiko.

Tabell 22. Opptatt av risiko

	Frekvens	Prosent
Ofte	184	34,5
Sjeldent	350	65,5
	534	100

Figur 40 under viser at de mannlige skoleelevene er minst opptatt av risiko. Kun 25 prosent oppgir dette. Tallet for de kvinnelige elevene er hele 44,3 prosent. Videre ser vi tendenser til at de yngste skoleelevene er mer opptatt av risiko enn de eldste. Forskjellene er imidlertid ikke store.



Figur 40. Opptatt av risiko (risikoutsatt), fordelt på kjønn\*, klassetrinn og bosted i kommunen.

Vi formulerer en regresjonsmodell (tabell 23) for å undersøke variablenes forklaringskraft. Regresjonsmodellen vår har en forklaringskraft på 7,9 prosent. Ved hjelp av en F-test ser vi at de geografiske bostedsvariablene er statistisk signifikante. Det samme er kjønnsvariabelen. Klassetrinn eller alder bidrar imidlertid ikke signifikant til å forklare hvem som er opptatt av risiko.



Tabell 23. Regresjonstabell med "opptatt av risiko" som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantleddet	2,7	-	-
Kjønn	0,44	0,227	0,000
Klassestrinn	0,014	0,007	0,865
Vest	-0,448	-	-
Øst	-0,4	-	-
Fastland	-0,37	-	-

#### 4.2.5 Riktig regelbruk

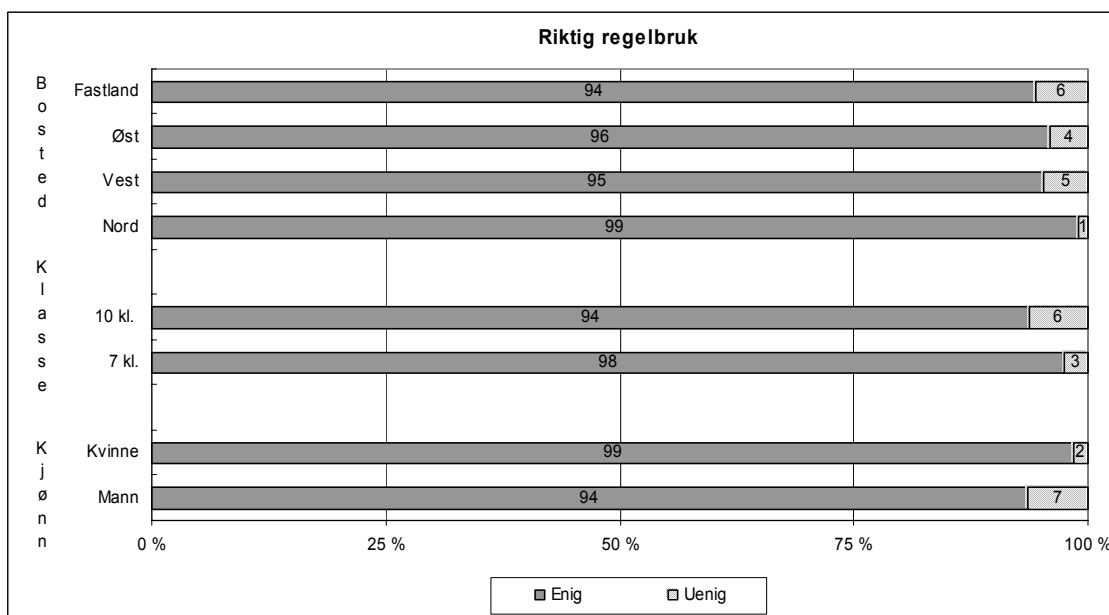
Denne indikatoren er konstruert på bakgrunn av 7 variabler. Indikatoren måler skoleelevens syn på viktigheten av riktig regelanvendelse i trafikken. Eksempler på variabler som inngår i konstruksjonen av indikatoren er: "Det er like viktig at syklister og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister" og "det er viktig å overholde trafikkreglene når det er barn i bilen". Cronbachs alpha for denne indikatoren er på 0,7. Indikatoren ble kategorisert som vist ovenfor.

Av tabell 24 ser vi at 96 prosent av skoleelevene mener de anvender trafikkregelen riktig.

Tabell 24. Riktig regelbruk

	Frekvens	Prosent
Enig	526	96
Uenig	22	4
	548	100

Figur 41 viser at det er en viss forskjell mellom mannlige og kvinnelige elever. Andelen som er uenige i at de håndterer reglene riktig er fem prosentpoeng høyere blant menn enn blant kvinner.



Figur 41. Riktig regelbruk, fordelt på kjønn\*, klassetrinn\* og bosted i kommunen.

Figuren viser dessuten at det er en viss alderseffekt til stede i forhold til vurderingen av riktig regelanvendelse. Andelen som uttrykker at de har riktig regelbruk er mindre blant de eldste skoleelevene enn blant de yngste. Det ser dessuten ut til at det er en tendens til at geografisk bosted spiller inn. Helle 99 prosent av skoleelevene i nord i kommunen vurderer at de har en riktig regelanvendelse. Resten ligger på en andel rundt 95 prosent, men forskjellen her er ikke signifikant.

Vi formulerer en regresjonsmodell (tabell 25) for å teste forklaringskraften på våre variabler. Regresjonsanalysen viser at vår modell har en forklart varians på 6 prosent. Gjennom en F-test kan vi avsløre at de geografiske bostedsvariablene ikke bidrar signifikant til vår forklaringsmodell. *Både kjønn og klassetrinnsvariabelen er imidlertid statistisk signifikante.*

Tabell 25. Regresjonstabell med "riktig regelbruk" som avhengig variabel.

	Ustandardisert koeffisient	Standardisert koeffisient	Signifikansnivå
Konstantledet	4,8	-	-
Kjønn	-0,23	-0,189	0,000
Klassetrinn	-0,016	-0,127	0,000
Vest	-0,1	-	-
Øst	-0,15	-	-
Fastland	-0,03	-	-

### **4.3 Avslutning**

Vi har lagt vekt på å gi en bred formidling av resultatene fra undersøkelsen av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Karmøy kommune. Denne består av en tabellanalyse som viser fordelingen på alle spørsmålene i spørreskjemaet og en påfølgende indikator-tilnærming som trekker analysen av det omfattende datamaterialet ett steg videre. Det blir dessuten trukket inn om forskjeller i fordelinger dersom vi tar hensyn til henholdsvis kjønn, alder og bosted er signifikante.

Vi har valgt ikke å foreta en nærmere diskusjon av hvorvidt effektene faktisk er så store som resultatene viser eller om for eksempel kvinner svarer systematisk forskjellig i fra menn eller om ungdom svarer forskjellig fra pensjonister. Innenfor prosjektets ressursramme ville en slik analyse føre for langt. Det kan imidlertid være interessant å studere dette nærmere i lys av andre datakilder for eksempel observasjoner og registreringer.

Undersøkelsen viser at det til dels kan være store forskjeller i hvordan Karmøybefolkningen tilpasser seg, men også at forskjellene kan være mer begrenset. Vi håper at rapporten slik den er utformet vil gi et godt grunnlag for det videre arbeidet med trafikksikkerhet og nullvisjonen i Karmøys nullvisjonsprosjekt "Trygt hjem".

## Referanser

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

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

## Vedlegg

Vedleggstabell 1. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på alderskategorier. I prosent. ....	71
Vedleggstabell 2. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent. ....	72
Vedleggstabell 3. Vurdering av risiko. I prosent.....	73
Vedleggstabell 4. Vurdering av risiko, fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.....	74
Vedleggstabell 5. Opptatthet av risiko. I prosent. ....	74
Vedleggstabell 6. Opptatthet av risiko. Fordelt på 7 og 10 klasse, i prosent .....	75
Vedleggstabell 7. Selvhevdig og sosialt press. I prosent.....	75
Vedleggstabell 8. Selvhevdig og sosialt press. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent....	75
Vedleggstabell 9. Regelbrudd og sjansetaking. I prosent.....	76
Vedleggstabell 10. Regelbrudd og sjansetaking. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent...	77
Vedleggstabell 11. Fart og spenning. I prosent. ....	77
Vedleggstabell 12. Fart og spenning. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent. ....	78
Vedleggstabell 13. Reaksjoner på trafikksituasjoner. I prosent .....	78
Vedleggstabell 14. Aksept som passasjer. I prosent.....	79
Vedleggstabell 15. Aksept som passasjer. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.....	80
Vedleggstabell 16. Hensyn til andre. I prosent.....	80
Vedleggstabell 17. Hensyn til andre. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.....	80
Vedleggstabell 18. Alkohol og ferdsel i trafikken. I prosent.....	81
Vedleggstabell 19. Alkohol og ferdsel i trafikken. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent. .....	81
Vedleggstabell 20. Bekymring for å skade andre. I prosent.....	82
Vedleggstabell 21. Ytre forhold. I prosent. ....	83
Vedleggstabell 22. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. I prosent. ....	83
Vedleggstabell 23. Vurdering av risiko. I prosent.....	84
Vedleggstabell 24. Ytre forhold. I prosent. ....	84
Vedleggstabell 25. Alkohol og ferdsel. I prosent. ....	85
Vedleggstabell 26. Hensyn til andre. I prosent.....	85

Vedleggstabell 27. Aksept som passasjer. I prosent.....	86
Vedleggstabell 28. Irritert i trafikken. I prosent. ....	86
Vedleggstabell 29. Fart og spenning. I prosent. ....	87
Vedleggstabell 30. Regelbrudd og sjansetakning. I prosent.....	87
Vedleggstabell 31. Selvhevdning og sosialt press.....	88
Vedleggstabell 32. Opptatt av risiko. I prosent. ....	88
Vedleggstabell 33. Geografi. I prosent.....	89

*Vedleggstabell 1. Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på alderskategorier. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>	<b>Sum</b>	<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Jeg tar ofte sjanser i trafikken	1	1	6	47	45	100	144
Jeg tar aldri sjanser i trafikken	30	39	13	9	9	100	144
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	2	14	24	43	18	100	141
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	2	8	15	46	29	100	147
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran	2	13	12	46	28	100	143
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger	7	5	7	39	42	100	149
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	33	53	8	4	3	100	147
<b>44-49</b>							
Jeg tar ofte sjanser i trafikken	1	1	11	58	28	100	262
Jeg tar aldri sjanser i trafikken	16	41	22	18	3	100	261
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	3	9	24	49	15	100	260
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	5	25	23	32	14	100	262
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran	3	19	19	43	16	100	262
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger	5	7	13	39	36	100	261
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	25	51	18	5	1	100	260
<b>29-34</b>							
Jeg tar ofte sjanser i trafikken	0	4	24	55	15	100	289
Jeg tar aldri sjanser i trafikken	6	33	32	23	5	100	289
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	4	11	27	44	14	100	287
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	12	30	26	23	9	100	289
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran	7	19	21	41	13	100	287
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger	4	3	18	36	39	100	290
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	16	38	29	11	6	100	287
<b>19-24</b>							
Jeg tar ofte sjanser i trafikken	2	10	30	45	13	100	262
Jeg tar aldri sjanser i trafikken	6	27	33	23	10	100	260
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	5	13	33	40	9	100	258
Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	18	29	26	19	8	100	262
For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran	5	21	22	36	15	100	262
Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger	9	5	19	35	31	100	262
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	14	27	37	15	6	100	262

*Vedleggstabell 2.* Aksept for sjansetaking og regelbrudd. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>							
Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	11	17	41	20	10	100	322
Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	10	20	32	23	15	100	319
Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri	14	17	18	18	33	100	320
Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort	8	8	20	31	34	100	323
Det er like viktig at syklist og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister	39	31	17	6	7	100	324
Alle i bilen bør bruke bilbelte	72	21	4	1	2	100	329
<b>10 kl</b>							
Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	16	18	38	20	7	100	222
Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	7	19	29	25	20	100	219
Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri	24	27	21	13	14	100	220
Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort	11	14	27	30	19	100	220
Det er like viktig at syklist og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister	38	31	20	5	5	100	221
Alle i bilen bør bruke bilbelte	62	24	9	3	3	100	221



*Vedleggstabell 3. Vurdering av risiko. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	11	28	47	10	3	100	144
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	26	48	19	5	1	100	144
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer	9	5	21	45	20	100	139
Glatte og våte veier gjøre meg usikker	16	39	31	10	4	100	148
Fartshumper fører til at billister reduserer farten	32	55	9	2	2	100	147
<b>44-49</b>							
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	10	24	42	22	2	100	259
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	35	41	17	6	0	100	263
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer	0	3	13	43	40	100	260
Glatte og våte veier gjøre meg usikker	7	27	31	25	10	100	262
Fartshumper fører til at billister reduserer farten	35	47	15	1	2	100	263
<b>29-34</b>							
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	16	24	43	15	2	100	291
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	25	42	28	5	0	100	291
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer	0	2	5	42	50	100	290
Glatte og våte veier gjøre meg usikker	8	20	37	23	12	100	293
Fartshumper fører til at billister reduserer farten	36	35	25	3	2	100	289
<b>19-24</b>							
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune	11	18	50	19	1	100	263
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	14	28	33	24	1	100	263
Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer	1	2	4	38	54	100	264
Glatte og våte veier gjøre meg usikker	7	31	40	14	8	100	265
Fartshumper fører til at billister reduserer farten	20	44	29	6	2	100	262

*Vedleggstabell 4. Vurdering av risiko, fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>							
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken på Karmøy	9	24	41	20	5	100	318
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	10	14	39	25	11	100	313
Jeg er usikker på vikepliktsreglene når jeg sykler/kjører moped	8	18	37	20	17	100	311
Glatte og våte veier gjør meg usikker når jeg sykler/kjører moped	34	34	15	9	7	100	314
Fartshumper gjør at bilene setter ned farten	45	34	13	5	2	100	314
<b>10 kl</b>							
Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken på Karmøy	15	29	38	12	6	100	217
Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	10	19	33	24	13	100	217
Jeg er usikker på vikepliktsreglene når jeg sykler/kjører moped	10	15	25	26	24	100	215
Glatte og våte veier gjør meg usikker når jeg sykler/kjører moped	26	25	22	14	13	100	214
Fartshumper gjør at bilene setter ned farten	29	40	21	5	6	100	216

*Vedleggstabell 5. Opptatthet av risiko. I prosent.*

	<b>Aldri</b>	<b>Sjelden</b>	<b>Av og til</b>	<b>Ofte</b>	<b>Svært ofte</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	4	17	52	23	4	100	150
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	1	20	50	22	7	100	149
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	2	14	43	30	11	100	146
<b>44-49</b>							
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	3	27	49	18	5	100	263
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	3	26	53	16	3	100	263
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	3	19	49	24	5	100	263
<b>29-34</b>							
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	3	24	53	15	4	100	295
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	3	22	53	18	4	100	293
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	2	23	50	21	5	100	293
<b>19-24</b>							
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	3	31	45	16	6	100	264
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	2	23	54	16	5	100	264
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	2	20	54	20	5	100	264

*Vedleggstabell 6. Opptatthet av risiko. Fordelt på 7 og 10 klasse, i prosent*

	<b>Aldri</b>	<b>Sjeldne</b>	<b>Av og</b>	<b>Ofte</b>	<b>Svært</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>		<b>nt</b>	<b>til</b>		<b>ofte</b>		
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	17	24	42	12	6	100	317
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	10	20	40	20	10	100	317
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	8	18	44	18	12	100	317
<b>10 kl</b>							
Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	23	23	29	14	11	100	217
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	15	21	38	14	13	100	217
Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	11	21	38	19	11	100	216

*Vedleggstabell 7. Selvhøvdig og sosialt press. I prosent.*

	<b>Svært</b>		<b>Både</b>	<b>Ue</b>	<b>Svært</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>	<b>enig</b>	<b>Enig</b>	<b>og</b>	<b>nig</b>	<b>uenig</b>		
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen	23	41	15	18	3	100	136
Jeg behersker trafikkreglene godt	12	64	22	2	0	100	137
Bilbelte er for pyser	1	1	1	22	76	100	146
<b>44-49</b>							
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen	17	42	17	18	6	100	260
Jeg behersker trafikkreglene godt	18	65	16	0	1	100	259
Bilbelte er for pyser	1	0	2	23	74	100	259
<b>29-34</b>							
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen	21	42	25	8	3	100	289
Jeg behersker trafikkreglene godt	16	70	14	1	0	100	290
Bilbelte er for pyser	1	1	2	19	78	100	290
<b>19-24</b>							
Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen	19	45	29	5	2	100	254
Jeg behersker trafikkreglene godt	18	62	18	2	0	100	260
Bilbelte er for pyser	0	1	3	20	75	100	263

*Vedleggstabell 8. Selvhøvdig og sosialt press. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.*

	<b>Svært</b>		<b>Både</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>	<b>enig</b>	<b>Enig</b>	<b>og</b>		<b>uenig</b>		
Bilbelte er for	3	1	3	15	77	100,0	328
Jeg er en god syklist/mopedfører	38	34	23	4	2	100,0	320
Jeg behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående	26	33	32	6	2	100,0	317
<b>10 kl</b>							
Bilbelte er for pyser	4	2	5	19	70	100,0	222
Jeg er en god syklist/mopedfører	46	34	17	1	2	100,0	217
Jeg behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående	32	41	20	5	2	100,0	217

**Vedleggstabell 9. Regelbrudd og sjansetaking. I prosent.**

	<b>Aldri</b>	<b>Sjel- dent</b>	<b>Av og til</b>	<b>Ofte</b>	<b>Svært ofte</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Jeg kjører for nær bilen foran meg	32	50	18	0	0	100	136
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem	47	37	16	1	0	100	136
Jeg unnlater å bruke bilbelte	86	10	4	0	0	100	142
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	99	1	0	0	0	100	136
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	80	12	8	0	0	100	136
Jeg bryter vikepliktsreglene	79	20	1	0	0	100	138
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	90	9	1	0	0	100	136
Jeg bruker sykkelen når jeg har drukket	93	3	3	1	1	100	116
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk	46	28	23	3	0	100	136
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler	59	8	13	6	13	100	103
<b>44-49</b>							
Jeg kjører for nær bilen foran meg	13	51	34	2	1	100	257
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem	16	48	35	2	0	100	258
Jeg unnlater å bruke bilbelte	69	23	7	1	1	100	258
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	98	2	0	0	0	100	259
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	49	35	15	0	0	100	259
Jeg bryter vikepliktsreglene	66	31	2	0	0	100	258
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	47	32	18	1	1	100	258
Jeg bruker sykkelen når jeg har drukket	75	14	10	1	0	100	249
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk	17	34	39	8	1	100	259
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler	57	13	13	5	12	100	240
<b>39-44</b>							
Jeg kjører for nær bilen foran meg	6	43	48	4	0	100	290
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem	8	33	52	6	2	100	289
Jeg unnlater å bruke bilbelte	55	28	13	3	1	100	291
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	97	2	0	0	0	100	290
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	40	37	22	2	0	100	290
Jeg bryter vikepliktsreglene	57	39	4	0	0	100	290
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	28	35	29	8	0	100	290
Jeg bruker sykkelen når jeg har drukket	66	15	15	2	1	100	286
Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk	11	25	38	22	4	100	287
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler	76	9	6	5	5	100	284
<b>29-34</b>							
Jeg kjører for nær bilen foran meg	11	35	42	10	1	100	252
Jeg tøyser trafikkreglene litt for å komme raskere frem	9	34	34	19	4	100	252
Jeg unnlater å bruke bilbelte	61	20	9	6	4	100	256
Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils	97	3	0	0	0	100	251
Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen	42	30	19	5	3	100	251
Jeg bryter vikepliktsreglene	62	34	3	0	0	100	251
Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)	20	31	31	9	8	100	250
Jeg bruker sykkelen når jeg har drukket	65	16	9	7	2	100	248

Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk	12	25	32	19	13	100	251
Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler	75	13	3	2	7	100	252

*Vedleggstabell 10. Regelbrudd og sjansetaking. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent*

	<b>Svært ofte</b>	<b>Ofte</b>	<b>Av og til</b>	<b>Sjeldent</b>	<b>Aldri</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>							
Hvor ofte glemmer du å bruke bilbelte?	4	5	29	40	21	100,0	322
Hvor ofte unnlater du bevisst å bruke bilbelte?	3	4	16	30	46	100,0	305
Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene når du sykler eller kjører moped?	6	10	30	27	28	100,0	307
Hvor ofte sykler du hjem fra fest, selv om du har drukket "noen pils"?	3	3	4	4	86	100,0	291
Hvor ofte sykler du uten hjelm?	14	8	18	24	36	100,0	318
<b>10 kl</b>							
Hvor ofte glemmer du å bruke bilbelte?	15	9	24	27	25	100,0	217
Hvor ofte unnlater du bevisst å bruke bilbelte?	8	7	23	27	35	100,0	217
Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene når du sykler eller kjører moped?	13	10	28	27	22	100,0	215
Hvor ofte sykler du hjem fra fest, selv om du har drukket "noen pils"?	11	6	19	9	54	100,0	212
Hvor ofte sykler du uten hjelm?	5	3	5	7	81	100,0	216

*Vedleggstabell 11. Fart og spenning. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>	
<b>69-74</b>							
Det er bare idioter som råkjørere	45	25	15	11	4	100	146
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro	7	9	9	40	35	100	146
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker	4	23	23	33	18	100	148
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"	2	1	6	36	55	100	146
<b>44-49</b>							
Det er bare idioter som råkjørere	29	26	24	17	5	100	260
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro	1	7	15	41	35	100	262
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker	8	26	19	28	19	100	261
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"	1	2	3	44	50	100	259
<b>29-34</b>							
Det er bare idioter som råkjørere	29	27	23	16	4	100	287
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro	2	5	23	36	34	100	289
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker	12	22	23	26	17	100	285
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"	1	1	7	38	53	100	290
<b>19-24</b>							
Det er bare idioter som råkjørere	23	31	21	19	7	100	263
Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro	6	10	29	36	19	100	262
Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker	9	27	25	26	14	100	262
Sikre førere er vanligvis noen "pyser"	2	1	11	41	44	100	262

**Vedleggstabell 12.** Fart og spenning. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>							
Det kan være moro å kjøre	25,8	24,6	27,1	12,5	10,0	100	329
Det er bare "idioter som råkjører	29,2	15,7	27,4	13,2	14,5	100	325
Det ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	15,5	28,0	35,4	14,3	6,8	100	322
<b>10 kl</b>							
Det kan være morro å kjøre fort	40,9	27,3	19,1	8,6	4,1	100	220
Det er bare "idioter som råkjører	11,4	14,2	35,2	20,1	19,2	100	219
Det ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	16,6	27,2	27,2	18,0	11,1	100	217

**Vedleggstabell 13.** Reaksjoner på trafikksituasjoner. I prosent

	<b>Svært irritert</b>	<b>Irritert</b>	<b>Både / og</b>	<b>Lite irritert</b>	<b>Ikke i det hele tatt</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt	3	18	30	34	15	100	137
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi	4	35	24	25	12	100	137
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø	11	44	22	18	5	100	139
Irritert pga syklist i veibanen	5	14	23	35	23	100	135
Irritert pga hensynsløse bilister -reaksjoner i trafikken	37	44	8	9	2	100	139
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt	9	38	21	25	8	100	138
<b>44-49</b>							
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt	2	23	27	37	11	100	259
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi	8	34	32	21	6	100	258
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø	19	47	20	12	1	100	258
Irritert pga syklist i veibanen	5	21	27	30	17	100	259
Irritert pga hensynsløse bilister -reaksjoner i trafikken	38	51	8	3	1	100	259
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt	7	36	25	24	8	100	259
<b>29-34</b>							
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt	5	26	32	26	10	100	292
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi	8	38	37	14	4	100	291
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø	36	49	13	3	0	100	291
Irritert pga syklist i veibanen	12	20	31	29	8	100	290
Irritert pga hensynsløse bilister -reaksjoner i trafikken	44	43	11	2	0	100	292
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt	13	37	28	18	4	100	292
<b>19-24</b>							
Irritert pga at farten må reduseres når en fotgjenger går over veien utenom gangfelt	7	34	29	22	8	100	254
Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi	15	35	29	17	5	100	254
Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø	43	45	9	2	0	100	258
Irritert pga syklist i veibanen	13	27	26	22	11	100	257
Irritert pga hensynsløse bilister -reaksjoner i trafikken	50	38	8	4	0	100	258
Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt	24	42	20	11	4	100	257

*Vedleggstabell 14. Aksept som passasjer. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol - aksept som passasjer	2	0	0	17	81	100	152
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen - aksept som passasjer	1	12	25	44	17	100	149
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre - aksept som passasjer	9	25	32	29	4	100	148
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter - aksept som passasjer	1	3	13	47	36	100	148
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig - aksept som passasjer	29	41	22	8	1	100	146
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører - aksept som passasjer	2	3	2	37	57	100	145
<b>44-49</b>							
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol - aksept som passasjer	2	1	1	9	88	100	264
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen - aksept som passasjer	2	10	44	29	15	100	262
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre - aksept som passasjer	7	11	28	39	14	100	261
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter - aksept som passasjer	1	9	17	43	30	100	262
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig - aksept som passasjer	17	39	32	11	2	100	261
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører - aksept som passasjer	2	2	7	38	50	100	258
<b>29-34</b>							
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol - aksept som passasjer	0	0	3	10	87	100	291
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen - aksept som passasjer	4	10	43	30	12	100	290
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre - aksept som passasjer	4	8	32	42	14	100	289
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter - aksept som passasjer	1	10	27	41	20	100	289
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig - aksept som passasjer	11	29	45	11	3	100	286
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører - aksept som passasjer	1	3	11	43	41	100	289
<b>19-24</b>							
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol - aksept som passasjer	0	0	1	20	78	100	263
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen - aksept som passasjer	4	29	43	18	5	100	264
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre - aksept som passasjer	9	8	29	37	17	100	260
Jeg sitter på med uforsiktige førere hvis jeg ikke har andre muligheter - aksept som passasjer	3	25	39	21	12	100	259
Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig - aksept som passasjer	14	19	42	20	5	100	264
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører - aksept som passasjer	1	7	30	40	22	100	263

*Vedleggstabell 15. Aksept som passasjer. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>							
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	2	1	5	14	79	100,0	331
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen	14	30	39	13	3	100,0	329
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	13	17	33	23	14	100,0	321
Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis jeg ikke har andre muligheter	3	5	28	33	31	100,0	323
Jeg ville straks be sjåføren om å stoppe hvis hun/han kjører ulovlig	29	30	25	10	6	100,0	326
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg også på med en som "råkjører"	6	8	26	33	27	100,0	324
Jeg påvirker ofte sjåføren til å kjøre fortere	3	7	25	23	42	100,0	327
<b>10 kl</b>							
Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	3	6	12	24	55	100,0	222
Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen	25	37	32	5	1	100,0	222
Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	11	14	36	27	11	100,0	222
Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis jeg ikke har andre muligheter	10	17	36	23	15	100,0	219
Jeg ville straks be sjåføren om å stoppe hvis hun/han kjører ulovlig	15	17	33	18	16	100,0	222
Hvis mine venner gjør det, sitter jeg også på med en som "råkjører"	12	16	38	22	13	100,0	221
Jeg påvirker ofte sjåføren til å kjøre fortere	6	9	17	32	36	100,0	222

*Vedleggstabell 16. Hensyn til andre. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		
<b>69-74</b>							
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	0	3	0	39	58	100	146
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	57	41	0	1	1	100	149
<b>44-49</b>							
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	2	1	0	39	58	100	260
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	51	45	1	1	2	100	260
<b>29-34</b>							
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	1	0	2	44	53	100	580
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	53	42	2	1	2	100	289
<b>19-24</b>							
Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det	0	3	4	43	50	100	263
Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter	42	54	2	2	1	100	263

*Vedleggstabell 17. Hensyn til andre. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>							
Det er viktig å vise hensyn til alle trafikanter	59	31	8	1	1	100	323
Mopedister og syklistene skader sjeldent andre i trafikken	11	22	42	17	7	100	322
Det er viktig å overholde trafikreglene når det er barn i bilen	69	19	8	1	4	100	325
Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken	20	28	35	12	4	100	315
<b>10 kl</b>							
Det er viktig å vise hensyn til alle trafikanter	53	36	7	0	4	100	221



Mopedister og syklister skader sjeldent andre i trafikken	11	26	43	16	5	100	221
Det er viktig å overholde trafikkreglene når det er barn i bilen	64	24	4	3	5	100	222
Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken	20	29	28	16	6	100	216

*Vedleggstabell 18. Alkohol og ferdsel i trafikken. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	4	1	2	15	78	100	148
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	66	25	1	2	6	100	148
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils	6	6	5	44	40	100	146
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken	43	35	6	12	5	100	148
<b>44-49</b>							
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	4	1	2	20	74	100	260
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	73	18	2	1	6	100	259
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils	4	5	12	35	44	100	260
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken	35	22	13	23	7	100	259
<b>29-34</b>							
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	2	1	2	14	82	100	291
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	75	13	2	1	9	100	291
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils	3	3	9	36	48	100	291
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken	33	21	16	15	15	100	290
<b>19-24</b>							
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	1	1	7	23	69	100	260
Promillekjøring skaper farlige trafikksituasjoner	72	21	3	0	4	100	263
Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils	4	4	14	36	43	100	263
Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken	23	19	17	23	18	100	263

*Vedleggstabell 19. Alkohol og ferdsel i trafikken. Fordelt på 7 og 10 klasse. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>7 kl</b>							
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	3	3	13	26	54	100,0	317
Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils	46	27	13	6	7	100,0	310
Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol	8	11	25	27	29	100,0	315
<b>10 kl</b>							
Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	9	5	23	32	32	100,0	222
Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils	35	38	16	6	5	100,0	220
Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol	22	29	24	16	8	100,0	221

*Vedleggstabell 20. Bekymring for å skade andre. I prosent.*

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>	<b>N</b>	
<b>69-74</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	7	15	57	18	3	100	147
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	15	44	30	10	1	100	145
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	1	20	51	26	2	100	146
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	18	42	22	15	4	100	145
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	43	49	7	0	0	100	146
<b>44-49</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	6	12	52	27	3	100	259
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	13	31	37	16	2	100	258
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	4	14	41	36	6	100	260
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	11	39	26	22	2	100	260
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	37	55	7	1	0	100	256
<b>39-34</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	8	17	56	17	2	100	289
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	20	35	32	11	2	100	286
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	3	18	52	24	3	100	290
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	8	37	26	24	5	100	290
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	28	54	15	2	0	100	285
<b>19-24</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	11	15	52	19	3	100	262
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	19	30	33	15	3	100	248
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	2	19	53	22	3	100	263
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	15	44	27	12	2	100	262
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	37	45	16	1	0	100	258

**Vedleggstabell 21. Ytre forhold. I prosent.**

	<b>Svært enig</b>	<b>Enig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært uenig</b>		<b>N</b>
<b>69-74</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	6	16	54	20	4	100	147
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	12	43	31	13	1	100	145
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	1	22	48	26	2	100	146
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	16	46	19	15	4	100	145
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	42	50	7	0	0	100	146
<b>44-49</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	6	12	52	27	3	100	259
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	14	31	37	16	2	100	258
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	4	14	41	36	5	100	260
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	11	39	26	22	2	100	260
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	37	55	7	1	0	100	256
<b>39-34</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	7	16	56	18	2	100	289
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	18	34	34	11	3	100	286
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	3	18	51	25	3	100	290
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	7	36	27	25	5	100	290
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	28	54	16	3	0	100	285
<b>19-24</b>							
Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard	9	14	53	21	3	100	262
Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker	16	28	39	15	3	100	248
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter	2	19	52	24	4	100	263
Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør	13	44	29	12	2	100	262
En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold	35	45	19	2	0	100	258

**Vedleggstabell 22. Aksept for sjansetakning og regelbrudd. I prosent.***Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*

	<b>Svært uenig</b>	<b>Uenig</b>	<b>Både og</b>	<b>Enig</b>	<b>Svært enig</b>	<b>Totalt</b>
Mann	5	10	28	41	16	100
Kvinne	3	8	21	42	25	100
N	38	87	233	397	200	955

*Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*

	<b>Svært enig</b>	<b>Uenig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært enig</b>	<b>Totalt</b>
Mann	9	6	23	34	28	100
Kvinne	4	4	8	39	44	100
N	60	48	145	355	353	961

*For å komme forbi bilen foran, kan det av og til være nødvendig å kjøre nær bilen foran*

	<b>Svært enig</b>	<b>Uenig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært enig</b>	<b>Totalt</b>
Mann	7	21	21	37	13	100
Kvinne	2	16	17	45	20	100
N	43	178	182	391	159	953

*Det er helt greit å kjøre 10 km over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig*

	<b>Svært enig</b>	<b>Uenig</b>	<b>Både og</b>	<b>Uenig</b>	<b>Svært enig</b>	<b>Totalt</b>
--	-------------------	--------------	----------------	--------------	-------------------	---------------

Mann	16	30	23	23	9	100
Kvinne	4	20	24	34	18	100
N	94	237	222	275	131	959

*Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	5	15	30	38	12	100
Kvinne	2	8	24	50	16	100
N	33	108	253	418	131	943

*Jeg tar ofte sjanser i trafikken*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	2	5	23	57	14	100
Kvinne	0	3	16	48	32	100
N	11	38	181	501	226	957

*Jeg tar aldri sjanser i trafikken*

	Svært uenig	Uenig	Både og	Enig	Svært enig	Totalt
Mann	8	21	30	35	7	100
Kvinne	5	18	23	35	18	100
N	60	185	251	333	124	953

*Vedleggstabell 23. Vurdering av risiko. I prosent.*

*Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken i Karmøy kommune*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	10	20	45	22	2	100
Kvinne	15	26	45	13	2	100
N	121	222	430	162	20	955

*Syklisten er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	26	43	20	11	0	100
Kvinne	25	36	29	9	0	100
N	247	380	238	94	4	963

*Jeg er usikker på hvordan en kjørerkorrekt i rundkjøringer*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	1	2	8	40	49	100
Kvinne	3	3	12	44	38	100
N	18	25	95	401	413	952

*Glatte og våte veier gjøre meg usikker*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	5	21	34	24	15	100
Kvinne	12	33	35	15	4	100
N	85	266	335	187	90	963

*Fartshumper fører til at bilister reduserer farten*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	29	43	23	4	2	100
Kvinne	33	44	18	2	2	100
N	301	420	197	29	19	966

*Vedleggstabell 24. Ytre forhold. I prosent.*

*En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold*

	Helt enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
Mann	37	53	8	1		100
Kvinne	34	50	15	2		100
N	336	488	110	14		948

*Ulykker vil skje uansett hva myndighetene gjør*

	Helt enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
Mann	13	43	22	18	4	100
Kvinne	11	37	29	21	3	100
N	112	381	244	185	33	955

*Den gamle bilparken i Norge bidrar til flere alvorlige trafikkulykker*

	Helt enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
Mann	24	36	25	13	2	100
Kvinne	11	33	40	13	3	100
N	161	323	313	123	22	942

*Trafikkulykker skyldes ofte dårlig veg standard*

	Helt enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
Mann	11	18	51	19	2	100
Kvinne	5	12	57	22	3	100
N	74	141	519	198	25	957

*Vedleggstabell 25. Alkohol og ferdsel. I prosent.**Promillegrensene burde vært null for alle som ferdes i trafikken*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	26	18	15	24	17	100
Kvinne	39	27	12	14	7	100
N	319	223	132	179	110	963

*Ferdighetene i trafikken svekkes ikke om en bare har drukket et par pils*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	4	6	13	39	37	100
Kvinne	4	3	8	35	51	100
N	41	42	99	355	426	963

*Promillekjøring skaper farlige trafikk situasjoner*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	67	23	3	1	6	100
Kvinne	77	14	1	1	7	100
N	697	175	20	8	63	963

*Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	2	1	5	23	69	100
Kvinne	3	0	1	13	83	100
N	25	8	27	170	732	962

*Jeg vil ha vanskelig for å leve med meg selv hvis jeg skulle skade noen i trafikken*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	42	38	17	2	0	100
Kvinne	63	30	6	1	1	100
N	506	325	106	12	6	955

*Vedleggstabell 26. Hensyn til andre. I prosent.**Du bør kjøre hensynsfullt og varsomt for å unngå å skade andre*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	43	48	5	2	2	100
Kvinne	53	42	4	1	1	100
N	463	427	46	12	10	958

*Det er viktig å vise hensyn til andre trafikanter*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	40	55	2	2	2	100

Kvinne	60	37	1	1	1	100
N	487	436	13	12	15	963

*Det er lite hensiktsmessig å ta hensyn til andre i trafikken når andre ikke gjør det*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	2	2	3	49	45	100
Kvinne	0	1	1	35	63	100
N	9	15	16	399	523	962

*Jeg overholder trafikkreglene når barn er i bilen*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	32	45	21	2	1	100
Kvinne	45	43	10	2	1	100
N	365	412	139	16	9	941

*Vedleggstabell 27. Aksept som passasjer. I prosent.*

*Hvis mine venner gjør det, sitter jeg på med en som råkjører*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	1	5	17	42	34	100
Kvinne	2	3	9	38	49	100
N	14	37	120	382	401	954

*Jeg vil straks be sjåføren stoppe om han/hun kjører ulovlig*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	11	26	40	19	4	100
Kvinne	20	37	34	7	2	100
N	155	303	352	120	27	957

*Jeg sitter på med uforsiktede førere hvis jeg ikke har andre muligheter*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	2	17	28	35	17	100
Kvinne	1	8	21	40	30	100
N	14	116	235	365	231	961

*Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	8	12	27	42	11	100
Kvinne	6	12	33	34	14	100
N	66	114	290	363	125	958

*Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	1	0	2	18	78	100
Kvinne	1	0	0	9	90	100
N	9	2	12	127	821	971

*Vedleggstabell 28. Irritert i trafikken. I prosent.*

*Irritert pga hensynsløse bilister*

	Svært irritert	Irritert	Både og	Lite irritert	Ikke i det hele tatt	Totalt
Mann	39	46	11	4	0	100
Kvinne	46	42	7	4	1	100
N	404	417	83	36	6	946

*Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi*

	Svært irritert	Irritert	Både og	Lite irritert	Ikke i det hele tatt	Totalt
Mann	11	41	28	17	3	100
Kvinne	7	31	34	20	8	100
N	82	332	296	173	55	938

*Vedleggstabell 29. Fart og spenning. I prosent.**Sikre førere er vanligvis noen "pyser"*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	2	2	9	46	40	100
Kvinne	1	1	4	34	60	100
N	13	14	64	383	485	959

*Det er ikke alltid at høy fart øker risikoen for trafikkulykker*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	11	29	23	27	11	100
Kvinne	7	21	22	28	22	100
N	85	232	211	264	161	953

*Bilkjøring er mye mer enn transport, det er også fart og moro*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	4	10	27	37	21	100
Kvinne	3	4	14	39	39	100
N	35	69	189	367	298	958

*Det er bare idioter som råkjører*

	Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Totalt
Mann	23	29	25	18	6	100
Kvinne	37	27	18	15	4	100
N	290	263	205	154	46	958

*Vedleggstabell 30. Regelbrudd og sjansetakning. I prosent.**Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler*

	Svært ofte	Ofte	Av og til	Sjeldent	Aldri	Totalt
Mann	8	5	8	11	68	100
Kvinne	9	4	8	11	68	100
N	73	38	69	96	590	866

*Jeg kjører 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk*

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	10	25	35	20	9	100
Kvinne	25	30	34	9	1	100
N	169	257	325	136	45	932

*Jeg bruker sykkelen når jeg har drukket*

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	67	14	14	4	1	100
Kvinne	77	13	7	2	2	100
N	648	120	93	24	11	896

*Jeg snakker i mobiltelefonen mens jeg kjører (uten handsfree)*

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	29	30	28	8	5	100
Kvinne	51	28	18	2	0	100
N	379	272	210	48	23	932

*Jeg bryter vikepliktsreglene*

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	53	43	4	-	0	100
Kvinne	74	24	2	0	0	100
N	599	308	25	1	2	935

*Jeg kjører forbi bilen foran selv om den følger fartsgrensen*

	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	29	40	26	4	1	100
Kvinne	67	23	9	0	0	100

N	459	289	161	18	7	934
<i>Jeg kjører hjem fra fest selv om jeg har drukket noen pils</i>						
	Aldri	Sjeldent	Av og til			Total
Mann	96	4	0			100
Kvinne	99	1	0			100
N	911	21	2			934
<i>Jeg unnlater å bruke bilbelte</i>						
	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	49	29	14	5	3	100
Kvinne	79	15	5	1	0	100
N	617	207	83	26	14	947
<i>Jeg tøyer trafikkreglene litt for å komme raskere frem</i>						
	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	8	34	43	11	3	100
Kvinne	23	42	32	3	-	100
N	152	357	347	63	12	931
<i>Jeg kjører for nær bilen foran meg</i>						
	Aldri	Sjeldent	Av og til	Ofte	Svært ofte	Total
Mann	8	43	41	7	1	100
Kvinne	17	46	35	2	0	100
N	121	414	350	39	6	930

*Vedleggstabell 31. Selvhedding og sosialt press**Bilbelte er for pyser*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	-	1	4	29	67	100
Kvinne	1	-	1	14	84	100
N	7	4	20	200	729	960

*Jeg kjører mer forsiktig når jeg har passasjerer i bilen*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	17	47	25	9	2	100
Kvinne	22	38	20	14	5	100
N	185	398	207	112	36	938

*Vedleggstabell 32. Opptatt av risiko. I prosent.**Tenker du ofte på ulykker som har forekommet på Karmøy*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	3	31	46	15	4	100
Kvinne	3	20	53	20	5	100
N	28	245	487	171	45	976

*Tenker du ofte på trafikkuhell og at det kan skje meg*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	4	29	50	15	3	100
Kvinne	1	18	56	20	5	100
N	22	224	514	172	41	973

*Tenker ofte på trafikkuhell og at de kan skje andre*

	Svært enig	Uenig	Både og	Uenig	Svært enig	Totalt
Mann	3	25	50	17	5	100
Kvinne	2	15	49	28	6	100
N	21	188	480	222	57	968



*Vedleggstabell 33. Geografi. I prosent.**Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært uenig	4	4	4	3	37
Uenig	3	8	15	7	86
Både / og	22	21	26	32	229
Enig	46	44	37	39	388
Svært enig	25	22	18	19	196
N	195	291	294	155	936

*Politiet er på utkikk etter fartssyndere fordi de liker å bøtelegge folk og for å tjene penger*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært enig	8	11	2	4	60
Enig	3	7	4	3	44
Både / og	10	16	16	21	143
Uenig	40	36	39	31	346
Svært uenig	39	30	40	41	347
N	196	294	295	154	940

*Fartshumper fører til at billister reduserer farten*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært enig	36	32	30	26	296
Enig	39	43	51	38	413
Både / og	20	21	14	31	192
Uenig	2	3	3	4	27
Svært uenig	4	1	1	2	18
N	197	295	297	156	946

*Tenker du ofte på ulykker som har forekommet på Karmøy*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Aldri	3	3	3	3	27
Sjelden	35	17	21	37	238
Av og til	49	46	56	48	478
Ofte	12	24	18	10	164
Svært ofte	2	10	2	3	44
N	199	298	297	156	951

*Jeg benytter alltid hjelm når jeg sykler*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært ofte	14	4	10	9	72
Ofte	5	2	5	6	36
Av og til	11	5	8	9	66
Sjeldent	10	7	13	15	92
Aldri	60	81	64	62	580
N	174	268	264	139	846

*Jeg bruker sykkelens når jeg har drukket*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Aldri	76	67	73	78	635
Sjelden	10	16	15	11	118
Av og til	10	12	9	9	91
Ofte	3	3	2	2	21
Svært ofte	2	3	0	-	12
N	184	273	271	148	877

*Jeg unnlater å bruke bilbelte*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Aldri	71	55	66	75	603
Sjelden	15	32	20	16	204
Av og til	8	9	9	8	81

Ofte	5	2	3	1	26
Svært ofte	2	2	1	1	13
N	194	293	286	153	927

*Jeg unnlater å bruke bilbelte*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Aldri	71	55	66	75	603
Sjelden	15	32	20	16	204
Av og til	8	9	9	8	81
Ofte	5	2	3	1	26
Svært ofte	2	2	1	1	13
N	194	293	286	153	927

*Det er bare idioter som råkjører*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært enig	29	32	31	25	281
Enig	33	23	23	40	261
Både / og	19	24	23	18	203
Uenig	13	16	17	16	147
Svært uenig	6	5	5	1	45
N	194	295	295	152	937

*Irritert pga bilen foran deg ikke kjører videre når trafikklyset viser grønt*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært irritert	15	13	10	18	123
Irritert	39	35	39	40	350
Både / og	23	27	22	23	221
Lite irritert	16	17	25	16	177
Ikke i det hele tatt	7	7	4	3	51
N	191	289	289	152	922

*Irritert pga syklistene i veibanen*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært irritert	9	15	5	8	86
Irritert	20	25	21	16	193
Både / og	26	24	31	29	251
Lite irritert	31	27	28	31	265
Ikke i det hele tatt	14	10	15	16	123
N	192	285	287	153	918

*Irritert pga noen kjører saktere enn nødvendig og skaper kø*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært irritert	28	32	27	28	268
Irritert	42	45	47	56	433
Både / og	17	12	19	12	141
Lite irritert	11	9	6	4	72
Ikke i det hele tatt	1	2	1	-	10
N	193	287	290	153	924

*Irritert pga at bilen foran deg ikke slipper deg forbi*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært irritert	6	11	8	8	80
Irritert	31	34	36	44	328
Både / og	36	26	33	31	286
Lite irritert	19	22	18	11	170
Ikke i det hele tatt	7	7	5	5	54
N	192	282	290	153	918

*Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Svært enig	10	9	6	2	66

Enig	11	14	13	6	111
Både og	29	30	29	33	283
Uenig	44	33	39	40	357
Svært enig	7	14	13	19	122
N	197	292	293	156	939

*En dyktig sjåfør tilpasser seg ytre forhold*

	Nord	Vest	Øst	Fastland	Total
Helt enig	37	33	35	40	331
Enig	45	54	55	47	478
Både og	14	12	9	12	107
Uenig	4	2	1	-	14
Svært uenig					
N	100	100	100	100	930