



# IRIS

International Research Institute of Stavanger

www.irisresearch.no

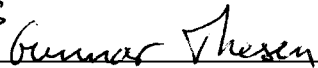
Christin Berg og Gunnar Thesen

## Skoleelevers holdninger og handlinger i Karmøytrafikken 2003-2005

Rapport IRIS - 2006/156

Prosjektnummer: 7252150  
Prosjektets tittel: Undersøkelse av holdninger og handlinger til trafikksikkerhet i Karmøy kommune 2005  
Oppdragsgiver: Statens vegvesen  
ISBN: 82-490-0458-2  
Gradering: Åpen


Stavanger, 23.08.2006

*for CB*  
  
Christin Berg  
Prosjektleder

23/8-06  
Sign.dato

  
Gottfried Heinzlerling  
Kvalitetssikrer

23/8-06  
Sign.dato

  
Gottfried Heinzlerling  
Senterleder  
(Samfunns- og næringsutvikling)

23/8-06  
Sign.dato

## Forord

I løpet av månedene mars og april 2003 gjennomførte RF – Rogalandforskning en undersøkelse av handlinger og holdninger til trafiksikkerhet blant skoleelever og fire alderskohorter i Karmøy kommune. Prosjektet ble gjennomført i forbindelse med oppstarten av Karmøy kommunes nullvisjonsprosjekt Trygt hjem. Høsten 2005 fikk IRIS i oppdrag å gjenta denne undersøkelsen for å se om det har skjedd endringer i folks handlinger og holdninger til trafiksikkerhet i løpet av prosjektperioden.

Undersøkelsen ble gjennomført i løpet av november og desember 2005. Som i 2003 ble utvalget av befolkningskohorter foretatt av DM Huset AS. DM Huset sto også for utsendelse og administrasjon av befolkningsundersøkelsen, mens IRIS selv sendte ut og administrerte undersøkelsen blant skoleelever. En feil i DM Husets utvalgstrekking til befolkningsundersøkelsen gjorde at 2005-dataene ikke var representative. I samråd med oppdragsgiver er derfor denne rapporten basert på sammenligning av resultatene for 7. og 10. klasseelever i 2003 og 2005.

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 undersøkelsen, og retter en spesiell takk til alle som har tatt seg tid til å svare på spørreskjemaet og til de trafiksikkerhetsansvarlige ved skolene som bistod med utdeling og innsamling av skjema i klassene. Vi vil også takke oppdragsgiver for et konstruktivt samarbeid og ønske prosjektet lykke til i arbeidet med å skape sikrere ferdsel i trafikken.

Stavanger, 23. august 2006

Christin Berg, prosjektleder

## Innhold

FORORD.....	2
FIGURER.....	4
TABELLER.....	5
1 INNLEDNING .....	6
2 PROBLEMSTILLING OG METODISK INNRETNING .....	7
2.1 Problemstilling .....	7
2.2 Utvalg .....	8
3 UTVIKLINGEN I SKOLEELEVENEES HOLDNINGER OG HANDLINGER FRA 2003 TIL 2005 .....	9
3.1 Transportmiddelbruk og erfaringer i trafikken.....	9
3.2 Holdninger til trafikksikkerhet .....	12
3.3 Opplevelse av risiko .....	15
3.4 Handlinger.....	19
4 ELEVENES VURDERINGER AV TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK OG TRAFIKKSIKKERHETSAKTIVITETER .....	30
4.1 Holdninger til ulike trafikksikkerhetstiltak .....	30
4.2 Tilbakemeldinger om trafikksikkerhetsarbeidet.....	31
5 UTVIKLINGEN I HANDLINGS- OG HOLDNINGSINDIKATORER .....	32
5.1 Risikosøking.....	33
5.2 God trafikkatferd .....	34
5.3 Sjansetaking som trafikant .....	36
5.4 Opptatt av risiko .....	37
5.5 Riktig regelbruk.....	38
6 SAMMENHENG MELLOM HOLDNING OG HANDLING .....	40
7 OPPSUMMERING .....	41
VEDLEGG 1 - FREKVENSFORDELINGER.....	44
VEDLEGG 2 – SONEINNDELING.....	57

## Figurer

Figur 1. Skoleelevers transportmiddelbruk på strekningen de reiser oftest, 2005. ....	10
Figur 2. Daglige transportmiddelbruk etter transportmiddel, 2003 og 2005.....	10
Figur 3. Skoleelevers transportmiddelbruk, daglig eller noen ganger i uken, 2003 og 2005. ....	11
Figur 4. Andel elever utsatt for trafikkuhell med personskaade, 2003 og 2005. ....	12
Figur 5. Aksept for sjansetaking og regelbrudd, 2005. Svarfordeling i prosent.....	13
Figur 6. Aksept for sjansetaking og regelbrudd på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. ....	14
Figur 7. Vurdering av risiko i trafikken, 2005. Svarfordeling i prosent.....	16
Figur 8. Vurdering av risiko på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. 17	
Figur 9. Opptatthet av risiko og ulykker, 2005. Svarfordeling i prosent.....	18
Figur 10. Opptatthet av risiko og ulykker på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. ....	19
Figur 11. Selvhevdning og sosialt press, 2005. Svarfordeling i prosent. ....	20
Figur 12. Selvhevdning og sosialt press på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. ....	20
Figur 13. Regelbrudd og sjansetaking, 2005. Svarfordeling i prosent. ....	21
Figur 14. Regelbrudd og sjansetaking på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. ....	22
Figur 15. Fart og spenning, 2005. Svarfordeling i prosent.....	23
Figur 16. Fart og spenning på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. 24	
Figur 17. Aksept som passasjer, 2005. Svarfordeling i prosent. ....	25
Figur 18. Aksept som passasjer på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. ....	26
Figur 19. Hensyn til andre, 2005. Svarfordeling i prosent. ....	27
Figur 20. Hensyn til andre på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent... 28	
Figur 21. Alkohol og ferdsel i trafikken, 2005. Svarfordeling i prosent. ....	29
Figur 22. Alkohol og ferdsel i trafikken på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent. ....	30
Figur 23. Holdninger til trafikksikkerhetstiltak, 2005. Svarfordeling i prosent.....	31

Figur 24. Andel risikosøkende på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005....	34
Figur 25. Andel gode trafikanter på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005.	35
Figur 26. Andel sjansetakere på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005. ....	36
Figur 27. Andel risikoopptatte på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005....	38
Figur 28. Andel regeloverholdere på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005. .....	39

## Tabeller

Tabell 1. Hvor stor vekt på trafikksikkerhetsaktiviteter ved din skole? Svarfordeling i prosent, 2005. ....	31
Tabell 2. Hvor stor vekt på trafikksikkerhetsaktiviteter i idrettslag/organisasjoner som du er med i? Svarfordeling i prosent, 2005. ....	31
Tabell 3. Prosentandel elever som har lagt merke til fysiske utbedringer eller deltatt i trafikksikkerhetsaktiviteter, 2005. ....	32
Tabell 4. Andel risikosøkende .....	33
Tabell 5. Andel gode trafikanter.....	35
Tabell 6. Andel sjansetakere.....	36
Tabell 7. Andel risikoopptatte .....	37
Tabell 8. Andel regeloverholdere .....	39
Tabell 9. Multivariat regresjonsanalyse, sjansetaking som avhengig variabel.....	40
Tabell 10. Multivariat regresjonsanalyse, atferd som avhengig variabel.....	41

# 1 Innledning

I løpet av månedene mars og april 2003 gjennomførte RF – Rogalandforskning en undersøkelse av handlinger og holdninger til trafiksikkerhet blant fire alderskohorter i befolkningen og skoleelever på 7. og 10. klassetrinn i Karmøy kommune. Prosjektet ble gjennomført i forbindelse med oppstarten av Karmøy kommunes nullvisjonsprosjekt Trygt hjem.

Høsten 2005 fikk RF – Rogalandforskning<sup>1</sup> i oppdrag å gjenta denne undersøkelsen for å se om det har skjedd endringer i folks handlinger og holdninger til trafiksikkerhet i løpet av prosjektperioden. Trygt hjem startet opp i 2003 og er planlagt avsluttet mot slutten av 2007.

Undersøkelsen ble gjennomført i løpet av november og desember 2005. Som i 2003 ble utvalget av befolkningskohorter foretatt av DM Huset AS. I motsetning til i 2003 foretok DM Huset også utsendelse og administrasjon av befolkningsundersøkelsen. RF - Rogalandforskning sto selv for utsendelse og administrasjon av undersøkelsen blant skoleelever.

Da dataene var samlet inn viste det seg at utvalget til befolkningsundersøkelsen var trukket på feil måte. Dataene er dessverre derfor ikke representative for de ulike alderskohortene. I samråd med oppdragsgiver har vi derfor kommet fram til at vi baserer analysene i denne rapporten kun på sammenligninger av svarene skoleelever på 7. og 10. klassetrinn ga i 2003 og 2005.

Undersøkelsen legger vekt på å avdekke elevenes holdninger til trafiksikkerhet, opplevelse av risiko og handlinger knyttet til ferdsel i trafikken. Det er formulert en rekke påstander som informantene bes ta stilling til. Som i 2003 har vi valgt å presentere svarfordelingene knyttet til hver påstand grafisk i teksten, jfr. kapittel 3. Ettersom fokuset er på endring over tid, er figurene lagt til rette slik at en kan lese hovedtrender i utviklingen fra 2003 til 2005, men det blir også vist til om det er forskjeller i svarene blant elever på 7. og 10. klassetrinn. I tillegg til å kommentere utviklingen på holdnings- og handlingsdimensjonene tester vi også hvorvidt forskjellene mellom resultatene er statistisk signifikante. Vi har valgt å benytte kjikvadrat-testen som mål på om forskjeller vi finner er signifikante. Enkelt sagt innebærer en signifikant forskjell mellom for eksempel svarfordelingen i 2003 og 2005 at vi i statistisk forstand kan si at det har skjedd en holdnings- eller handlingsendring. For lettere å kunne bruke resultatene i ulike presentasjonssammenhenger inneholder vedlegget til rapporten

---

1 1. januar 2006 ble all virksomhet i RF – Rogalandforskning overdratt til International Research Institute of Stavanger (IRIS).

tabeller med den fullstendige svarfordelingen på hvert spørsmål, for 7. og 10. trinn i 2003 og 2005.

Noen av spørsmålene fra 2003 rundt oppstartsfasen av Trygt hjem ble i 2005 erstattet av nye spørsmål. Dette var både spørsmål som gikk på vurderinger av konkrete trafikksikkerhetstiltak, og spørsmål myntet på å avdekke informantenes kjennskap til aktiviteter og tiltak som har vært gjennomført i prosjektperioden. Disse resultatene blir presentert i kapittel 4.

I kapittel 5 kopler vi sammen påstander som i stor grad gir uttrykk for samme dimensjon i ulike indikatorer. Dette er en form for datareduksjon som bidrar til å gjøre det enklere å studere variasjoner i handlinger og holdninger til trafikksikkerhet. Avslutningsvis foretar vi en analyse av sammenhengen mellom holdninger og handlinger i 2003 og 2005, før undersøkelsen oppsummeres i kapittel 7.

## 2 Problemstilling og metodisk innretning

### 2.1 Problemstilling

Undersøkelsen som ble gjennomført i 2003 gir grunnlag for å undersøke om *aktivitetene i prosjektet Trygt Hjem har bidratt til å endre holdninger til sikker ferdsel og (selvrapportert) trafikkatferd blant folk i Karmøy*. Dette er hovedproblemstilling for gjentakelsen av undersøkelsen i 2005. I tillegg gir undersøkelsen konkret kunnskap om hvordan befolkningen forholder seg til trafikksikkerhet i 2005 og kan slikt sett tjene som grunnlag for det videre arbeid med å skape sikrere ferdsel i Karmøytrafikken.

Vi har valgt å beholde spørreskjemaet mest mulig likt. Noen av de spørsmålene som var relevante for oppstartsfasen av prosjektet er imidlertid erstattet med spørsmål om informantens kjennskap til Trygt hjem og aktiviteter som har vært gjennomført i regi av prosjektet. Punktene nedenfor gir en kortfattet oversikt over innholdet i undersøkelsen:

- Bakgrunnsvariabler
- Reisevaner
- Oppfattelse av risiko for uhell generelt og mer spesifikt knyttet til egne erfaringer knyttet til uhell
- Påstander knyttet til ferdsel i trafikken, henholdsvis egen og andres atferd.
- Sikkerhet og alkohol
- Betydningen av ytre påvirkningsforhold
- Påstander om egen handling i trafikken
- Vurderinger av andres handlinger og irritasjon

- Konkrete trafikksikkerhetstiltak
- Trygt hjem

## 2.2 Utvalg

Metodisk ble 2003-undersøkelsen målrettet mot bestemte alderskohorter. Dette for å avgrense undersøkelsen og få fram variasjoner i ulike befolkningssegmenter. Det ble benyttet følgende alderskategorier: 19-24 år, 29-34 år, 44-49 år, 69-74 år, samt skoleelever i 7. klasse og 10. klasse.

Av praktiske grunner skilte vi mellom voksne informanter og skoleelever. Voksne og ungdom har ulik relasjon til trafikken, både i form av hvilke transportmidler de benytter seg av og i forhold til det å være fører eller passasjer. Dette ble det også tatt høyde for i opplegget for undersøkelsen og i måten spørsmålene ble stilt på.

Utrekket av representativt utvalg til de fire alderskohortene ble som i 2003 foretatt av DM Huset. I motsetning til i 2005 ble også den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen, dvs. utsendelse av skjema, puring og skanning av data, gjennomført av DM Huset. Uttrekk og utsendelse til undersøkelsen blant skoleelever ble håndtert av IRIS, i samarbeid med trafikksikkerhetsansvarlige ved de utvalgte skolene som stod for utlevering og innsamling av skjema i klassene. Skjemaene ble skannet av DM Huset.

### *Elever i 7. og 10 klasse*

Det var på undersøkelsestidspunktet 24 barneskoler og 5 ungdomsskoler i Karmøy. I 2003 var det henholdsvis 23 barneskoler og 6 ungdomsskoler. I utvalget av skoler har vi valgt å legge vekt på at alle deler av Karmøy skal være representert i undersøkelsen.

	Skole	Antall elever	Antall klasser	Utvalg	Antall svar	
		2005	2005		2003	2005
7. klasse	Avaldsnes	44	3	Alle	24	42
	Hauge	17	1	Alle	28	17
	Kopervik	45	2	Alle	43	45
	Eide	52	2	Alle	45	52
	Vedavågen	38	2	Alle	41	32
	Sevland	26	3	Alle	25	23
	Grindhaug	46	2	Alle	44	33
	Skudeneshavn	45	2	Alle	29	32
	Tuastad	20	1	Alle	30	20
	Kolnes	26	1	Alle	27	27
10. klasse	Bø	126	5	2 klasser	44	38
	Stangeland	126	5	2 klasser	43	80
	Åkra	175	6	2 klasser	38	52
	Skudenes	71	3	2 klasser	46	46
	Vormedal	117	4	2 klasser	51	42
					558	581



Nettoutvalget i 2005 skiller seg ikke særlig fra nettoutvalget i 2003. I 2003 var det 49 prosent jenter og 51 prosent gutter, mens det i 2005 var 51 prosent jenter og 49 prosent gutter med i undersøkelsen. Når det gjelder klassetrinn er andelen 10. klassinger noe høyere i 2005 enn i 2003 (44 prosent i 2005 mot 40 prosent i 2003). Siden vi har valgt de samme skolene som i 2003 er den geografiske fordelingen på de to undersøkelsestidspunktene lik.

### ***Voksne informanter***

Det skulle trekkes et representativt utvalg på 600 personer innenfor fire alderskohorter i befolkningen. Da dataenes representativitet skulle kontrolleres viste det seg imidlertid at det var svært skjev kjønnsfordeling. Andelen kvinner var overrepresentert i datamaterialet. Nærmere ettersyn viste at skjevheten skyldtes feil uttrekk av deltakere til undersøkelsen. Da i praksis svært mange innenfor hver alderskohort var blitt spurt om å besvare skjemaet ville det være lite hensiktsmessig å sende ut nye skjema for å bøte på feilen. Det ble derfor besluttet å fokusere på analyser av dataene fra 7. og 10. klasse.

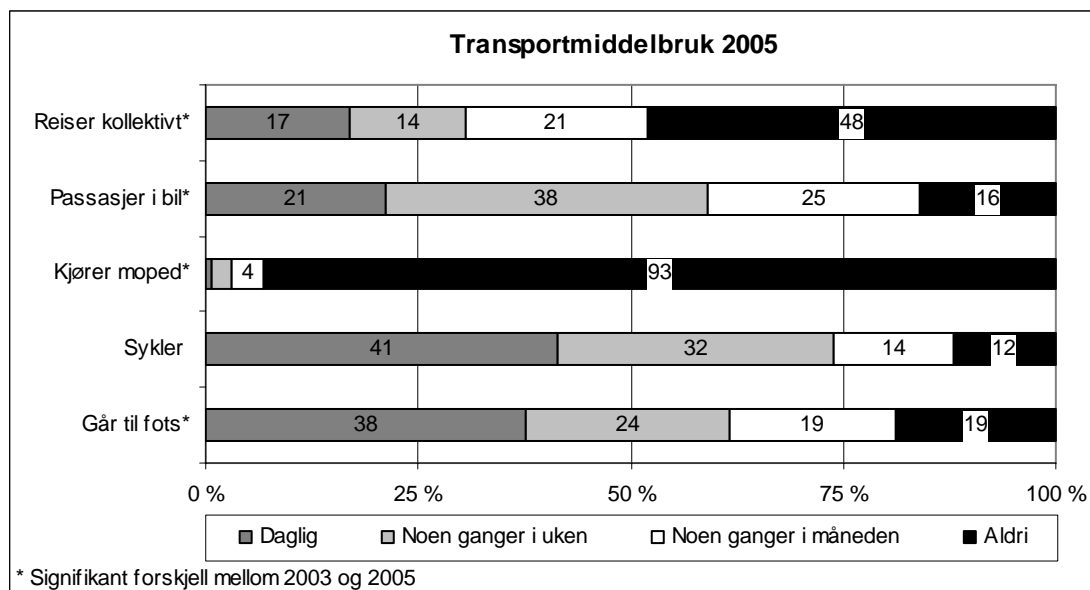
## **3 Utviklingen i skoleelevenes holdninger og handlinger fra 2003 til 2005**

Dette kapittelet gir en enkel presentasjon av resultatene fra hver påstand og spørsmål skoleelevene ble bedt om å ta stilling til. I presentasjonen legges det vekt på å få fram eventuelle endringer fra 2003 til 2005, men det kommenteres også om det er forskjeller mellom elever på ulikt klassetrinn. Vi har valgt å dele kapittelet inn i avsnitt hvor påstander eller spørsmål som tematisk hører sammen blir diskutert. Hvert avsnitt gir først en samlet oversikt over svarfordelingen i 2005, før det i en ny figur skilles mellom klassetrinn og undersøkelsestidspunkt. Signifikansen av resultatene blir testet i form av en kjiqvadrat-test.

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

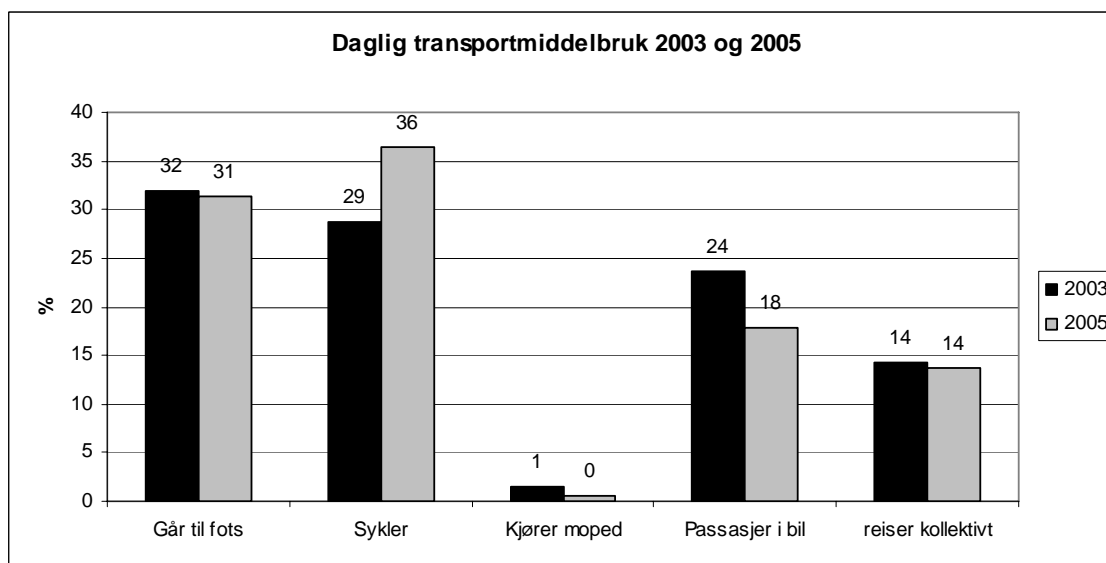
#### **3.1.1 Transportmiddelbruk**

I 2003 viste resultatene fra undersøkelsen ikke overraskende at skoleelever går og sykler oftere enn befolkningen. I figur 1 gjengis skoleelevers transportmiddelbruk på den strekningen de reiser oftest fra 2005. Vi ser at en andel på henholdsvis 41 og 38 prosent går eller benytter sykkel daglig. 21 prosent blir daglig kjørt med bil. Dersom vi inkluderer svarkategorien noen ganger i uken er disse tre transportmåtene samlet sett viktigst for skoleelever på 7. og 10. klassetrinn.



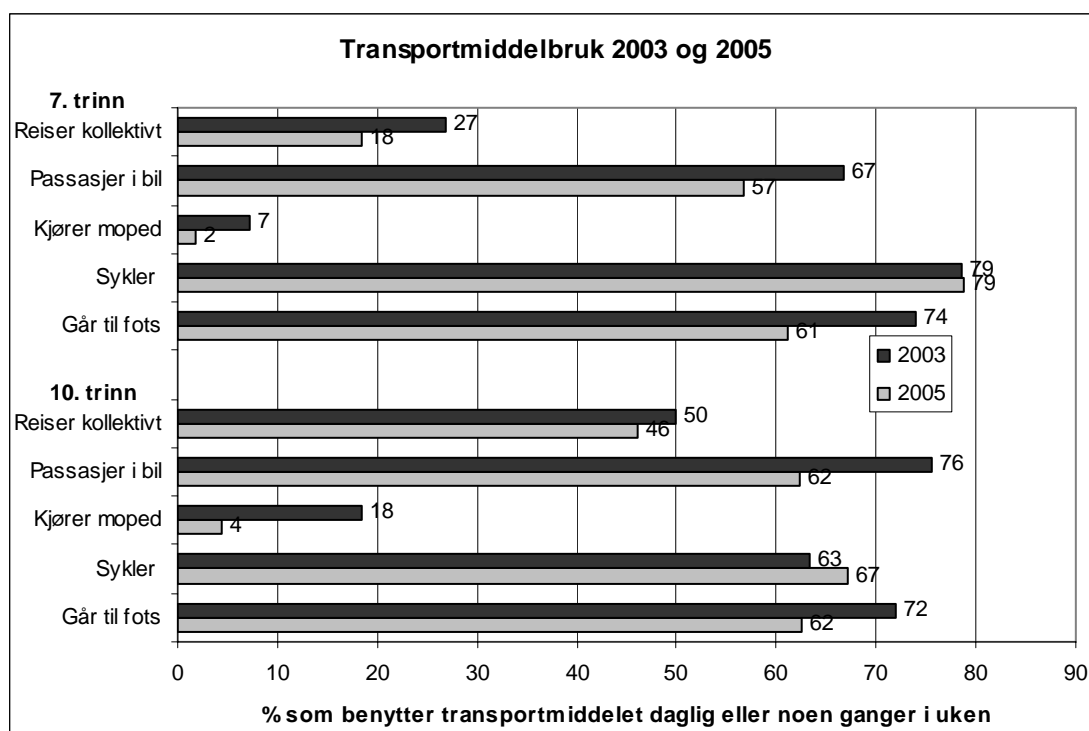
Figur 1. Skoleelevers transportmiddelbruk på strekningen de reiser oftest, 2005.

Har det skjedd endringer i skoleelevers reisevaner i fra 2003 til 2005? Resultatene viser at det er signifikante forskjeller i bruken av de fleste transportmidlene. For å se nærmere på de viktigste endringene kan det være greit å sammenligne fordelingen av den *daglige* transportmiddelbruken. Figur 2 nedenfor viser prosentfordelingen mellom transportmidlene som andel av den totale daglig transportmiddelbruken i henholdsvis 2003 og 2005. Det er kun små endringer å spore for den daglige andelen som går, kjører moped eller reiser kollektivt. Den daglige bruken av sykkel på strekningen som elevene reiser oftest har imidlertid økt klart (7 prosent). Denne positive trenden styrkes av resultatene for bil, som viser en like klar nedgang. Økningen i sykkelens andel av daglig transportmiddelbruk ser dermed ut til å være et resultat av at elevene går fra å være passasjerer i bil til å velge sykkel.



Figur 2. Daglige transportmiddelbruk etter transportmiddel, 2003 og 2005.

Når det gjelder forskjeller mellom elever i 7. og 10. klasse, viser undersøkelsen at det er flere i 10. klasse som daglig går til fots, er passasjer i bil eller reiser kollektivt. Dersom vi imidlertid slår sammen kategoriene daglig og noen ganger i uken er det spesielt for transportmidlene sykkel og kollektivtransport at 7. og 10. klassene tilpasser seg forskjellig. Hele 28 prosentpoeng flere blant 10. klasseelevne benytter daglig eller noen ganger i uken kollektivtransport, mens 12 prosentpoeng flere 7. klasseelever benytter sykkel. Dette reflekterer at avstanden mellom hjem og skole er større for ungdomsskoleelevne.



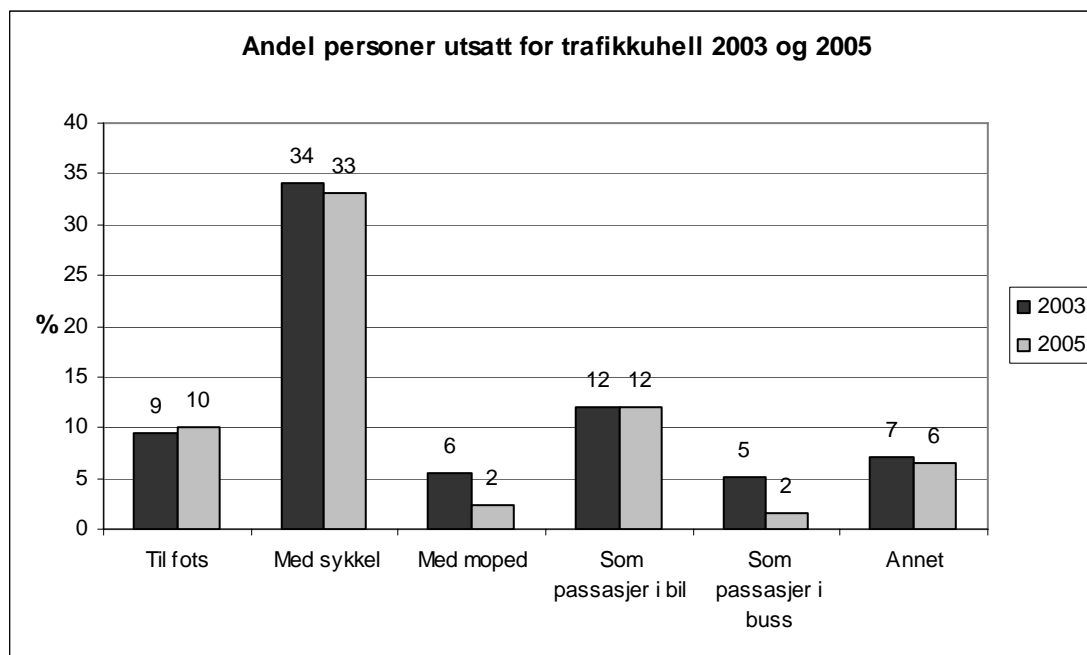
Figur 3. Skoleelevers transportmiddelbruk, daglig eller noen ganger i uken, 2003 og 2005.

Når vi skiller mellom 7. og 10. klassetrinn og ser på endringer mellom 2003 og 2005, viser undersøkelsen at ut over de generelle tendensene kommentert over, benytter betraktelig færre elever på 10. klassetrinn moped daglig eller noen ganger i uken i 2005 enn det som var tilfellet i 2003 (14 prosent).

### 3.1.2 Uhell i trafikken

Vi ba elevene svare på om de har vært utsatt for trafikkuhell med personskade. Tilbakemeldingen viser samlet sett færre uhell med personskade, 353 i 2003 mot 337 i 2005. Dette svarer til henholdsvis 0,73 og 0,65 uhell med personskade per elev.

Som framstilt i figur 4 er andelen som rapporterer uhell med sykkel høyest. En av tre elever svarer at de har vært utsatt for uhell med personskade på sykkel. Rundt 1 av 10 elever svarer at de har vært utsatt for uhell med personskade i bil eller til fots. Reduksjonen i andel uhell med personskade knytter seg i stor grad til moped og passasjer i buss.

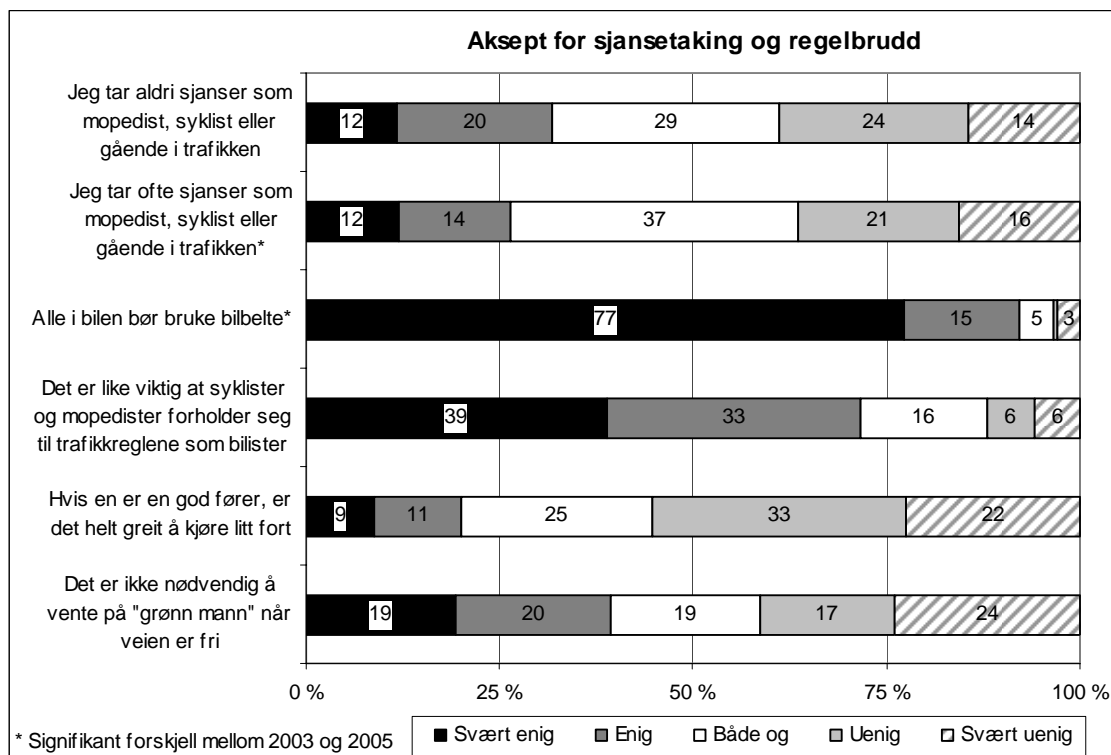


Figur 4. Andel elever utsatt for trafikkuhell med personskaade, 2003 og 2005.

### 3.2 Holdninger til trafikksikkerhet

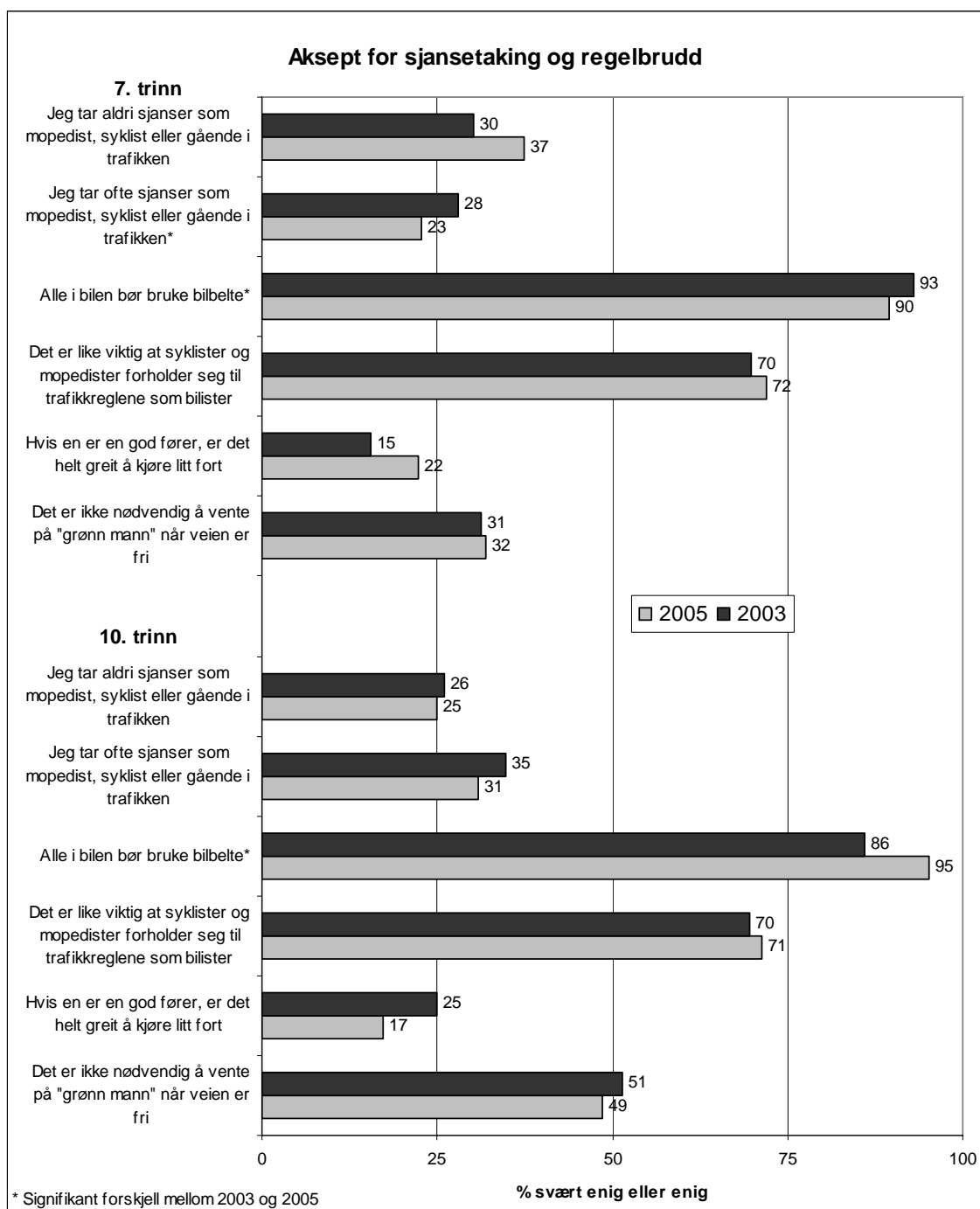
Det ble inkludert et sett av påstander knyttet til sjansetaking og regelbrudd der hensikten var å få fram variasjoner i personers holdninger til trafikksikkerhet. Påstandene spenner relativt vidt, fra påstander om overholdelse av trafikregler til hvorvidt informanten tar sjanser i trafikken. Som vist i figur 3 er i overkant av 30 prosent av skoleelevene svært enig eller enig i påstanden *Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken*, mens i nærmere 40 prosent er uenig eller svært uenig i påstanden. Motsatt er i overkant av 25 prosent svært enig eller enig i den motsatt formulerte påstanden *Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken* samtidig som i overkant av 35 prosent er uenige i påstanden. Generelt sett fant vi i 2003 en tendens til at yngre i større grad oppga å ta sjanser i trafikken når vi skilte mellom ulike alderskohorter i befolkningsdelen av undersøkelsen. Samtidig var andelen som svarte "både og" høyere jo yngre informanten var. Denne tendensen gjorde seg imidlertid ikke gjeldende blant skoleelevene. Svarene fra skoleelevene i 2005 viser samme trekk. Som vist i figur 6 gir elevene på 7. klassetrinn uttrykk for å ta vesentlig færre sjanser i trafikken enn elevene på 10. klassetrinn.

Som angitt i figur 5 er endringer i svarfordelingene fra 2003 til 2005 på påstanden *Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken* signifikant. Det er 3 prosent færre som svarer henholdsvis "enig" eller "både og", og hele 7 prosent flere svarer at de er helt uenig i påstanden.



Figur 5. Aksept for sjansetaking og regelbrudd, 2005. Svarfordeling i prosent.

Tre av fire er helt enig den neste påstanden i figur 6, *Alle i bilen bør bruke bilbelte*. 9 prosent flere sier seg helt enig i denne påstanden i 2005 sammenlignet med 2003, mens 7 prosent færre sier seg enig. Forskjellen mellom svarfordelingen på de to undersøkelsestidspunktene er signifikant. Endringen er vesentlig tatt i betraktning at det er relativt kort tid mellom de to undersøkelsene. Vi kan tolke det dit hen at skoleelevene er mer kategoriske i forhold til bilbeltebruk i 2005 enn i 2003. For de andre påstandene er det mindre endringer fra 2003 til 2005. Endringene er dessuten ikke signifikante.



Figur 6. Aksept for sjansetaking og regelbrudd på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.

Bildet blir imidlertid mer nyansert når vi bryter resultatene ned på klassetrinn. For å forenkle framstillingen har vi slått sammen kategoriene svært enig og enig for hver påstand i figuren over. Samtidig skiller vi mellom elever i 7. og 10. klasse samt de to undersøkelsestidspunktene. Undersøkelsen viser at forskjellen mellom 7. og 10. klassetrinn i vurdering av beltebruk i 2003 er redusert betraktelig i 2005. Faktisk er det flere som sier seg enig eller delvis enig i denne påstanden blant de som går i 10. klasse i 2005 enn 7. klasse. Forskjellen er signifikant.

For påstanden *Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri* er forskjellene i elevenes svar i 2003 og 2005 ikke signifikant, men det er store forskjeller mellom elever på ulikt klassetrinn. Hele 17 prosent flere elever på 10. klassetrinn sier seg svært enig eller enig i denne påstanden i forhold til elever på 7. klassetrinn. En viktig norm som en lærer fra barnsben av gjør seg med andre ord ikke like gjeldende på siste årstrinn i ungdomskolen som på siste årstrinn i barneskolen. Forskjellen er signifikant. Det samme gjelder for påstanden *Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort*. Det er 5 prosentpoeng flere elever på 7. klassetrinn som svarer at de er enig i påstanden enn elever på 10. klassetrinn. For den siste påstanden *Det er like viktig at syklist og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister*, er rundt 70 prosent av skoleelevene svært enig eller enig i påstanden. Det er kun marginale forskjeller mellom 7. og 10. klassetrinn og de to undersøkelsestidspunktene. Forskjellene er ikke signifikante.

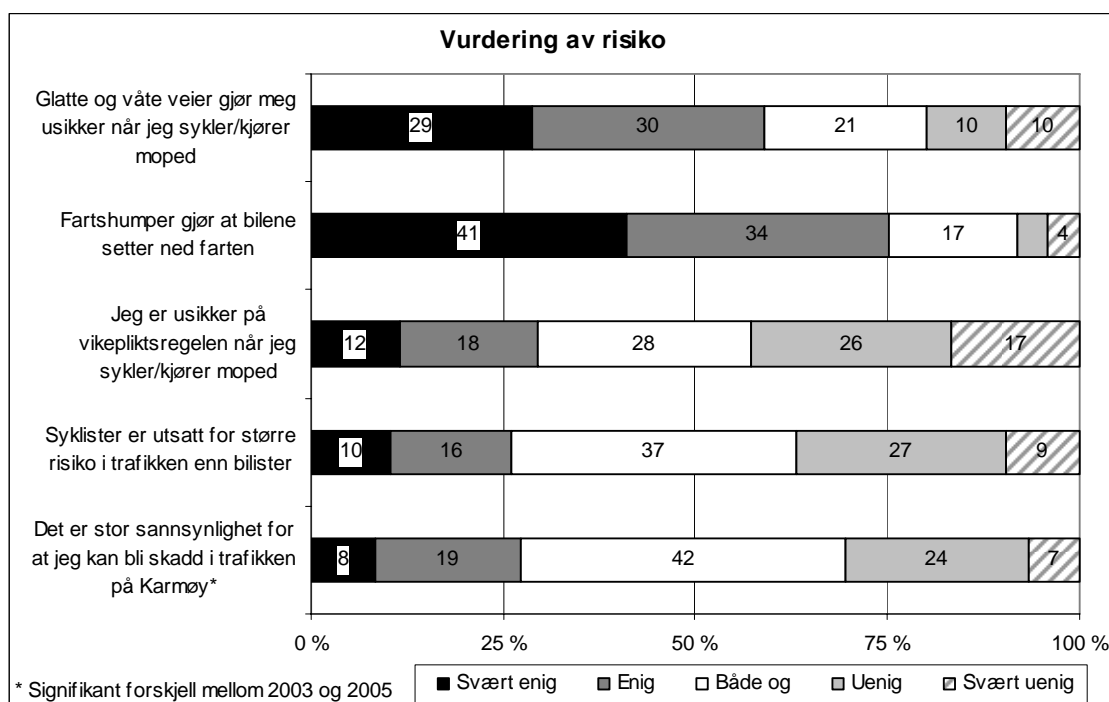
### 3.3 Opplevelse av risiko

Hvordan opplever informantene risikoen ved det å ferdes i trafikken? For å få et bilde av dette inneholdt spørreskjemaet to sett av spørsmål. Vi la for det første vekt på å avdekke hvordan informantene vurderer risikoen i forskjellige situasjoner og i forhold til ulike tiltak, og for det andre hvor opptatt informanten er av at det kan skje ulykker når en ferdes i trafikken.

#### 3.3.1 Vurdering av risiko

Tre av fire skoleelever vurderer fartshumper i veien som et tiltak som bidrar til at bilister reduserer farten (svært enig eller enig). Dette er på nivå med det befolkningen svarte i 2003. 17 prosent svarer at dette tiltaket "både og" bidrar til redusert fart. Det er en signifikant forskjell mellom skoleelever på 7. og 10. klassetrinn. De yngste informantene vurderer fartshumper som å ha større virkning enn de eldste informantene. Det er dessuten en større andel blant elevene i 10. klasse som er usikre på tiltakets virkning. Forskjeller mellom de to undersøkelsestidspunktene er ikke signifikant.

Dersom vi ser videre på den tredje påstanden i figur 7, *Jeg er usikker på vikepliktsreglene når jeg sykler/kjører moped*, er 12 prosent svært enige i denne påstanden, 18 prosent enige, mens 28 prosent svarer både og. Dette gjenspeiler en relativt høy usikkerhet i forhold til en grunnleggende regel for ferdsel i trafikken. Forskjellen mellom elevenes svar i 2003 og 2005 er ikke signifikant. Det samme gjelder forskjellene mellom trinnene.



Figur 7. Vurdering av risiko i trafikken, 2005. Svarfordeling i prosent.

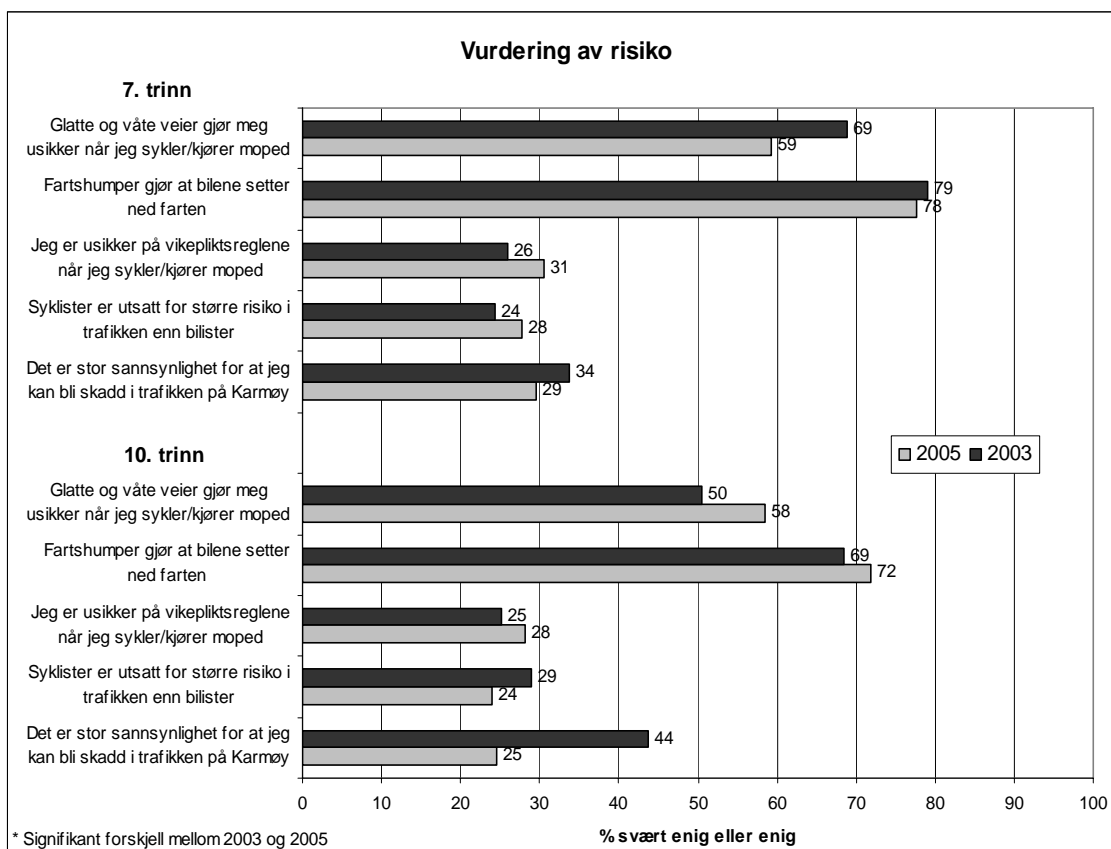
Trafikanter på Vestlandet og i Karmøy kommune, må regne med at veibanen ofte kan være våt eller glatt. Hvordan virker dette inn på opplevelsen av risiko? Seks av ti skolelever er svært enig eller enig i at *Glatte og våte veier gjør meg usikker år jeg sykler/kjører moped*. Med andre ord er det en relativt høy andel som blir mer usikre på sykkelen eller mopeden når veiene er glatte og våte. Likevel føler fortsatt rundt 20 % seg sikre på slikt føre. Som vist i figur 8 er det forskjeller i svarene blant elever på ulikt klassetrinn og mellom de to undersøkelsene. Forskjellene er imidlertid ikke signifikante.

Rundt en av fire skoleelever opplever det slik at *Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister* (svært enig eller enig). Det er videre en høy andel, 37 prosent som svarer at de er usikre (både og), mens 36 prosent er uenig eller svært uenig i påstanden. Det er en signifikant forskjell i hvordan elever i 7. og 10. klasse vurderer syklisters risiko i trafikken i forhold til bilister. De yngste vurderer risikoen ved å være syklist i forhold til bilist høyere enn de eldste. Dette kan ha noe med opplevelse av egen mestring av trafikken å gjøre. Skoleelevenes samlede vurdering er på nivå med befolkningens svar i 2003.

Hvordan opplever så skoleelevene sannsynligheten for å bli skadd i Karmøytrafikken? Dette er den eneste påstanden rundt risikovurdering hvor forskjellen mellom svarfordelingen i 2003 og 2005 er signifikant. Figur 8 viser at i overkant av en fjerdedel svarer at de er svært enig eller enig at *Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken på Karmøy*. Dette er 10 prosentpoeng færre enn i 2003. Når vi ser at denne forskjellen i liten grad veies opp mot at en større andel svarer er usikre (både og), viser undersøkelsen at skolelever i 7. og 10. klasse opplever sannsynligheten for å bli skadd i trafikken som mindre i 2005 enn i 2003. At en av fire vurderer sannsynligheten for å bli skadd i trafikken som stor må likevel vurderes som at mange fortsatt opplever risikoen ved å ferdes i Karmøytrafikken som høy. Dersom vi skiller mellom elever på 7. og 10.



klasetrinn ser vi at det er blant de eldste elevene at reduksjonen i opplevd risiko er størst. Andelen som var svært enig eller enig i denne påstanden var høyere blant eldste elevene i 2003. Den kraftige reduksjonen på 10. trinn gjør imidlertid at opplevd risiko i 2005 er større på 7. trinn.

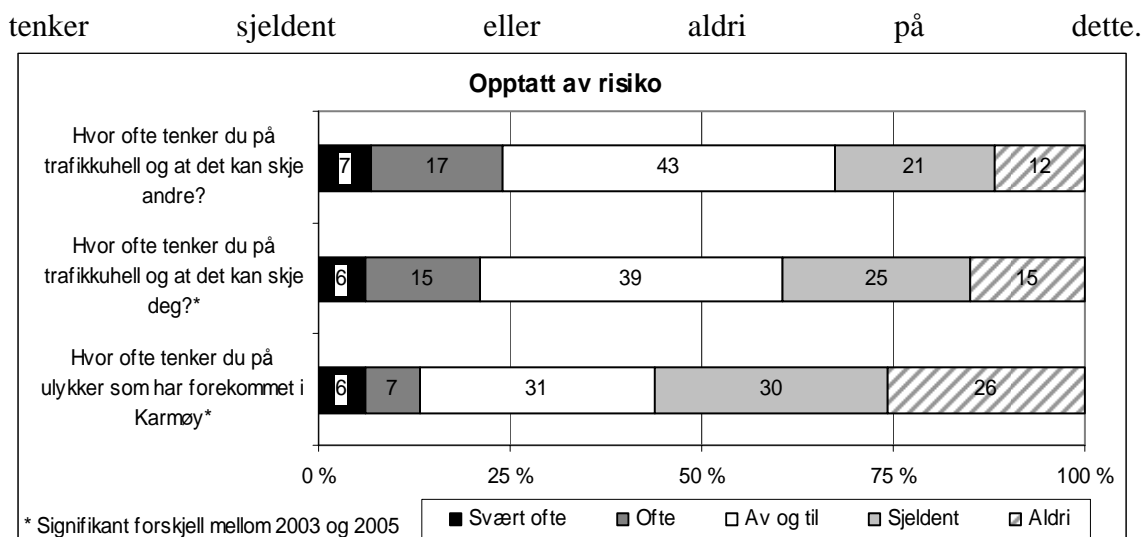


Figur 8. Vurdering av risiko på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.

### 3.3.2 Opptatt av risiko og ulykker

Spørreskjemaet inneholdt tre spørsmål der vi ba informantene vurdere hvor ofte de tenker på at trafikkuhell kan skje andre og en selv, og hvor opptatt en er av ulykker som har forekommet i Karmøy kommune.

En av fire svarer i 2005 at de svært ofte eller ofte tenker på at trafikkuhell kan skje andre. I tillegg er det 43 prosent som svarer at de av og til tenker på dette, mens en av tre sjeldent eller aldri tenker på at trafikkuhell kan skje andre. Forskjeller i svarene mellom 2003 og 2005 er begrenset, og ikke signifikant. Ser vi derimot på de to neste spørsmålene, *Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje deg?* og *Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet i Karmøy?*, er svarfordelingen i 2005 signifikant forskjellig fra 2003. Færre tenker svært ofte eller ofte på ulykker mens flere

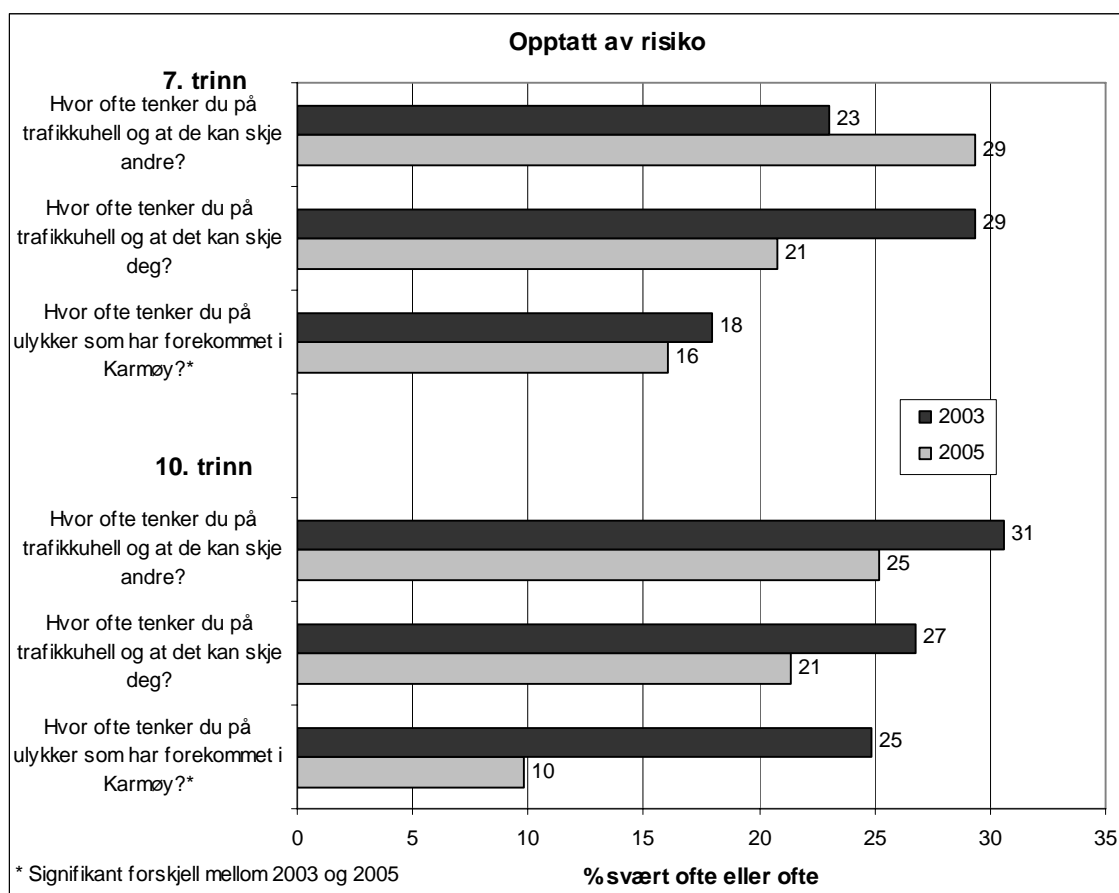


Figur 9. Opptatthet av risiko og ulykker, 2005. Svarfordeling i prosent.

Dersom vi skiller mellom elever på 7. og 10. klassetrinn (figur 10) er det til dels store forskjeller i svarene på spørsmålet om hvor ofte de tenker på at uhell kan skje andre. Mens det i 2003 var en større andel på 10. klassetrinn som svarte at de ofte eller svært ofte tenker på dette, viser svarene i 2005 en motsatt tendens. Imidlertid er forskjellen verken på 7. eller 10. klassetrinn signifikant.

For spørsmålet *Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje deg?* viser resultatet samme tendenser for begge alderstrinnene. Andelen som svarer svært ofte eller ofte går ned fra 29 og 27 prosent for henholdsvis elever i 7. og 10. klasse til 21 prosent på begge klassetrinnene i 2005.

Også i forhold til hvor ofte elevene tenker på ulykker som har forekommet i Karmøy er tendensen den samme på begge trinn. Svarene på spørsmålet viser allikevel at det er sterkeste reduksjon i opptatthet av risiko blant de eldste. I 2003 tenkte hver fjerde 10. klasseelev svært ofte eller ofte på Karmøy-ulykker. I 2005 har denne andelen sunket til hver 10. elev. Denne kraftige reduksjonen betyr at det nå er på 7. klassetrinn at elevene er mest opptatt av Karmøy-ulykker, til tross for at det også på dette trinnet har vært en signifikant reduksjon i andelen som tenker på disse ulykkene.



Figur 10. Opptatthet av risiko og ulykker på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.

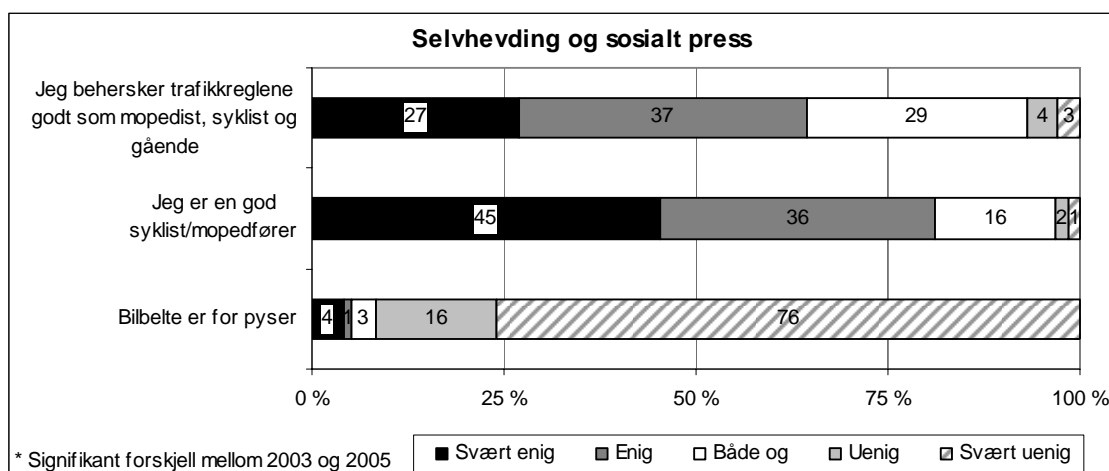
### 3.4 Handlinger

Presentasjonen til nå har i stor grad dreid seg om holdninger til trafiksikkerhet og hvordan ulike informanter opplever risiko, både i form av hva som kan være risikofullt og hvordan de vurderer risiko ved det at uhell kan skje. I dette avsnittet ser vi videre på ulike grupper av spørsmål om hvordan en opptrer i trafikken. Vi vil både ta for oss handlinger knyttet til bl.a. sosialt press, regelbrudd og sjansetaking, ytre forhold, reaksjoner på ulike trafikksituasjoner, hensyn til andre og forhold til alkohol og trafikk.

#### 3.4.1 Selvhevdning og sosialt press

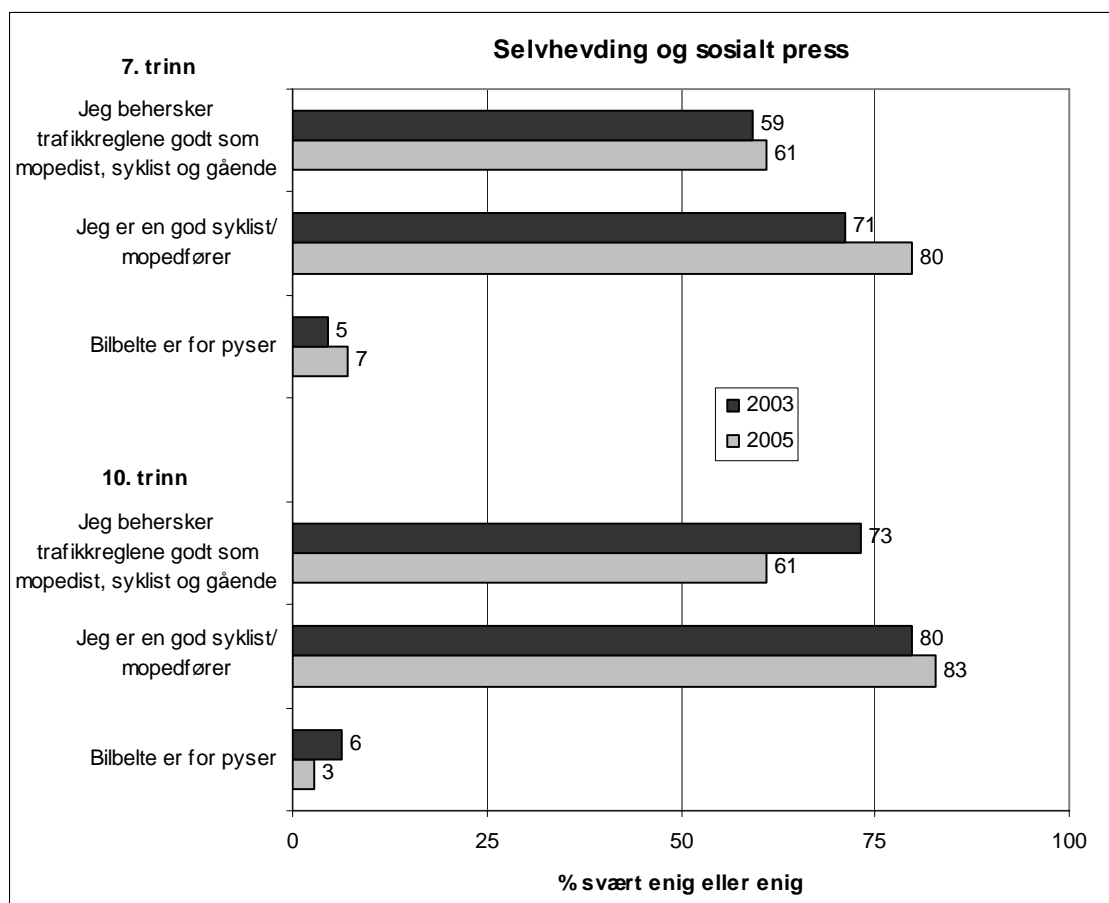
64 prosent av skoleelevene svarer at de behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående. Kun 7 prosent sier seg uenig eller svært uenig i denne påstanden. Det er liten forskjell i svarene her både mellom 7. og 10. klassetrinn og fra 2003 til 2005. Selv om mange på tidligere spørsmål blant annet har svart at de er usikker på vikepliktsreglene, føler de at de i stor grad mestrer trafikkreglene.

Det store flertallet svarer videre bekreftende på påstanden *Jeg er en god syklist/mopedfører* (81 prosent er svært enig eller enig). Bilbeltebruk er dessuten viktig for det store flertallet. Tre av fire sier seg svært uenig i påstanden *Bilbeltebruk er for pyster* og ytterligere 16 prosent er uenig i påstanden.



Figur 11. *Selvhevdning og sosialt press, 2005. Svarfordeling i prosent.*

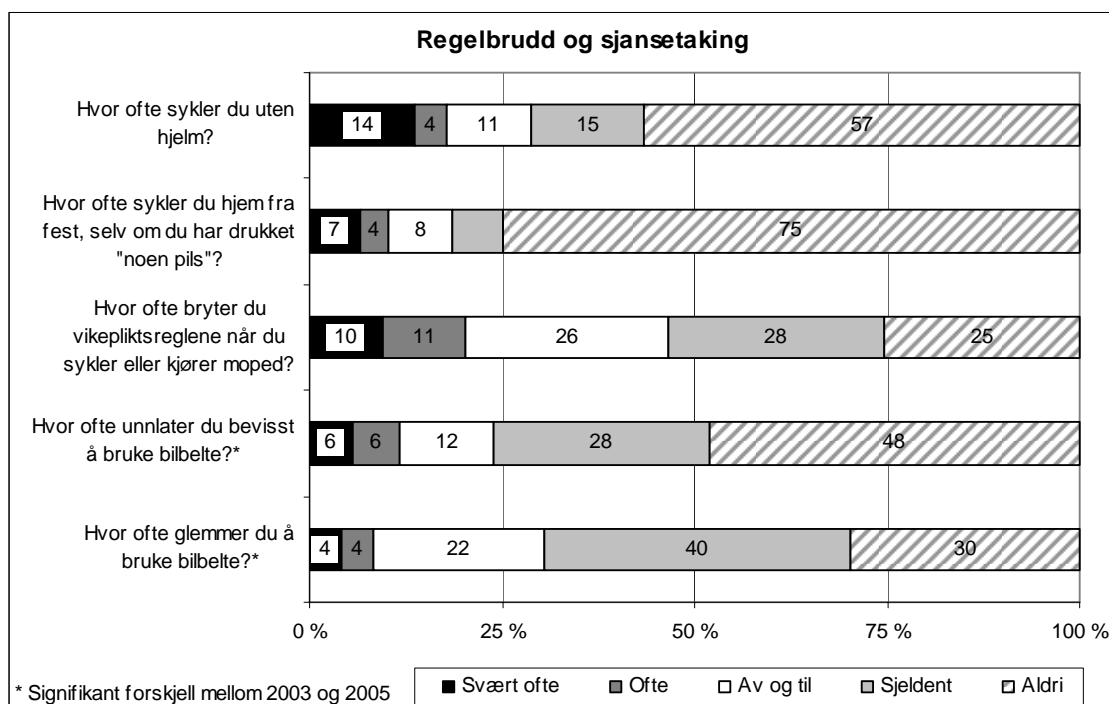
Selv om figur 12 viser forskjeller i svarfordelingen mellom elever i 7. og 10. klasse og noen endringer i svarfordelingen fra 2003 og 2005 er forskjellene ikke signifikante. Det er likevel verdt å merke seg at utviklingen på 7. trinn er noe forskjellig fra den på 10. Den selvrapporterte beherskelsen av trafikkreglene synker ganske mye for de eldste, samtidig som den stiger for de yngste. Resultatet for 2005 er likt nivå på trinnene. Omtrent likt nivå finner vi også på elevenes oppfatning av egenskaper som syklist/mopedister.



Figur 12. *Selvhevdning og sosialt press på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.*

### 3.4.2 Regelbrudd og sjansetaking

Dette avsnittet omhandler konkrete påstander som enten kan betegnes som eksplisitte brudd på trafikkreglene eller som sjansetaking. Det gjøres oppmerksom på at det kan være vanskelig å få pålitelige svar på spørsmål av denne typen fordi en spør om ulike former for ikke-korrekt atferd.



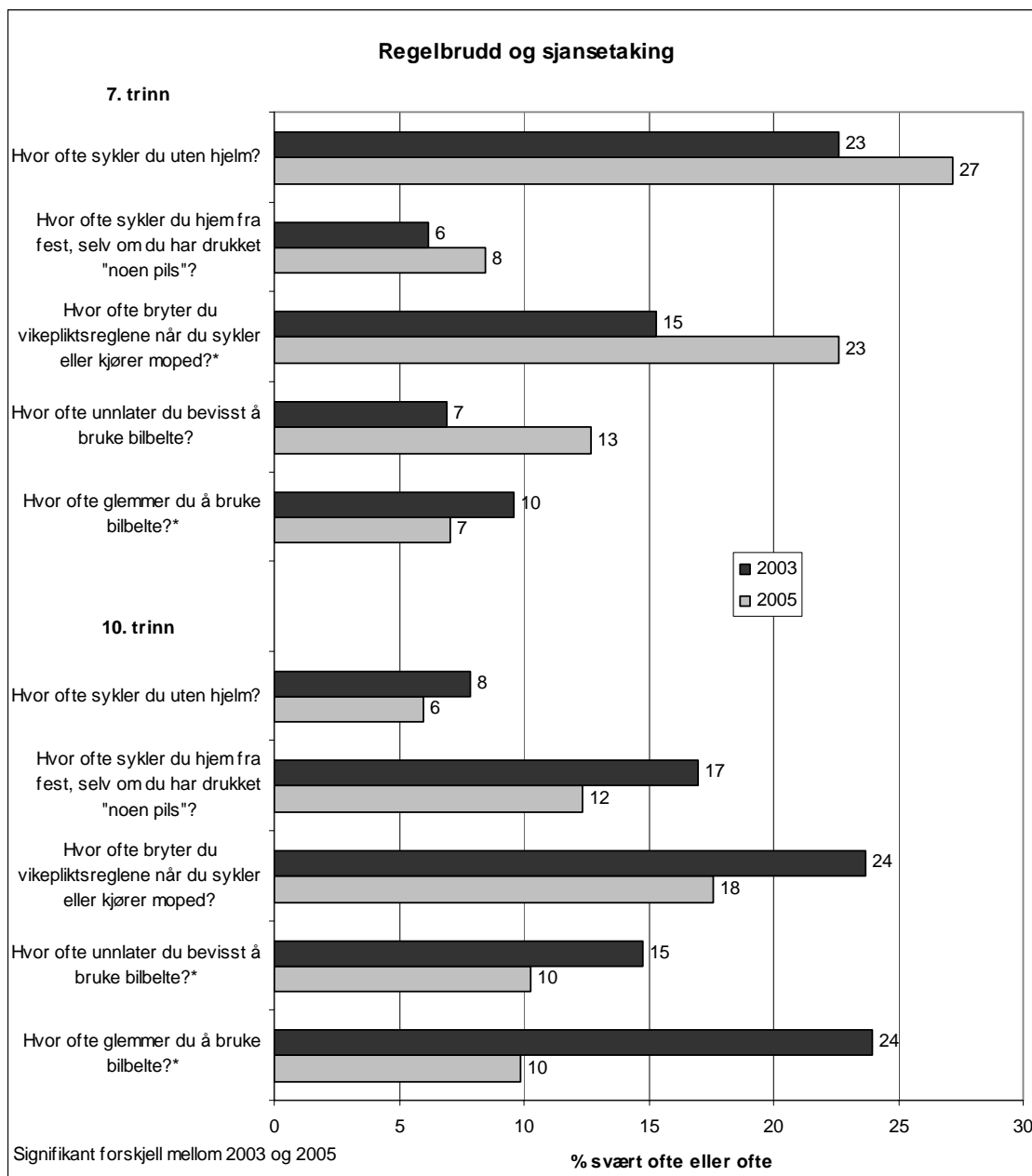
Figur 13. Regelbrudd og sjansetaking, 2005. Svarfordeling i prosent.

Som vist nederst i figur 13, svarer 30 prosent av skoleelevene at de aldri glemmer å ta på seg bilbelte. Ytterligere 40 prosent glemmer dette sjeldent, mens 22 prosent glemmer bilbelte av og til. 8 prosent mener at de glemmer bilbelte ofte eller svært ofte. Undersøkelsen viser at det er en høyere andel som svarer at de aldri glemmer bilbelte, samtidig som det er en lavere andel som ofte glemmer bilbelte i 2005 enn i 2003. Forskjellen mellom svarfordelingen på de to tidspunktene er dessuten signifikant. Også svarene på spørsmålet *Hvor ofte unnlater du bevisst å bruke bilbelte?* peker i positiv retning. Nærmere halvparten av skoleelevene unnlater aldri bevisst å bruke bilbelte, og også her er svarfordelingen signifikant forskjellig fra 2003.

På 7. trinn er det færre som ofte eller svært ofte glemmer å benytte bilbelte i 2005 sammenlignet med 2003, men på den andre siden unnlater flere i 2005 bevisst å bruke bilbelte. Kun endringen i svarfordelingen på det førstnevnte spørsmålet er imidlertid signifikant. For elevene på 10. klassetrinn gjenspeiler tilbakemeldingen på begge bilbeltespørsmålene en positiv utvikling. Færre både unnlater og glemmer å benytte bilbelte. Resultatet støttes i tillegg av at begge endringene er signifikante.

22 prosent av skoleelevene svarer at de ofte eller svært ofte bryter vikepliktsreglene når de sykler eller kjører moped, mens i overkant av halvparten svarer at de sjelden eller aldri gjør dette. Det er kun marginale endringer i svarene i 2005 sammenlignet med 2003. Når vi skiller mellom elever på ulikt klassetrinn viser det seg at det er flere elever på 7. klassetrinn som bryter i 2005 sammenlignet med 2003. Endringen er motsatt for

elevene på 10. klassetrinn, men kun 7. klasse er svarfordelingen på spørsmålet signifikant forskjellig fra 2003.



Figur 14. Regelbrudd og sjansetaking på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.

11 prosent sykler svært ofte eller ofte hjem fra fest selv om de har drukket "noen pils". Her bør vi kunne forvente en del forskjell mellom elever på 7. og 10. klasse som følge av ungdoms debutalder med alkohol. Undersøkelsen viser også at det er signifikant høyere andel elever i 10. klasse som svarer at de ofte eller svært ofte sykler hjem fra fest etter å ha drukket "noen pils". Det er dessuten en betydelig høyere andel elever på 7. klassetrinn som svarer at de aldri sykler hjem fra fest etter å ha drukket "noen pils" (85 prosent) enn elever på 10. klassetrinn (64 prosent).

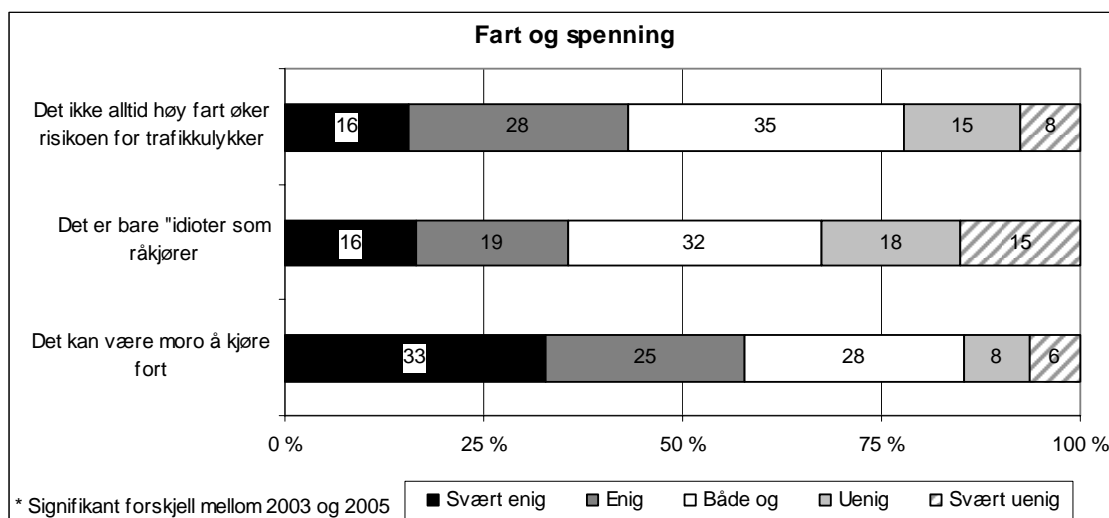
Det siste spørsmålet, *Hvor ofte sykler du uten hjelm?*, gjengitt øverst i figur 14 dreier seg mer om en anbefaling enn om et påbud for ferdsel i trafikken. Nærmere tre av fire

sykler sjelden eller aldri uten hjelm. Endringer fra 2003 er ikke signifikante, men det er verdt å merke seg ulik utvikling på de to trinnene. Flere rapporterer å sykle uten hjelm på 7. trinn, mens utviklingen er omvendt på 10. trinn. Nivåforskjellen mellom trinnene er stor og signifikant. 27 prosent av elevene på 7. klasstrinn svarer at de svært ofte eller ofte sykler uten hjelm, mens det kun er 6 prosent som svarer det samme blant elevene på 10. klasstrinn. Blant de eldste svarer hele 82 prosent at de aldri sykler uten hjelm.

### 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.

Godt over halvparten av elevene (58 prosent) er svært enig eller enig i at det kan være morsomt å kjøre fort, mens 14 prosent sier seg uenig eller svært uenig i denne påstanden. Dette svarer i stor grad til resultatet i 2003. Det er imidlertid signifikante forskjeller mellom svarfordelingen blant 7. og 10. klasseelever i retning av at de eldste i større grad uttrykker enighet med at det er moro å kjøre fort. Hele 41 prosent av elevene på 10. klasstrinn er svært enig i påstanden, i forhold til 26 prosent blant elevene på 7. klasstrinn.

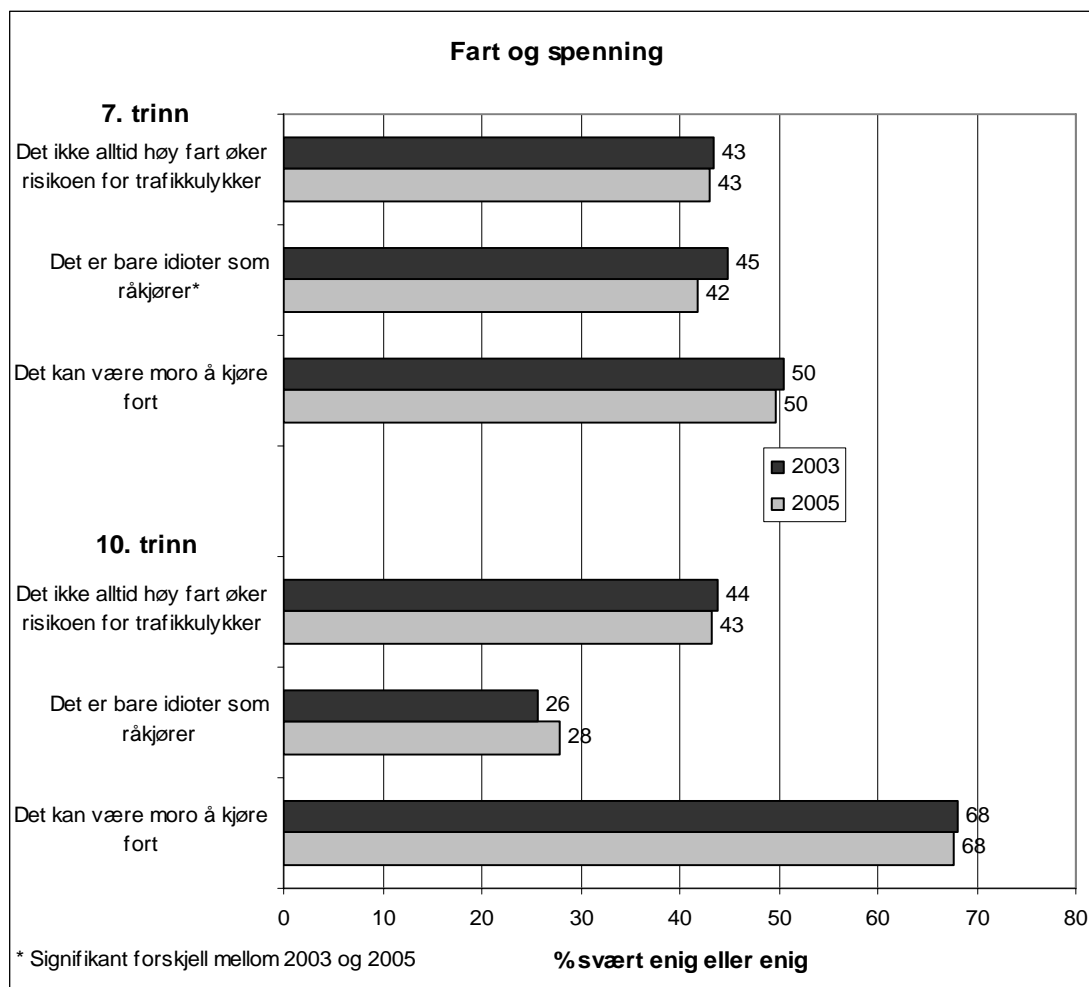


Figur 15. Fart og spenning, 2005. Svarfordeling i prosent.

Det er også signifikante forskjeller mellom elevene på 7. og 10. klasstrinn på påstanden *Det er bare idioter som råkjørere*. Her gir den samlede svarfordelingen uttrykk for at 35 prosent er svært enig eller enig i påstanden. Men dersom vi skiller mellom elever i 7. og 10. klasse er de respektive svarfordelingene henholdsvis 42 og 28 prosent. Disse to påstandene gjenspeiler med andre ord at de yngste uttrykker mer forsiktighet når det gjelder fart og spenning enn de eldste skoleelevene.

Vi inkluderte også en påstand der vi ba informantene vurdere sammenhengen mellom trafikkulykker og fart. Samlet sett er 44 prosent svært enig eller enig i påstanden *Det er ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker*, mens 22 prosent er uenig eller svært uenig. Vurderingene knyttet til sammenhengen mellom fart og ulykker har ikke endret

seg fra 2003. Det er heller ikke signifikante forskjeller mellom elever på ulikt alderstrinn.



Figur 16. *Fart og spenning på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.*

#### 3.4.4 Aksept som passasjer

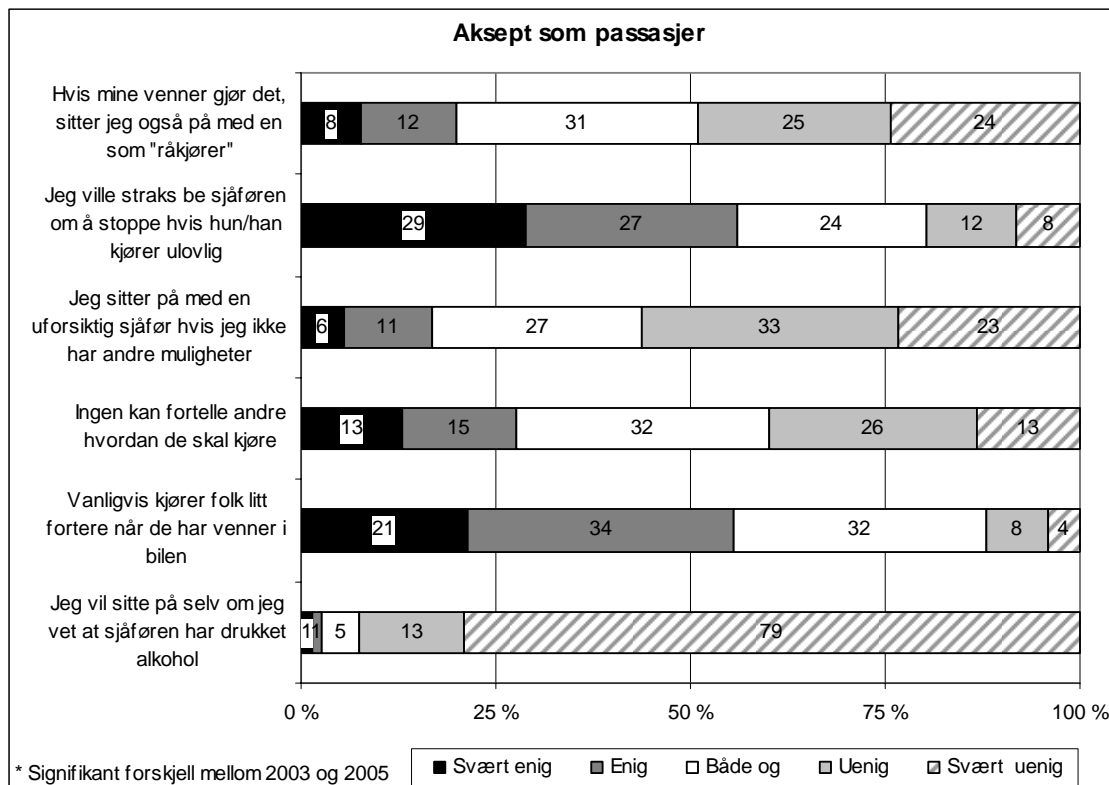
For elever i 7. og 10. klasse er det i praksis som passasjer at de ferdes i bil. Hva aksepterer ulike personer at en fører foretar seg i trafikken før en føler det ubehagelig eller sier fra? Spørreskjemaet inneholdt et sett av spørsmål knyttet til aksept som passasjer.

Nærmere halvparten av elevene er uenig eller svært uenig i påstanden *Hvis mine venner gjør det, sitter jeg også på med en som "råkjører"*, mens 20 prosent sier seg enig eller svært enig. Med andre ord mener en av fem skoleelever at de vil sitte på med en som råkjører dersom vennene gjør det. Endringer fra 2003 til 2005 er ikke signifikante, imidlertid er svarfordelingen signifikant forskjellig mellom trinnene. På 10. klassetrinn er det 5 prosent flere som sier seg enig eller svært enig i påstanden, og hele 13 prosent færre som er helt uenig i påstanden sammenlignet med elever på 7. klassetrinn.

Når vi ser disse svarene i sammenheng med den neste påstanden framstilt i figur 17 er det likevel mange elever som mener de vil gripe inn i sjåførens kjøring. 56 prosent sier seg enig eller svært enig i påstanden *Jeg ville straks be sjåføren om å stoppe hvis*

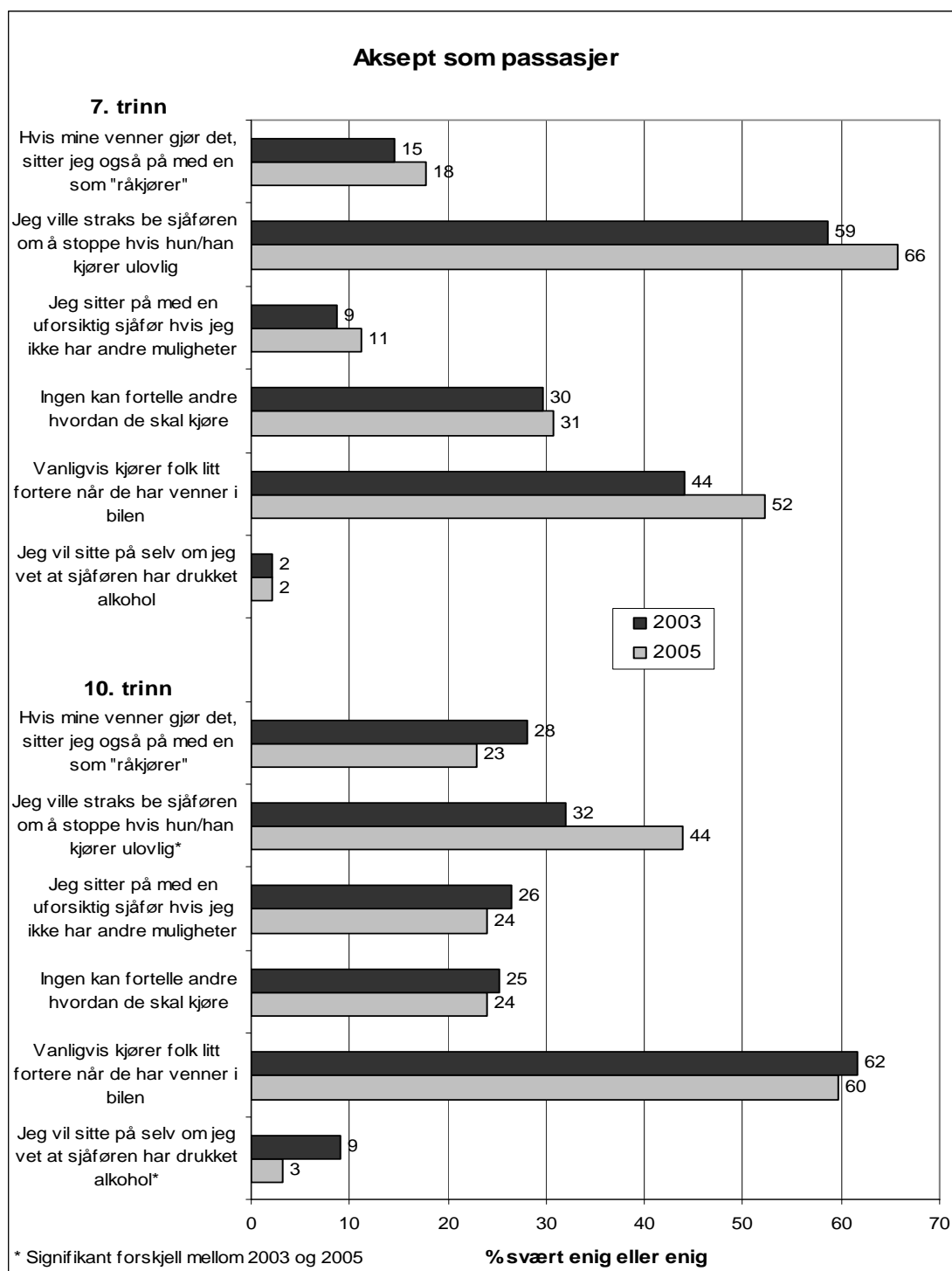


*hun/han kjører ulovlig.* På den andre siden tyder svarene på at en av fem ikke ville gripe inn. For elever på 10. klassetrinn er svarene i 2005 signifikant forskjellige fra 2003, bl.a. er det 12 prosent flere som ville gripe inn dersom føreren kjører ulovlig. Det er likevel hele 22 prosent færre på 10. klassetrinn som svarer at de vil gripe inn sammenlignet med elever på 7. klassetrinn.



Figur 17. Aksept som passasjer, 2005. Svarfordeling i prosent.

Det kan være tilfeller der en av ulike grunner vil kunne føle at en må sitte på med en usikker sjåfør – at en ikke har noe valg. 17 prosent er enig eller svært enig i påstanden *Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis jeg ikke har andre muligheter*. Imidlertid lar i følge undersøkelsen hele 56 prosent denne muligheten gå (uenig eller helt uenig i påstanden). Endringer fra 2003 til 2005 er begrenset og dessuten ikke signifikante. Forskjellen mellom trinnene på dette spørsmålet er derimot signifikant, og svarfordelingene viser at elever på 10. klassetrinn i større grad vurderer det slik at de vil sitte på med en uforsiktig sjåfør dersom de ikke har andre muligheter.



Figur 18. Aksept som passasjer på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.

Dersom det er alkohol inne i bilde ser det annerledes ut. 79 prosent er svært uenig i påstanden *Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol*. Ytterligere 13 prosent er uenig i påstanden. Kun tre prosent er enig eller svært enig i påstanden. På 10. trinn, hvor denne problemstilling er mest aktuell, er utviklingen fra 2003 positiv. Endringen er signifikant og svarene viser at andelen som er svært enig eller enig i påstanden har sunket fra 9 til 3 prosent.

Den nest siste påstanden i figur 18 dreier seg om en form for normgiving eller irrettesetting av andre i forhold til hvordan en bør kjøre. 28 prosent er enige eller svært enige i påstanden *Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre*, mens 40 prosent er uenig eller svært uenig i påstanden. Forskjeller mellom år og mellom elever på de to klasstrinnene er ikke signifikante.

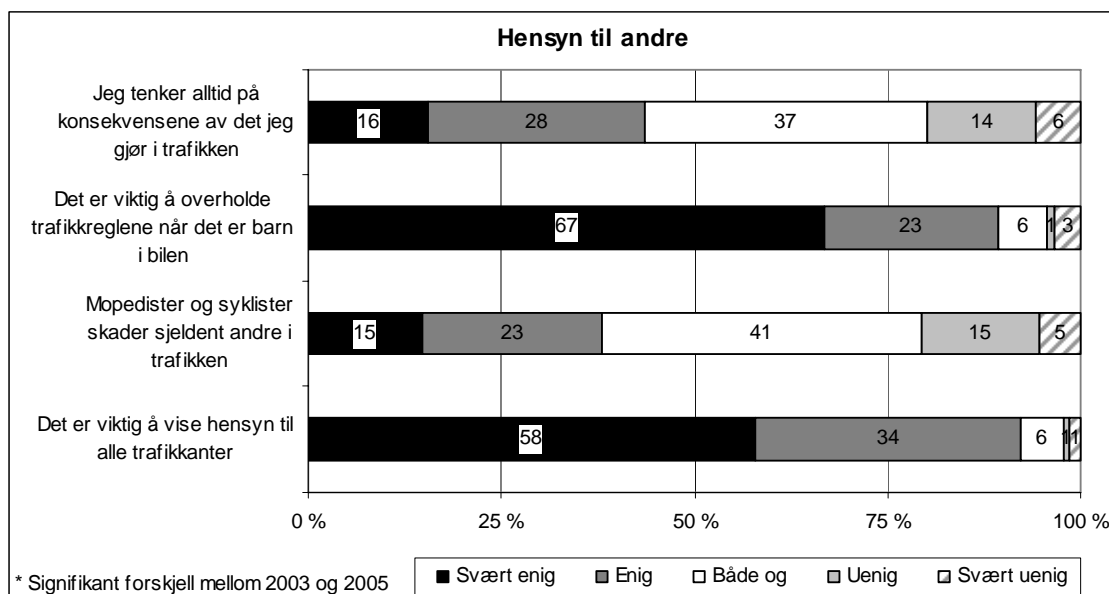
55 prosent er enig eller svært enig i påstanden *Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen*, mens 12 prosent er uenig eller svært uenig i påstanden. Med andre ord mener skoleelevene at føreren av bilen lar seg påvirke av at de har venner i bilen, men ikke ved å redusere farten. Sammenligningen av de to undersøkelsesårene og de to trinnene tilsier at endringer ikke er signifikante.

### 3.4.5 Hensyn til andre

I hvilken grad mener elevene at det er viktig å ta hensyn til andre i trafikken? I veitrafikklovens §3 står det følgende:

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

Spørreskjemaet inneholdt to påstander som gjenspeiler sentrale aspekter i veitrafikklovens §3; *Det er viktig å vise hensyn til alle trafikanter*, og *Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken*.



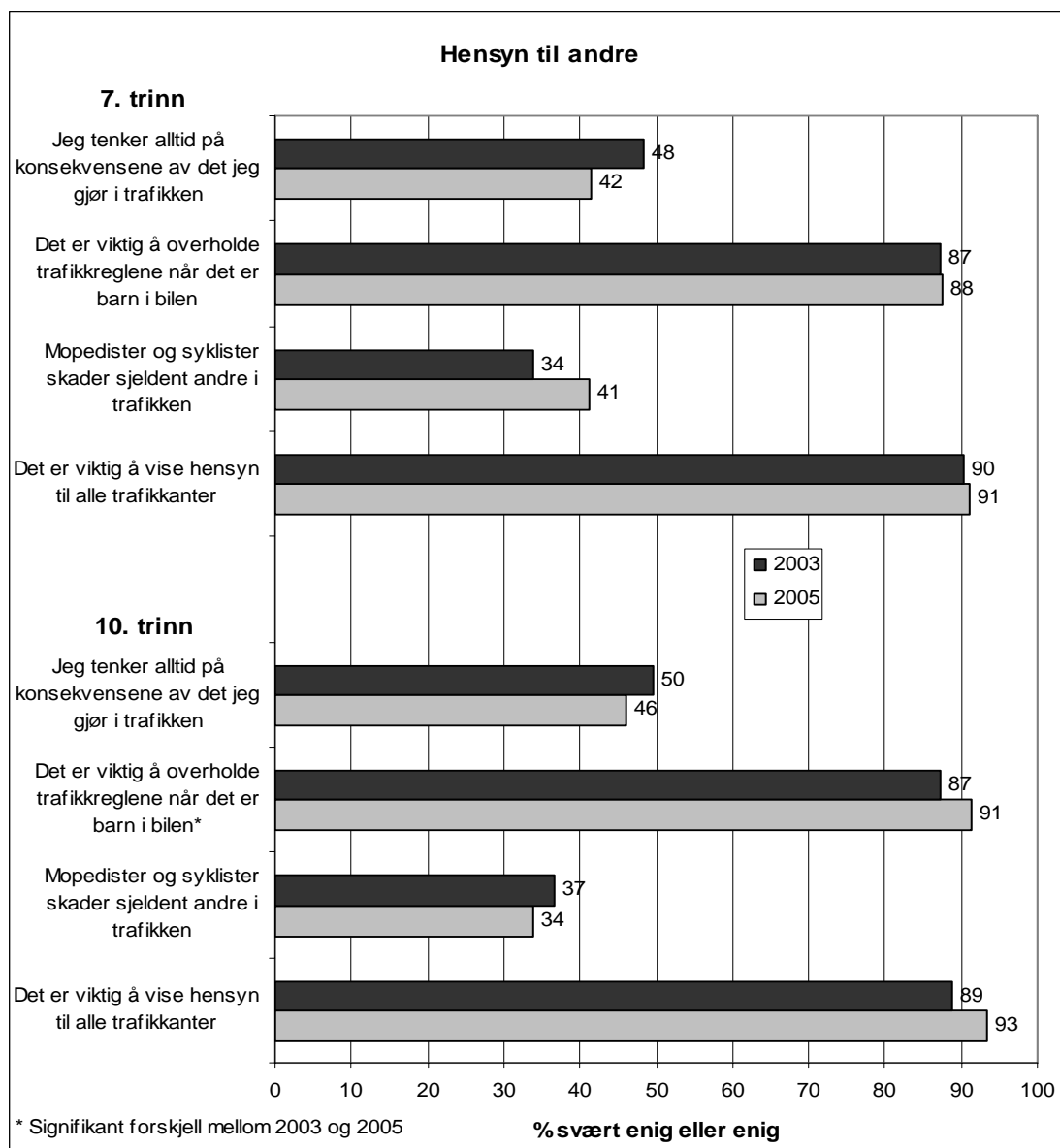
Figur 19. Hensyn til andre, 2005. Svarfordeling i prosent.

60 prosent uttrykker at de er svært enig i den første av disse to påstandene, ytterligere 34 prosent er enig i påstanden. Det er kun marginale endringer mellom de to undersøkelsestidspunktene. Forskjellen mellom svarene blant elever i 7. og 10. klasse er også begrenset og ikke signifikante

Når det gjelder hvorvidt en alltid tenker konsekvenser av handlinger i trafikken, svarer henholdsvis 16 og 28 prosent de er svært enig eller enig i påstanden. En del skoleelever, 37 prosent, uttrykker usikkerhet ved å svare "verken eller". De resterende 20 prosent er

uenig eller svært uenig i påstanden, hvilket tyder på at det er rom for forbedring. Dette illustreres også i figur 20, som viser at det på begge trinn har vært en reduksjon (ikke signifikant) i andelen som *alltid* tenker på konsekvenser.

Når det gjelder den siste påstanden *Mopedister og syklister skader sjeldent andre i trafikken* er henholdsvis 15 og 23 prosent enig eller svært enig, mens 20 prosent er uenig eller svært uenig. Det er ikke signifikante endringer fra 2003 til 2005 eller forskjeller mellom de to alderstrinnene.

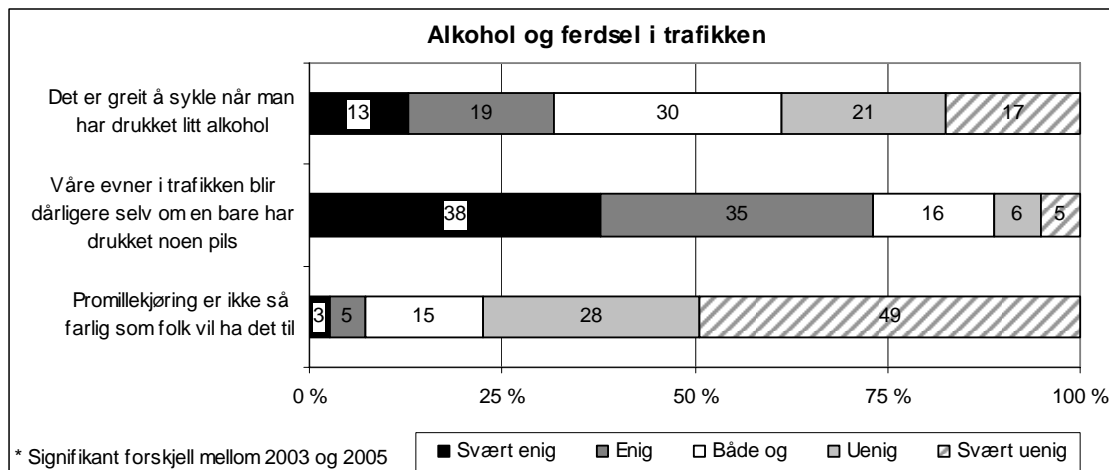


Figur 20. Hensyn til andre på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.

### 3.4.6 Alkohol og ferdsel i trafikken

Selv om alle informantene er under 18 år og ikke har lov til å kjøpe alkohol ble de bedt om å vurdere noen påstander knyttet til alkohol og ferdsel i trafikken. Dette både fordi noen kanskje likevel drikker alkohol, og fordi mange til tross for at de selv ikke drikker alkohol kan forventes å ha tanker om alkohol og ferdsel i trafikken.

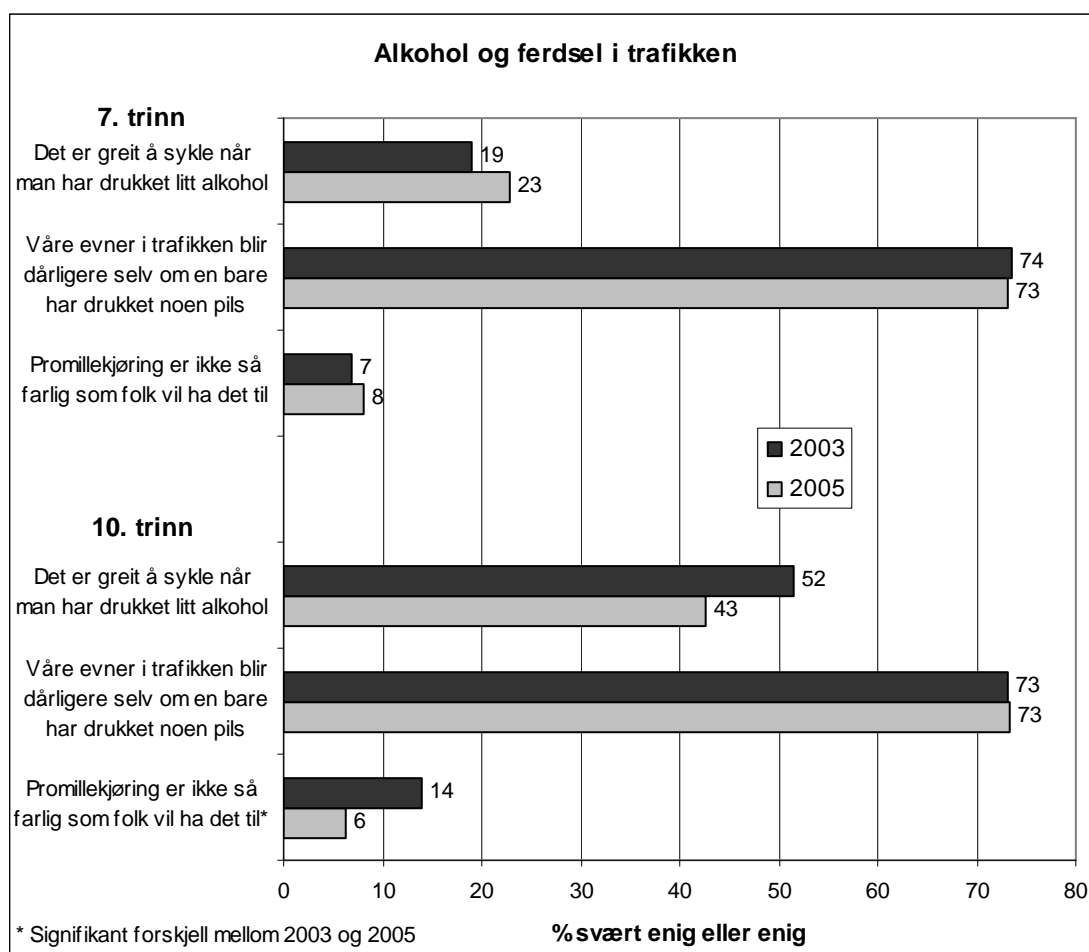
Henholdsvis 13 og 19 prosent sier seg svært enig eller enig i påstanden *Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol*, mens 38 prosent er uenig eller svært uenig. Forskjellen mellom trinnene er signifikant, og hele 20 prosent flere på 10. klassetrinn seg enig eller svært enig i påstanden. Endringen fra 2003 til 2005 er imidlertid ikke signifikant, men aksepten for slik atferd synes å synke på 10. trinn (figur 22).



Figur 21. Alkohol og ferdsel i trafikken, 2005. Svarfordeling i prosent.

Tre av fire er enige eller svært enige i at *Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils*. 11 prosent er uenig eller svært uenig. Forskjeller i svar mellom 2003 og 2005, samt mellom elever på ulikt klassetrinn er ikke signifikante.

Når det gjelder den siste påstanden *Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til*, er 8 prosent enige eller svært enige, mens mer en tre av fire er uenige eller svært uenige. Det er ingen signifikant forskjell mellom undersøkelsestidspunktene for dataene samlet, men på 10. klassetrinn er svarfordelingen signifikant forskjellig i 2005 sammenlignet med 2003. 8 prosent færre svarer at de er enig eller svært enig i påstanden i 2005, igjen et tegn på at aksepten for alkohol i trafikken synker blant de eldste.



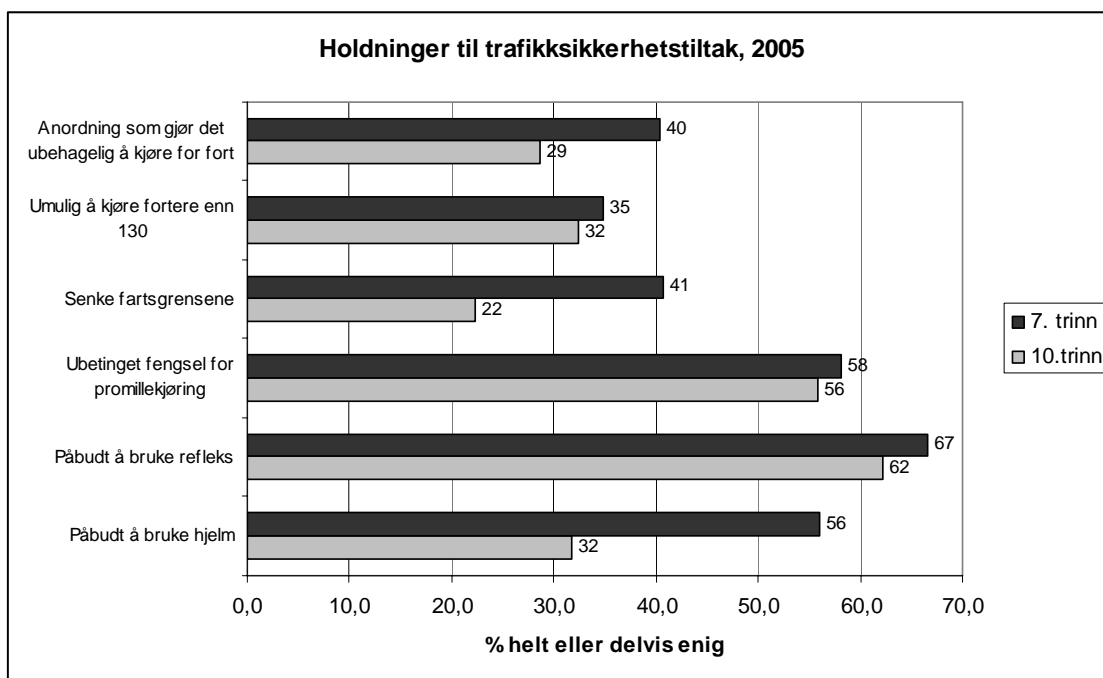
Figur 22. Alkohol og ferdsel i trafikken på 7. og 10. trinn, 2003 og 2005. Svarfordeling i prosent.

## 4 Elevenes vurderinger av trafikksikkerhetstiltak og trafikksikkerhetsaktiviteter

Som nevnt innledningsvis valgte vi å inkludere noen nye spørsmål i 2005. Dette gjelder to bolker. Den ene måler elevenes reaksjoner på 6 ulike tiltak for å bedre trafikksikkerheten. Den andre tar opp elevenes kjennskap til og erfaringer med trafikksikkerhetsarbeid i kommunen, spesielt med tanke på aktivitetene i Trygt hjem-prosjektet. Nedenfor rapporteres svarene på disse to bolkene.

### 4.1 Holdninger til ulike trafikksikkerhetstiltak

Resultatene viser at aksepten for mange av disse tiltakene er generelt større blant de yngre elevene. Særlig gjelder dette for lavere fartsgrenser, hjelmpåbud og "anordningen" som gjør det ubehagelig å kjøre for fort. Når det gjelder toleransen overfor promillekjøring er 7. og 10. klassene derimot mer på linje, og dette er sammen med reflekspåbud det tiltaket som har størst oppslutning.



Figur 23. Holdninger til trafikksikkerhetstiltak, 2005. Svarfordeling i prosent.

## 4.2 Tilbakemeldinger om trafikksikkerhetsarbeidet

Vurdert ut fra svarene gjengitt i tabellen nedenfor legges det i større grad vekt på trafikksikkerhetsaktiviteter på 7. klasses trinn enn 10. klasses trinn. Over halvparten av elevene på dette trinnet mener at skolen legger svært stor eller stor vekt på slike aktiviteter.

Tabell 1. Hvor stor vekt på trafikksikkerhetsaktiviteter ved din skole? Svarfordeling i prosent, 2005.

	7.trinn	10.trinn
Svært stor vekt	18,2	8,4
Stor vekt	34,0	29,3
Liten vekt	21,8	28,1
Svært liten vekt	8,3	18,5
Ikke aktuelt, vet ikke	17,8	15,7
Total	100	100

Samme trend observeres i idrettslag og organisasjoner som elevene er med i. Her er trafikksikkerhetsarbeidet mindre framtrepende enn i skolen, men igjen klart mer til stede der hvor de yngste elevene er organisert.

Tabell 2. Hvor stor vekt på trafikksikkerhetsaktiviteter i idrettslag/organisasjoner som du er med i? Svarfordeling i prosent, 2005.

	7.trinn	10.trinn
Svært stor vekt	15,0	7,4
Stor vekt	18,0	15,6
Liten vekt	19,7	27,5
Svært liten vekt	16,7	15,6
Ikke aktuelt, vet ikke	30,6	34,0
Total	100	100

På spørsmål om hvor stort fokus de synes det har vært på trafikksikkerhet i Karmøy de to siste årene er svarfordelingen blant 7. og 10. klasseelevne ganske lik. Hele to tredjedeler av de spurte mener at det har vært svært stor eller stor oppmerksomhet i denne perioden. Prosjektet og aktivitetene synes dermed å ha blitt godt lagt merke til av elevene i kommunen.

Når det gjelder nullvisjonsprosjektet Trygt hjem konkret, svarer 42 prosent av 7. klasseelevne og 32 prosent av 10. klasseelevne at de kjenner til dette. Videre viser tabellen nedenfor prosentandelen av elevene som har lagt merke til eller deltatt i ulike sider ved prosjektet. Igjen ser en at prosjektet har vært mest synlig blant de yngste elevene.

*Tabell 3. Prosentandel elever som har lagt merke til fysiske utbedringer eller deltatt i trafikksikkerhetsaktiviteter, 2005.*

	7. trinn	10. trinn
Lagt merke til fysiske utbedringer av veinettet?	37,0	29,4
Deltatt i trafikksikkerhetsaktiviteter ved din skole?	45,9	22,3

## 5 Utviklingen i handlings- og holdningsindikatorer

I undersøkelsen fra 2003 ble resultatene analysert med tanke på å identifisere underliggende dimensjoner i elevenes holdninger til og handlinger i trafikken. Her vil vi bruke de samme indikatorene som ble identifisert i 2003 og se hvorvidt og hvordan scoren på disse er endret.

Indikatorene fra 2003 ble konstruert gjennom eksplorerende faktoranalyse. Dette er en metode som brukes til å identifisere underliggende dimensjoner (faktorer) som ikke er direkte målbare, men som kan finnes gjennom fortolkning av hvordan variabler i datamaterialet forholder seg til hverandre. Målet er i dette tilfellet å gruppere et stort antall enkeltspørsmål sammen til ulike *holdningsdimensjoner*. Dette er en måte å forenkle datamangfoldet på. Samtidig bidrar denne metoden til å gi et mer helhetlig bilde av en dimensjon enn det en selvstendig påstand (variabel) gir uttrykk for alene.

Gjennom faktoranalyser av skoleelevnes svar ble det identifisert 5 dimensjoner. En faktoranalyse grupperer som nevnt påstander eller variabler som naturlig hører sammen. For å være sikre på at disse ”gruppene” av variabler uttrykker samme meningsinnhold ble det anvendt 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. 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.



## 5.1 Risikosøking

Holdningsdimensjonen risikosøking 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*. Svaralternativene varierte mellom 1 "svært enig" og 5 "svært uenig". Indikatorenes gjennomsnittsverdier er kategorisert til "risikosøkende" og "ikke-risikosøkende" for å lette fremstillingen av resultatene. Cronbachs alpha for dimensjonen var som i 2003 på 0,81.

Sammenligner en totalresultatene for de to årene ser vi kun en liten nedgang i andelen elever som forsøksvis kan karakteriseres som "risikosøkende". Vi presiserer at denne merkelappen, i likhet med de som følger under de fire andre indikatorene, kun betyr at de har i gjennomsnitt vært mer enige enn uenig med påstander som reflekterer risikosøking. Totalresultatene skjuler en svak økning blant 7. klassene og en markert nedgang i risikosøkende holdninger blant 10. klassene. Fortsatt er likevel de eldste elevene jevnt over mer risikosøkende.

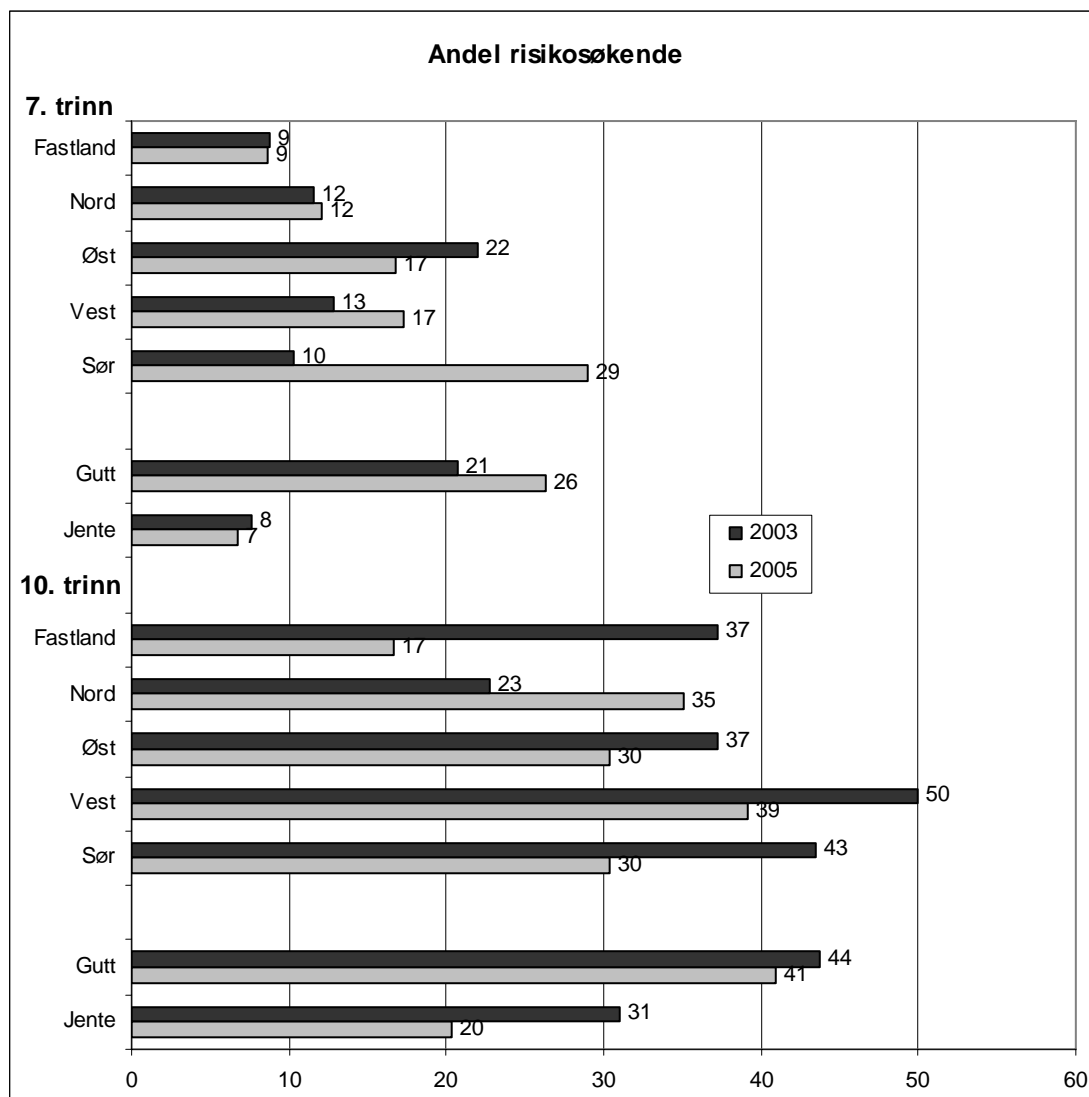
Tabell 4. Andel risikosøkende

	Totalt		7. trinn		10. trinn	
	antall	%	antall	%	antall	%
2003	130	23.6	46	14.0	84	37.8
2005	129	22.6	51	16.1	78	30.6

I figur 24 sammenlignes 2005 med 2003. Resultatene er brutt ned på klasstrinn og fordelt etter geografi (se vedlegg om soneinndelingen) og kjønn. Figuren avslører relativt store forskjeller i ulike elevgruppers holdninger og handlinger knyttet til risiko. Blant annet ser en tydelig forskjell mellom kjønn, med jentene som klart mindre risikosøkende enn guttene.

Når det gjelder endringene fra 2003 er det positive trekk å spore for veldig mange grupper. I kombinasjonen av klasstrinn og kjønn er det kun gutter i 7. klasse som har beveget seg i negativ retning. Særlig blant jenter i 10. klasse er det en klar og positiv holdningsendring på denne indikatoren (en endring som også er signifikant). Selv om guttene på dette trinnet er mindre risikosøkende nå enn i 2003 er avstanden mellom kjønnene større i dag enn for to år siden.

Ulike geografiske mønster for de to trinnene kan tyde på at geografi ikke er viktigere enn alder. Blant elever i 7. klasse er risikosøkende holdninger gradvis mer utbredt når en går fra fastlandet via nord, øst, vest og til sone sør. Dette finnes ikke igjen blant 10. klassene. Selv om fastlandselevne også her er mest forsiktige, er de andre sonene mer jevne med nord og vest som de mest risikosøkende. Når det gjelder utviklingen fra 2003 til 2005 er det for 10. trinn positiv endring i alle soner utenom nord. Blant 7. klassene er det vest og særlig sør som går i feil retning.



Figur 24. Andel risikosøkende på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005.

## 5.2 God trafikkatferd

Dette er en indikator som måler hvorvidt skoleelevene etter egen mening oppfatter seg som gode trafikanter. Indikatoren består av 4 variabler som alle varierer mellom verdien 1 - "helt enig" og verdien 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 som i 2003 på 0,66. Som ovenfor er gjennomsnittsverdiene kategorisert. Igjen presiseres det at kategoriene "gode" og "dårlige trafikanter" kun viser til hvorvidt respondenten har sagt seg mer enig enn uenig i påstandene knyttet til egen trafikkatferd. Hvor mange av skoleelevene har, basert på egne utsagn, en god trafikkadferd?

Samlet sett viser tabell 5 en meget svak nedgang i andelen elever som selv plasserer seg som gode trafikanter. Indikatoren gir i dette tilfellet uttrykk for hvor mange som er mer enig enn uenig i påstander knyttet til god trafikkatferd. Sammenlignet med forrige

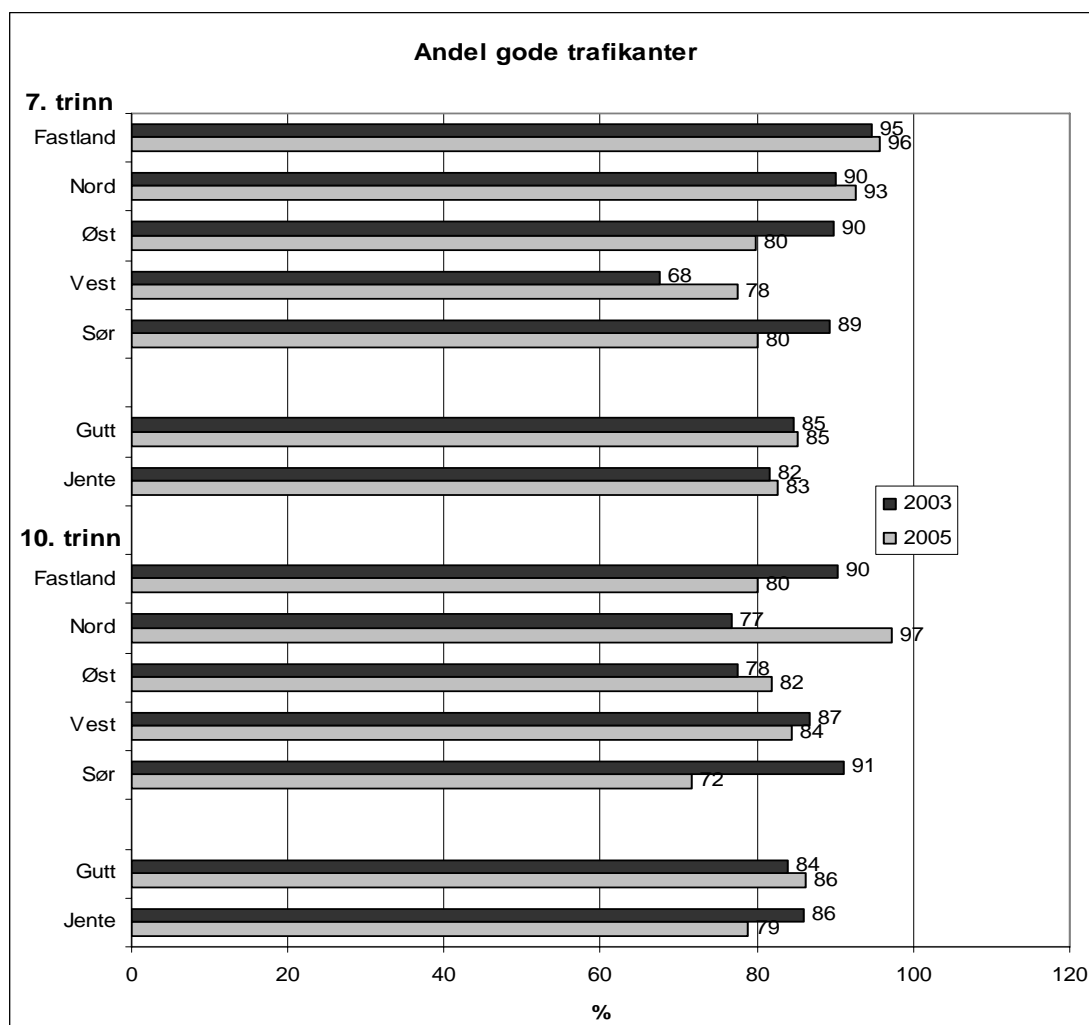
indikator skjuler det seg ikke like mange forskjeller når informasjonen differensieres. Andelen gode trafikanter er tilnærmet like høy i de to klassetrinnene.

Tabell 5. Andel gode trafikanter

	Totalt		7. trinn		10. trinn	
	antall	%	antall	%	antall	%
2003	450	83.8	266	83.1	184	84.8
2005	467	83.2	260	83.9	207	82.5

Figur 25 viser resultatene brutt ned på klassetrinn, med fordelingen innenfor klassetrinnene etter kjønn og geografisk sone. Forskjellen mellom kjønnene er mindre tydelig enn for risikoindekoren, selv om gjennomsnittet for guttenes selv plassering er signifikant høyere enn jentenes.

Blant endringene fra 2003 til 2005 viser fordelingen etter kjønn og alderstrinn at alle utenom jenter i 10. har hatt en positiv utvikling, og at det er kun denne gruppen som står bak den moderate nedgangen fra 2003. Ser vi på sonene er det i nord god framgang for 7. klassene og særlig for 10. klassene. For sone sør er det derimot grunn til bekymring, både blant de yngste og de eldste elevene synker andelen med god trafikantferd markert.



Figur 25. Andel gode trafikanter på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005.

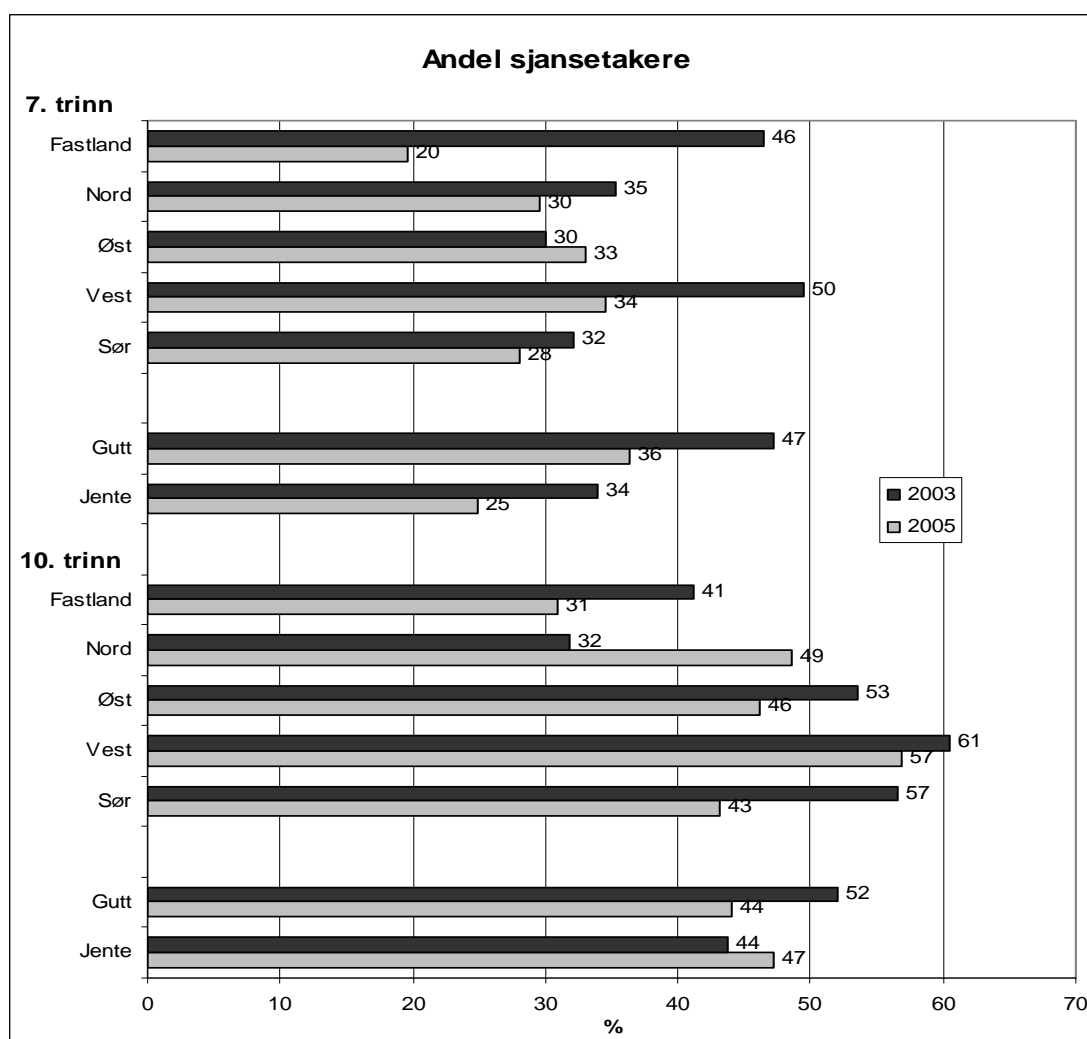
### 5.3 Sjansetaking som trafikant

Dimensjonen består her av to variabler som begge varierer mellom verdien 1 - "Svært enig" og verdien 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 0,76, mot 0,80 i 2003. Indikatoren ble kategorisert til "sjansetakere" og "ikke-sjansetakere".

Tabell 6. Andel sjansetakere.

	Totalt		7. trinn		10. trinn	
	antall	%	Antall	%	antall	%
2003	238	43.6	131	40.4	107	48.2
2005	209	37.1	95	30.4	114	45.6

Tabell 6 viser en klar nedgang i antallet elever som kan karakteriseres som sjansetakere i trafikken. Hele 6,5 prosent færre elever plasserer seg i 2005 på "feil" side av denne indikatoren. Nedgangen er størst på 7. trinn, hvor reduksjonen i sjansetakere er på hele 10 prosent. Avstanden mellom trinnene er dermed større i 2005, på 10. trinn er det 15 prosent flere sjansetakere enn på 7. trinn.



Figur 26. Andel sjansetakere på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005.

Figur 26 viser at den positive utviklingen på denne indikatoren er et resultat av en nedgang i de fleste undergrupper, både for 7. og for 10. klassetrinn. Unntaket er igjen jenter i 10. klasse som tar litt flere sjanser enn i 2003. Kombinert med en markert nedgang i sjansetaking for guttene på dette trinnet betyr dette at forholdet mellom kjønnene er snudd siden 2003. Både på trafikkatferd- og sjansetakingsindikatoren er altså resultatene for jenter i 10. klasse dårligere enn guttenes.

Den negative utviklingen for jenter i 10. klasse er først og fremst lokalisert i sone nord, og det er også den eneste sonen som har en tydelig tilbakegang. På den positive siden er det særlig stor framgang på fastlandet, og litt mer moderat i de andre sonene.

## 5.4 Opptatt av risiko

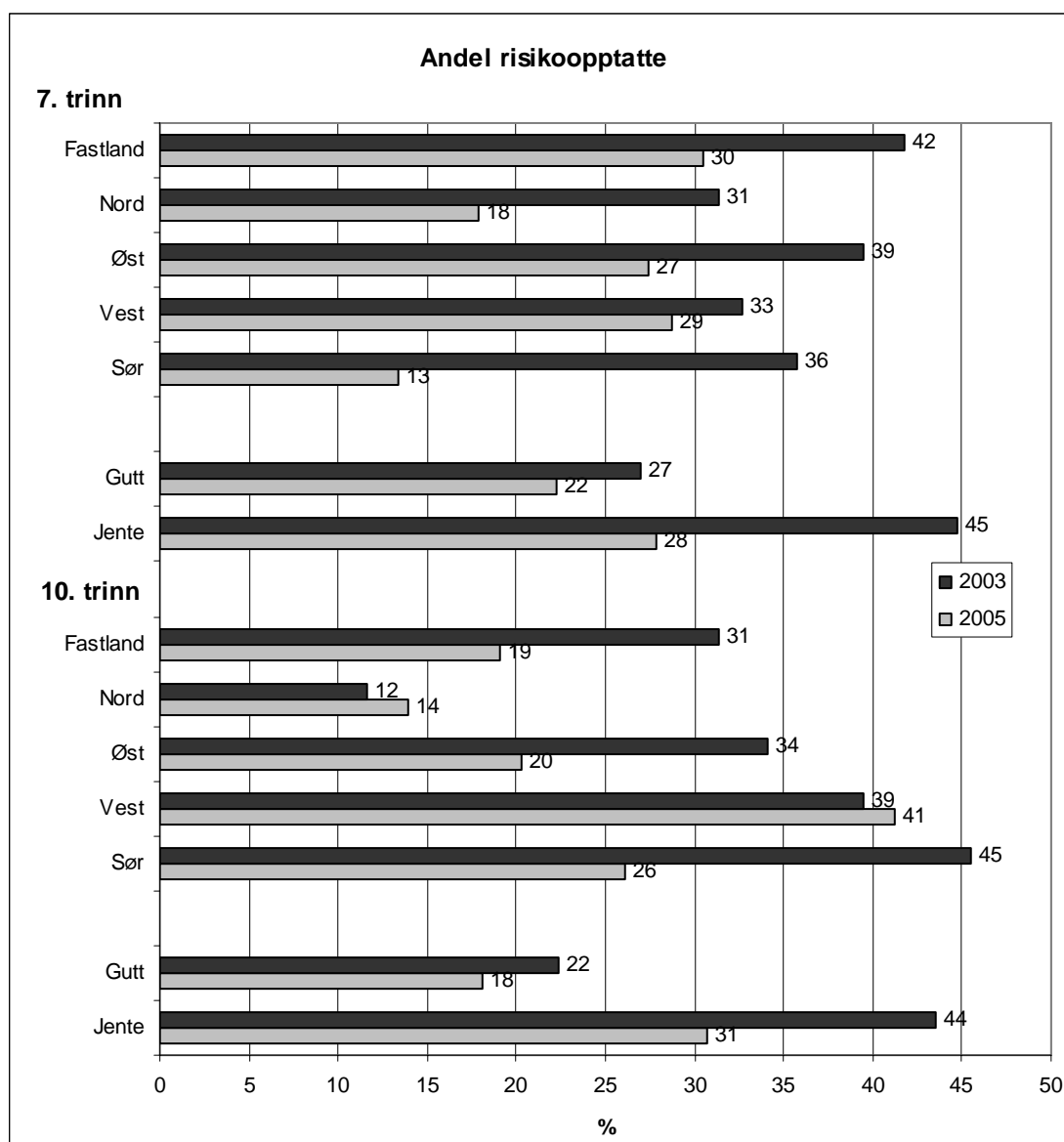
Denne dimensjonen måler hvorvidt skoleelevene er opptatt av risiko. Indikatoren består av 3 variabler som alle varierer mellom verdien 1 - "svært ofte" og verdien 5 - "aldri". Eksempler på variabler som inngår i indikatoren er: *Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy* og *Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje deg*. Cronbachs alpha var på 0,84, mot 0,83 i 2003. Igjen valgte vi å kategorisere indikatoren for å lette fremstillingen, denne gangen med merkelappene "risikoopptatt" og "ikke risikoopptatt".

Gjennomgangen av enkeltspørsmål i kapittel 3 viste en klar nedgang i hvor ofte elevene tenker på uhell og risiko. Dette slår ikke uventet også ut på denne indikatoren, hele 10 prosent færre kan betegnes som risikoopptatte i 2005. Reduksjonen er stor på begge trinn, men størst for de yngste. Andelen risikoopptatte er gått fra rundt en tredjedel til en fjerdedel både i 7. og 10.

Tabell 7. Andel risikoopptatte

	Totalt		7. trinn		10. trinn	
	antall	%	antall	%	antall	%
2003	184	34.5	114	36.0	70	32.3
2005	141	24.8	79	25.2	62	24.4

Figur 27 viser at det særlig er jentene som tenker mye mindre på uhell sammenlignet med hva de gjorde i 2003. Både på 7. og 10. trinn skjer det dermed en tilnærming mellom kjønnene, selv om det fortsatt er slik at jentene er mer risikoopptatte. Den geografiske fordelingen av risikoopptatte elever er ujevn. I nord er elevene minst opptatt av risiko, mens de i vest tenker mest på uhell o.l. Reduksjon i risikoopptatthet er imidlertid fordelt på de fleste sonene, med unntak av vest som ligger stabilt på et høyt nivå.



Figur 27. Andel risikoopptatte på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005.

## 5.5 Riktig regelbruk

Denne indikatoren er konstruert på bakgrunn av 7 variabler. Indikatoren måler skoleelevenes syn på viktigheten av riktig regelanvendelse i trafikken. Eksempler på variabler som inngår i konstruksjonen av indikatoren er: *Det er like viktig at syklistene og mopedistene forholder seg til trafikreglene som bilistene* og *Det er viktig å overholde trafikreglene når det er barn i bilen*. Cronbachs alpha for denne indikatoren er på 0,67 mot 0,70 i 2003. Ut fra gjennomsnittet på disse variablene er elevene kategorisert som enten "regeloverholdere" eller "regelbrytere".

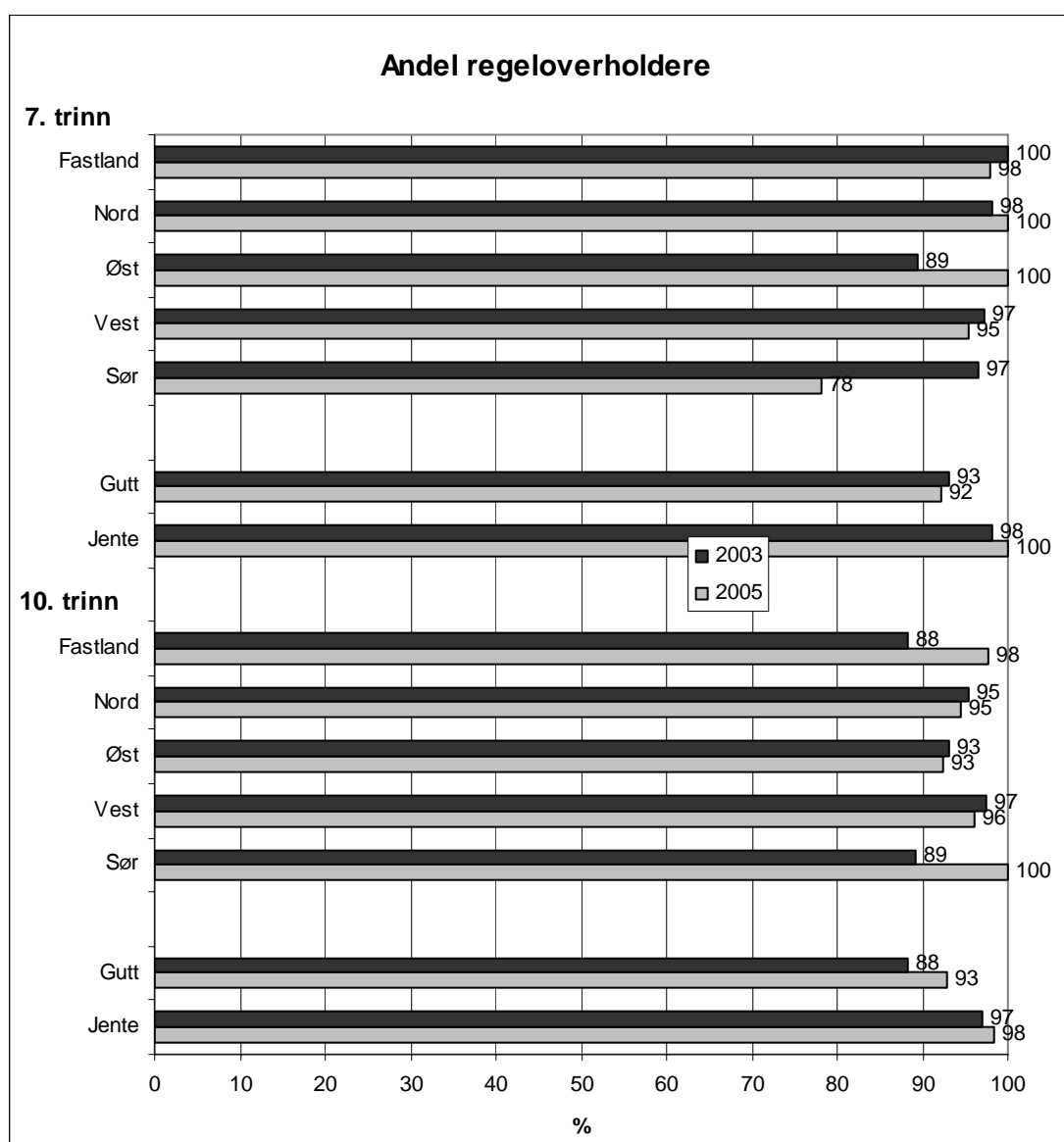
Tabellen nedenfor viser for det første et veldig høyt nivå på Karmøyelevenes forhold til regelbruk i trafikken, både på 7. og 10. trinn. Videre ser vi at fra et allerede godt resultat i 2003 er andelen regeloverholdere blitt enda høyere i 2005.

Tabell 8. Andel regeloverholdere

	Totalt		7. trinn		10. trinn	
	antall	%	antall	%	antall	%
2003	524	94.4	319	95.8	205	92.3
2005	552	96.0	307	96.2	245	95.7

Figur 28 viser at jentene er, ifølge egen tilbakemelding, hakket bedre enn guttene på regelbruk. Blant elevene i 7. klasse er det faktisk full uttelling for jentene, dvs. at alle har fått merkelappen regeloverholdere.

Full uttelling er det også i tre av sonene, henholdsvis nord og øst for 7. trinn og sør for 10. trinn. Videre viser figuren en meget jevn geografisk fordeling av regeloverholdere, med unntak av elever i 7. klasse i sone sør som skiller seg ut med lavest score. Blant 10. klassingene ser vi bl.a. at de to sonene som hadde lavest score i 2003, sør og fastland, har kommet opp på nivå med de andre.



Figur 28. Andel regeloverholdere på 7. og 10. trinn etter kjønn og sone, 2003 og 2005.

## 6 Sammenheng mellom holdning og handling

Gjennomgangen av resultatene i kapittel 3 og 5 har vist at både holdninger og handlinger blant Karmøyelevene er endret til en viss grad. De fleste av endringene er av det positive slaget. Kunnskap om risikosituasjoner synes å være hevet, samtidig som elevenes trafikkatferd er sikrere slik rapportering av færre uhell og færre sjansetakere tyder på. Hva så med sammenhengen mellom holdninger og handlinger? Et av målene med en trafiksikkerhetskampanje vil være at holdninger og kunnskap om trafiksikkerhet skal bli mer styrende for elevenes atferd i trafikken. Av dette følger det at betydningen av bakgrunnsvariabler (geografi, kjønn, alder) som ofte forklarer mye av variasjonen i vår trafikkatferd helst reduseres. På bakgrunn av dette kan vi tenke oss følgende resultat av en vellykket trafiksikkerhetskampanje: For det første forventes en sterkere sammenheng mellom holdninger og handlinger, kontrollert for bakgrunnsvariabler, etter at hele eller deler av kampanjen er gjennomført. For det andre forventes det at bakgrunnsvariabler mister betydning. Dersom så er tilfelle har trafikkatferdsendringene skjedd i tråd med hva prosjektet forutsetter, noe som øker sannsynligheten for at endringene er resultat av aktivitetene i selve prosjektet.

En måte å teste sammenhengen mellom holdninger og handlinger på er å bruke statistisk regresjonsanalyse. Dette er en type analyse som er mye brukt for å studere årsakssammenhenger mellom variabler. Nedenfor er det gjengitt resultater fra to regresjonsanalyser hvor vi prøver å forklare hvilke forhold som påvirker utviklingen i sjansetakingsindikatoren (tabell 9) og atferdsindikatoren (tabell 10) fra kapittel 5. Bakgrunnsvariabler for klasse, kjønn og sone, samt holdningsindikatorer fra kapittel 5 skal forklare variasjonen i disse to handlingsindikatorene.

Tabell 9. Multivariat regresjonsanalyse, sjansetaking som avhengig variabel.

År	Uavhengige variabler	B	Beta	t	Sig.
<b>2003</b>	Konstant	0,07		0,16	0,88
	Bakgrunn <b>Sone</b>	<b>0,09</b>	<b>0,12</b>	<b>3,00</b>	<b>0,00</b>
	Bakgrunn Kjønn	-0,04	-0,02	-0,46	0,65
	Bakgrunn <b>Klassetrinn</b>	<b>0,06</b>	<b>0,08</b>	<b>1,93</b>	<b>0,05</b>
	Holdning <b>Risikosøking</b>	<b>0,67</b>	<b>0,44</b>	<b>9,99</b>	<b>0,00</b>
	Holdning Risiko-opptatt	-0,06	-0,05	-1,28	0,20
Justert R <sup>2</sup> – 0,23					
<b>2005</b>	Konstant	0,32		0,72	0,47
	Bakgrunn Sone	0,02	0,03	0,72	0,47
	Bakgrunn Kjønn	0,08	0,04	0,97	0,33
	Bakgrunn Klassetrinn	-0,03	-0,04	-1,03	0,31
	Holdning <b>Risikosøking</b>	<b>0,77</b>	<b>0,48</b>	<b>11,65</b>	<b>0,00</b>
	Holdning Risiko-opptatt	0,03	0,03	0,73	0,47
Justert R <sup>2</sup> – 0,21					

Uthevede variabler har signifikant effekt på den avhengige variabelen

Tabell 9 viser at effekten av klassetrinn og geografisk sone er signifikant i 2003, men ikke i 2005. Bosted er ikke lenger en forklaringsvariabel når nivået på elevenes sjansetaking studeres, det samme gjelder for alder (klassetrinn). Videre er holdninger til



risiko ørlite viktigere for nivået på sjansetaking i 2005 sammenlignet med 2003. Resultatene fra analysen peker dermed kun forsiktig i retning av at Trygt hjem har hatt effekt på elevenes sjansetaking gjennom å endre deres holdninger.

Tabell 10. Multivariat regresjonsanalyse, atferd som avhengig variabel.

År	Uavhengige variabler	B	Beta	t	Sig.
<b>2003</b>	Konstant	2,46		5,67	0,00
	Bakgrunn <b>Sone</b>	<b>-0,05</b>	<b>-0,09</b>	<b>-2,21</b>	<b>0,03</b>
	Bakgrunn <b>Kjønn</b>	<b>-0,23</b>	<b>-0,16</b>	<b>-3,53</b>	<b>0,00</b>
	Bakgrunn Klassestrinn	-0,03	-0,07	-1,42	0,16
	Holdning Risikosøking	-0,06	-0,05	-0,90	0,37
	Holdning <b>Risiko-opptatt</b>	<b>0,16</b>	<b>0,21</b>	<b>4,65</b>	<b>0,00</b>
	Holdning Regelbruk	0,10	0,09	1,60	0,11
Justert R <sup>2</sup> – 0,07					
<b>2005</b>	Konstant	2,914		7,050	,000
	Bakgrunn <b>Sone</b>	<b>-0,060</b>	<b>-,106</b>	<b>-2,596</b>	<b>,010</b>
	Bakgrunn <b>Kjønn</b>	<b>-,296</b>	<b>-,208</b>	<b>-4,905</b>	<b>,000</b>
	Bakgrunn Klassestrinn	-,034	-,070	-1,644	,101
	Holdning <b>Risikosøking</b>	<b>-,134</b>	<b>-,128</b>	<b>-2,246</b>	<b>,025</b>
	Holdning <b>Risiko-opptatt</b>	<b>,093</b>	<b>,123</b>	<b>2,937</b>	<b>,003</b>
	Holdning <b>Regelbruk</b>	<b>,185</b>	<b>,151</b>	<b>2,744</b>	<b>,006</b>
Justert R <sup>2</sup> – 0,11					

Uthevede variabler har signifikant effekt på den avhengige variabelen

Analysen av elevenes trafikkatferd over er imidlertid mer klar når det gjelder effekten av holdningsindikatorne. Det er ikke skjedd noen endring hva gjelder bakgrunnsvariablene, både sone og kjønn er signifikante begge årene. I 2005 har imidlertid tre holdningsindikatorer signifikant effekt på elevenes trafikkatferd, mot kun en signifikant holdningsindikator i 2003. Dette styrker antagelser om at en del av de positive resultatene fra undersøkelsen i 2005, rapportert i kapittel 3 og 5, kan relateres til aktivitetene i Trygt hjem prosjektet.

## 7 Oppsummering

Sammenligningen av resultatene fra 2003 og 2005 tyder på at det på flere områder har skjedd endringer, både når det gjelder skoleelevenes holdninger til og handlinger i trafikken. Nedenfor oppsummeres de viktigste funnene:

### *Transportmiddelbruk*

Den daglige bruken av sykkel på strekningen som elevene reiser oftest har økt klart, samtidig som resultatene for bil viser en like klar nedgang. Økningen i sykkelens andel av daglig transportmiddelbruk ser dermed ut til å være et resultat av at elevene går fra å være passasjerer i bil til å velge sykkel.

**Trafikkuhell**

Elevene rapporterer færre uhell med personskade, 353 i 2003 mot 337 i 2005. Dette svarer til henholdsvis 0,73 og 0,65 uhell med personskade per elev. Reduksjonen i andel uhell med personskade knytter seg i stor grad til moped og passasjer i buss.

Oppsummering av handlinger og holdninger er basert på dimensjonene gjennomgått i kapittel 5:

**Risikosøking**

Resultatene viser en svak økning i risikosøkende holdninger blant 7. klasseelevene, mens tilsvarende holdninger blant 10. klassene har gått markert ned. Særlig blant jenter i 10. klasse er det en klar og positiv holdningsendring på denne indikatoren (en endring som også er signifikant). Selv om guttene på dette trinnet er mindre risikosøkende nå enn i 2003 er avstanden mellom kjønnene større i dag enn for to år siden.

**God trafikkatferd**

På denne dimensjonen finner vi en svak nedgang i andelen elever som vurderer seg selv som gode trafikkanter. Fordelingen etter kjønn og alderstrinn viser at det er jenter i 10. som står bak denne nedgangen. De andre gruppene har hatt en svak, men positiv utvikling.

**Sjansetaking**

Det har vært en klar nedgang i antallet elever som kan karakteriseres som sjansetakere i trafikken. Nedgangen er størst på 7. trinn (10 prosent). På 10. trinn er det 15 prosent flere sjansetakere enn på 7. trinn.

Unntaket fra den gode trenden er igjen jenter i 10. klasse som tar litt flere sjanser enn i 2003. Denne utviklingen er først og fremst lokalisert i sone nord, og det er også den eneste sonen som har en tydelig tilbakegang. På 10. trinn er forholdet mellom kjønnene snudd siden 2003. Både på trafikkatferd- og sjansetakingsindikatoren er resultatene for jenter i 10. klasse dårligere enn guttenes.

**Opptatt av risiko**

Andelen risikoopptatte elever har sunket fra rundt en tredjedel til en fjerdedel både på 7. og 10. trinn. Særlig jentene tenker mye mindre på uhell sammenlignet med hva de gjorde i 2003. Både på 7. og 10. trinn skjer det dermed en tilnærming mellom kjønnene, selv om det fortsatt er slik at jentene er mer risikoopptatte.

**Riktig regelbruk**

Fra et allerede høyt nivå i 2003 er andelen regeloverholdere i 2005 steget til 96 %. Økningen finner sted på begge trinn og det er kun marginale forskjeller mellom trinnene. Jentene er hakket bedre enn guttene på regelbruk, bl.a. har alle jentene i 7. klasse fått merkelappen regeloverholdere.

**Tilbakemeldinger om trafikksikkerhetsarbeid og Trygt hjem**

Nesten 4 av 10 elever bekrefter konkret kjennskap til nullvisjonsprosjektet Trygt hjem. Det ser også ut til at Trygt hjem og aktivitetene i prosjektet blir lagt merke til blant de som ikke kjenner eller husker prosjektet ved navn. To tredjedeler av de spurte mener nemlig det har vært svært stor eller stor oppmerksomhet rundt trafikksikkerhet i Karmøy i løpet av de siste to årene.

.....

Undersøkelsen viser at mye har gått i riktig retning fra 2003 til 2005. Både holdninger og handlinger blant Karmøyelevne er endret til en viss grad. Kunnskap om risikosituasjoner synes å være hevet, samtidig som elevenes trafikkatferd er sikrere slik rapportering av færre uhell og færre sjansetakere tyder på. Trygt hjem ser dermed ut til å ha effekt, og analysen av sammenhengen mellom holdninger og handlinger tyder på at denne effekten er direkte knyttet til aktivitetene i prosjektet. Holdningsvariabler er bedre prediktorer for elevenes trafikkatferd i 2005 enn i 2003, samtidig som betydningen av bakgrunnsvariabler for elevenes sjansetaking synker.

Det er likevel områder som kan forbedres også i tiden framover. Selv om bakgrunnsvariabler som kjønn, sone og alder synes mindre viktige i 2005 er det ikke alltid de positive resultatene er likt fordelt mellom 7. og 10. trinn eller gutter og jenter. Bl.a. viser indikatoren for trafikkatferd og sjansetaking en negativ utvikling for jenter på 10. trinn. Forhåpentligvis kan rapporten gi et grunnlag for å vurdere hva som har fungert og hva som kan gjøres bedre i den perioden som gjenstår av nullvisjonsprosjektet i Karmøy kommune.

## Vedlegg 1 - Frekvensfordelinger

Svarfordeling for hvert spørsmål fordelt på 7. og 10. klassetrinn og undersøkelsesårene 2003 og 2005.

Transportmiddelbruk							
År	Trinn		Daglig	Noen ganger i uken	Noen ganger i måneden	Aldri	Total
2003	7	Går til fots	108	107	38	38	291
		Sykler	120	119	43	22	304
		Kjører moped		3	16	241	260
		Passasjer i bil	75	122	66	32	295
		reiser kollektivt	28	42	81	109	260
		Annet	11	17	24	49	101
	10	Går til fots	95	39	29	23	186
		Sykler	63	54	39	29	185
		Kjører moped	9	24	38	108	179
		Passasjer i bil	76	70	33	14	193
		reiser kollektivt	63	27	49	41	180
		Annet	16	6	4	36	62
2005	7	Går til fots	103	78	64	51	296
		Sykler	131	113	44	22	310
		Kjører moped	2	3	8	258	271
		Passasjer i bil	44	125	72	57	298
		reiser kollektivt	22	29	49	178	278
		Annet	4	10	15	108	137
	10	Går til fots	89	44	35	45	213
		Sykler	92	61	32	43	228
		Kjører moped	1	8	10	184	203
		Passasjer i bil	65	71	56	26	218
		reiser kollektivt	62	39	57	61	219
		Annet	12	4	11	70	97

Trafikkuhell					
År	Trinn		Ja	Nei	Total
2003	7	Uhell med personskade som gående	25	273	298
		Uhell med personskade med sykkel	93	210	303
		Uhell med personskade med moped	4	285	289
		Uhell med personskade som passasjer i bil	25	269	294
		Uhell med personskade som passasjer i buss	9	276	285
		Uhell med personskade, annet	16	207	223
	10	Uhell med personskade som gående	21	169	190
		Uhell med personskade med sykkel	79	124	203
		Uhell med personskade med moped	23	171	194
		Uhell med personskade som passasjer i bil	34	159	193
		Uhell med personskade som passasjer i buss	15	174	189
		Uhell med personskade, annet	9	120	129
2005	7	Uhell med personskade som gående	29	263	292
		Uhell med personskade med sykkel	100	203	303
		Uhell med personskade med moped	5	280	285
		Uhell med personskade som passasjer i bil	35	255	290
		Uhell med personskade som passasjer i buss	2	283	285
		Uhell med personskade, annet	18	202	220
	10	Uhell med personskade som gående	23	207	230
		Uhell med personskade med sykkel	78	158	236
		Uhell med personskade med moped	7	217	224
		Uhell med personskade som passasjer i bil	27	203	230
		Uhell med personskade som passasjer i buss	6	218	224
		Uhell med personskade, annet	7	160	167

Aksept for sjansetaking og regelbrudd								
År	Trinn		Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
2003	7	Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri	45	55	58	57	105	320
		Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort	25	25	63	100	110	323
		Det er like viktig at syklister og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister	125	101	55	21	22	324
		Alle i bilen bør bruke bilbelte	238	68	13	4	6	329
	10	Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri	53	60	47	29	31	220
		Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort	25	30	59	65	41	220
		Det er like viktig at syklister og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister	85	69	44	12	11	221
		Alle i bilen bør bruke bilbelte	137	53	19	6	6	221
2005	7	Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri	57	43	48	66	100	314
		Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort	32	38	64	99	81	314
		Det er like viktig at syklister og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister	116	109	46	18	24	313
		Alle i bilen bør bruke bilbelte	244	38	16	1	16	315
	10	Det er ikke nødvendig å vente på "grønn mann" når veien er fri	53	70	62	32	36	253
		Hvis en er en god fører, er det helt greit å kjøre litt fort	18	26	76	87	46	253
		Det er like viktig at syklister og mopedister forholder seg til trafikkreglene som bilister	103	77	47	16	9	252
		Alle i bilen bør bruke bilbelte	196	46	10	2		254

Vurdering av risiko								
År	Trinn		Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
2003	7	Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken på Karmøy	30	77	131	65	15	318
		Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	32	44	123	79	35	313
		Jeg er usikker på vikepliktsregelen når jeg sykler/kjører moped	24	57	116	61	53	311
		Fartshumper gjør at bilene setter ned farten	142	106	42	17	7	314
		Glatte og våte veier gjør meg usikker når jeg sykler/kjører moped	108	108	47	28	23	314
	10	Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken på Karmøy	33	62	82	27	13	217
		Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	21	42	72	53	29	217
		Jeg er usikker på vikepliktsregelen når jeg sykler/kjører moped	22	32	53	56	52	215
		Fartshumper gjør at bilene setter ned farten	62	86	45	10	13	216
		Glatte og våte veier gjør meg usikker når jeg sykler/kjører moped	55	53	48	30	28	214
2005	7	Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken på Karmøy	28	64	119	81	20	312
		Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	28	57	124	73	25	307
		Jeg er usikker på vikepliktsregelen når jeg sykler/kjører moped	38	56	90	74	50	308
		Fartshumper gjør at bilene setter ned farten	138	103	42	10	17	310
		Glatte og våte veier gjør meg usikker når jeg sykler/kjører moped	86	98	61	30	35	310
	10	Det er stor sannsynlighet for at jeg kan bli skadd i trafikken på Karmøy	19	43	119	54	17	252
		Syklister er utsatt for større risiko i trafikken enn bilister	29	31	84	79	28	251
		Jeg er usikker på vikepliktsregelen når jeg sykler/kjører moped	26	43	64	71	42	246
		Fartshumper gjør at bilene setter ned farten	91	88	51	13	6	249
		Glatte og våte veier gjør meg usikker når jeg sykler/kjører moped	75	71	57	28	19	250

Opptatt av risiko								
År	Trinn		Svært ofte	Ofte	Av og til	Sjeldent	Aldri	Total
2003	7	Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	20	37	132	75	53	317
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	31	62	128	64	32	317
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	37	56	141	58	25	317
	10	Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	23	31	64	50	49	217
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	28	30	82	45	32	217
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	24	42	82	45	23	216
2005	7	Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	25	25	86	87	89	312
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	19	46	126	75	47	313
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	23	49	141	61	39	313
	10	Hvor ofte tenker du på ulykker som har forekommet på Karmøy?	9	16	88	85	56	254
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at det kan skje meg?	16	38	97	64	38	253
		Hvor ofte tenker du på trafikkuhell og at de kan skje andre?	16	48	105	57	28	254



Selvhevdning og sosialt press								
År	Trinn		Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
2003	7	Bilbelte er for pyser	11	4	11	49	253	328
		Jeg er en god syklist/mopedfører	120	108	73	12	7	320
		Jeg behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående	83	105	103	20	6	317
	10	Bilbelte er for pyser	9	5	10	43	155	222
		Jeg er en god syklist/mopedfører	99	74	37	2	5	217
		Jeg behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående	70	89	43	10	5	217
2005	7	Bilbelte er for pyser	19	3	14	50	227	313
		Jeg er en god syklist/mopedfører	133	114	56	4	3	310
		Jeg behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående	78	108	97	10	12	305
	10	Bilbelte er for pyser	4	3	5	39	204	255
		Jeg er en god syklist/mopedfører	121	86	32	6	5	250
		Jeg behersker trafikkreglene godt som mopedist, syklist og gående	72	100	63	12	4	251

<b>Regelbrudd og sjansetaking</b>								
År	Trinn		Svært ofte	Ofte	Av og til	Sjeldent	Aldri	Total
2003	7	Hvor ofte glemmer du å bruke bilbelte?	14	17	93	130	68	322
		Hvor ofte unnlater du bevisst å bruke bilbelte?	8	13	50	93	141	305
		Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene når du sykler eller kjører moped?	17	30	91	84	85	307
		Hvor ofte sykler du hjem fra fest, selv om du har drukket "noen pils"?	10	8	11	12	250	291
		Hvor ofte sykler du uten hjelm?	46	26	57	76	113	318
		Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	36	54	133	66	33	322
		Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	32	64	102	74	47	319
	10	Hvor ofte glemmer du å bruke bilbelte?	32	20	53	58	54	217
		Hvor ofte unnlater du bevisst å bruke bilbelte?	17	15	49	59	77	217
		Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene når du sykler eller kjører moped?	29	22	60	57	47	215
		Hvor ofte sykler du hjem fra fest, selv om du har drukket "noen pils"?	24	12	41	20	115	212
		Hvor ofte sykler du uten hjelm?	10	7	10	15	174	216
		Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	36	41	85	44	16	222
		Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	15	42	64	55	43	219
2005	7	Hvor ofte glemmer du å bruke bilbelte?	12	10	71	119	101	313
		Hvor ofte unnlater du bevisst å bruke bilbelte?	18	20	35	81	145	299
		Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene når du sykler eller kjører moped?	36	33	65	83	88	305
		Hvor ofte sykler du hjem fra fest, selv om du har drukket "noen pils"?	21	3	8	12	239	283
		Hvor ofte sykler du uten hjelm?	67	18	53	61	114	313
		Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	30	41	112	68	62	313
		Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	46	67	87	64	38	302
	10	Hvor ofte glemmer du å bruke bilbelte?	12	13	55	105	68	253
		Hvor ofte unnlater du bevisst å bruke bilbelte?	12	13	32	70	116	243
		Hvor ofte bryter du vikepliktsreglene når du sykler eller kjører moped?	17	27	81	72	53	250
		Hvor ofte sykler du hjem fra fest, selv om du har drukket "noen pils"?	14	17	36	24	160	251
		Hvor ofte sykler du uten hjelm?	10	5	10	21	206	252
		Jeg tar ofte sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	37	40	97	49	26	249
		Jeg tar aldri sjanser som mopedist, syklist eller gående i trafikken	18	43	73	69	41	244

Fart og spenning								
År	Trinn		Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
2003	7	Det kan være moro å kjøre fort	85	81	89	41	33	329
		Det er bare "idioter som råkjører	95	51	89	43	47	325
		Det ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	50	90	114	46	22	322
	10	Det kan være moro å kjøre fort	90	60	42	19	9	220
		Det er bare "idioter som råkjører	25	31	77	44	42	219
		Det ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	36	59	59	39	24	217
2005	7	Det kan være moro å kjøre fort	79	78	96	35	28	316
		Det er bare "idioter som råkjører	60	72	88	52	44	316
		Det ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	48	86	114	40	23	311
	10	Det kan være moro å kjøre fort	108	64	61	13	8	254
		Det er bare "idioter som råkjører	34	37	93	48	42	254
		Det ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	40	70	82	42	20	254

Aksept som passasjer								
År	Trinn		Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
2003	7	Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	5	2	15	46	263	331
		Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen	47	98	129	44	11	329
		Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	42	53	107	74	45	321
		Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis jeg ikke har andre muligheter	11	17	89	107	99	323
		Jeg ville straks be sjåføren om å stoppe hvis hun/han kjører ulovlig	93	98	82	32	21	326
		Hvis mine venner gjør det, sitter jeg også på med en som "råkjører"	20	27	83	107	87	324
	10	Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	7	13	27	54	121	222
		Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen	55	82	72	10	3	222
		Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	24	32	81	61	24	222
		Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis jeg ikke har andre muligheter	21	37	78	51	32	219
		Jeg ville straks be sjåføren om å stoppe hvis hun/han kjører ulovlig	33	38	74	41	36	222
		Hvis mine venner gjør det, sitter jeg også på med en som "råkjører"	26	36	83	48	28	221
2005	7	Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	5	2	11	30	268	316
		Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen	59	106	104	32	15	316
		Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	46	51	99	77	42	315
		Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis jeg ikke har andre muligheter	14	21	70	114	95	314
		Jeg ville straks be sjåføren om å stoppe hvis hun/han kjører ulovlig	105	103	61	23	24	316
		Hvis mine venner gjør det, sitter jeg også på med en som "råkjører"	28	28	80	84	96	316
	10	Jeg vil sitte på selv om jeg vet at sjåføren har drukket alkohol	3	5	17	46	184	255
		Vanligvis kjører folk litt fortere når de har venner i bilen	63	89	81	14	8	255
		Ingen kan fortelle andre hvordan de skal kjøre	28	33	86	74	34	255
		Jeg sitter på med en uforsiktig sjåfør hvis jeg ikke har andre muligheter	18	43	82	73	38	254
		Jeg ville straks be sjåføren om å stoppe hvis hun/han kjører ulovlig	60	52	77	44	22	255
		Hvis mine venner gjør det, sitter jeg også på med en som "råkjører"	16	42	96	57	43	254

Hensyn til andre								
År	Trinn		Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
2003	7	Det er viktig å vise hensyn til alle trafikanter	191	101	25	4	2	323
		Mopedister og syklistene skader sjeldent andre i trafikken	37	72	135	55	23	322
		Det er viktig å overholde trafikkreglene når det er barn i bilen	223	61	26	2	13	325
		Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken	64	88	111	38	14	315
	10	Det er viktig å vise hensyn til alle trafikanter	117	79	16	1	8	221
		Mopedister og syklistene skader sjeldent andre i trafikken	24	57	94	35	11	221
		Det er viktig å overholde trafikkreglene når det er barn i bilen	141	53	9	7	12	222
		Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken	44	63	61	35	13	216
2005	7	Det er viktig å vise hensyn til alle trafikanter	173	116	19	4	5	317
		Mopedister og syklistene skader sjeldent andre i trafikken	44	85	124	44	15	312
		Det er viktig å overholde trafikkreglene når det er barn i bilen	206	71	18	5	16	316
		Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken	49	79	120	39	21	308
	10	Det er viktig å vise hensyn til alle trafikanter	158	80	13	1	3	255
		Mopedister og syklistene skader sjeldent andre i trafikken	39	46	110	42	15	252
		Det er viktig å overholde trafikkreglene når det er barn i bilen	175	58	18	1	3	255
		Jeg tenker alltid på konsekvensene av det jeg gjør i trafikken	38	77	84	40	11	250

Alkohol og ferdsel i trafikken								
År	Trinn		Svært enig	Enig	Både og	Uenig	Svært uenig	Total
2003	7	Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	11	11	40	84	171	317
		Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils	143	85	40	20	22	310
		Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol	26	34	80	84	91	315
	10	Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	19	12	51	70	70	222
		Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils	77	84	35	13	11	220
		Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol	49	65	54	36	17	221
2005	7	Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	10	15	41	89	154	309
		Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils	120	105	51	15	17	308
		Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol	32	39	89	75	76	311
	10	Promillekjøring er ikke så farlig som folk vil ha det til	5	11	44	69	124	253
		Våre evner i trafikken blir dårligere selv om en bare har drukket noen pils	92	93	36	19	12	252
		Det er greit å sykle når man har drukket litt alkohol	40	68	78	45	22	253

Holdninger til trafiksikkerhetstiltak								
År	Trinn		Helt enig	Delvis enig	Delvis uenig	Helt uenig	Ikke sikker	Total
2005	7	Påbudt å bruke hjelm	98	75	48	55	33	309
		Påbudt å bruke refleks	107	98	38	41	24	308
		Ubetinget fengsel for promillekjøring	93	83	46	30	51	303
		Senke fartsgrensene	47	77	64	63	54	305
		Umulig å kjøre fortere enn 130	55	55	53	108	45	316
		Anordning som gjør det ubehagelig å kjøre for fort	50	75	53	83	49	310
	10	Påbudt å bruke hjelm	26	54	71	81	20	252
		Påbudt å bruke refleks	75	81	47	38	10	251
		Ubetinget fengsel for promillekjøring	59	81	55	24	32	251
		Senke fartsgrensene	18	38	68	112	16	252
		Umulig å kjøre fortere enn 130	33	50	55	105	13	256
		Anordning som gjør det ubehagelig å kjøre for fort	17	56	58	98	26	255

Holdninger til trafiksikkerhetstiltak								
År	Trinn		Svært stor vekt	Stor vekt	Liten vekt	Svært liten vekt	Ikke aktuelt , vet ikke	Total
2005	7	Hvor stor vekt på trafiksikkerhetsaktiviteter ved din skole?	55	103	66	25	54	303
		Hvor stor vekt på trafiksikkerhetsaktiviteter i idrettslag organisasjoner som du er med i?	44	53	58	49	90	294
		Hvor stort fokus på trafiksikkerhet generelt i Karmøy kommune to siste årene?	39	160	83	17		299
	10	Hvor stor vekt på trafiksikkerhetsaktiviteter ved din skole?	21	73	70	46	39	249
		Hvor stor vekt på trafiksikkerhetsaktiviteter i idrettslag organisasjoner som du er med i?	18	38	67	38	83	244
		Hvor stort fokus på trafiksikkerhet generelt i Karmøy kommune to siste årene?	28	136	73	14		251

<b>Kjennskap til Trygt hjem og tiltak/aktiviteter</b>					
År	Trinn		Ja	Nei	Total
2005	7	Kjenner du til Karmøy kommunes nullvisjonsprosjekt Trygt hjem?	128	179	307
		Har du lagt merke til konkrete fysiske utbedringer av veinettet?	108	184	292
		Har du deltatt i trafiksikkerhetsaktiviteter ved din skole	133	157	290
	10	Kjenner du til Karmøy kommunes nullvisjonsprosjekt Trygt hjem?	82	172	254
		Har du lagt merke til konkrete fysiske utbedringer av veinettet?	73	175	248
		Har du deltatt i trafiksikkerhetsaktiviteter ved din skole	52	181	233



## Vedlegg 2 – Soneinndeling

Skoler:

- 1 Avaldsnes
- 2 Hauge
- 3 Kopervik
- 4 Eide
- 5 Vedavågen
- 6 Sevland
- 7 Grindhaug
- 8 Skudeneshavn
- 9 Tuastad
- 10 Kolnes
- 11 Bø
- 12 Stangeland
- 13 Åkra
- 14 Skudenes
- 15 Vormedal

Soner:

- 1 Sør
- 2 Vest
- 3 Øst
- 4 Nord
- 5 Fastland

Koding fra skole til sone:

RECODE

Skole

(1=4) (3=3) (8=1) (5=2) (15=5) (10=5) (14=1) (7=2) (13=2) (6=2) (4=3) (12=3) (2=4) (11=4)  
(9=5) INTO Sone .

EXECUTE .

