



## Fartsvalg i trafikken: Holdninger, kunnskap og atferd





# Fartsvalg i trafikken: Holdninger, kunnskap og atferd

Agathe Backer-Grøndahl

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0954-2 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0953-5 Elektronisk versjon

Oslo, februar 2008

---

**Tittel:** Fartsvalg i trafikken: Holdninger, kunnskap og atferd

**Forfattere:** Agathe Backer-Grøndahl  
**Dato:** 02.2009  
**TØI rapport:** 1005/2009  
**Sider** 74  
**ISBN Papir:** 978-82-480-0954-2  
**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-0953-5  
**ISSN** 0808-1190  
**Finansieringskilde:** Statens vegvesen Vegdirektoratet  
**Prosjekt:** 3461 - Fartsvalg - kunnskap, holdninger og atferd  
**Prosjektleder:** Agathe Backer-Grøndahl  
**Kvalitetsansvarlig:** Fridulv Sagberg  
**Emneord:** Bilførere  
Fart  
Holdning  
Kampanje  
Kunnskap

**Sammendrag:**

I rapporten presenteres resultater fra en spørreundersøkelse om bilføreres fartsatferd i trafikken, gjennomført i et landsrepresentativt utvalg av førerkortinnehavere. Hensikten med undersøkelsen var å gi informasjon om hvem som kjører for fort, hvorfor folk kjører for fort, og å kartlegge folks kunnskap om fart. Resultatene viser at unge voksne menn er de som oppgir at de oftest kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, mens det på veier med fartsgrense 30 er de helt unge mannlige førerne som oftest kjører for fort. Viktige faktorer som forklarer fartsatferd er intensjon om å utføre atferden, vaner, opplevd atferdskontroll, deskriptive normer og om det føles behagelig å kjøre for fort. Når det gjelder kunnskap om fart, er ikke resultatene entydige. Dataene skal i tillegg fungere som sammenligningsgrunnlag for oppfølgingsundersøkelser som skal foretas i forbindelse med evaluering av en kampanje planlagt av Statens Vegvesen.

**Title:** Speeding: Attitudes, knowledge and behaviour

**Author(s):** Agathe Backer-Grøndahl  
**Date:** 02.2009  
**TØI report:** 1005/2009  
**Pages** 74  
**ISBN Paper:** 978-82-480-0954-2  
**ISBN Electronic:** 978-82-480-0953-5  
**ISSN** 0808-1190  
**Financed by:** The Norwegian Public Roads Administration  
**Project:** 3461 - Fartsvalg - kunnskap, holdninger og atferd  
**Project manager:** Agathe Backer-Grøndahl  
**Quality manager:** Fridulv Sagberg  
**Key words:** Attitude  
Campaign  
Car driver  
Knowledge  
Speeding

**Summary:**

A survey on drivers' speeding behaviour was conducted in a representative sample of drivers in Norway. The main aims of the project were to investigate who the most frequent speeders are, to understand why people speed, and to map peoples' knowledge about speeding. As measured by their own statements, young men between 21 and 40 years are the most frequent speeders at roads with speed limit 80 km/h, whereas the youngest men (i.e., 18-20 years) are the ones who speed most often at roads with speed limit 30 km/h. Intentions, habits, perceived behavioural control, descriptive norms, and a feeling of speeding as being "pleasant", are the most important predictors of speeding behaviour. As for knowledge about speeding, there are no clear patterns in the results. The data reported here will serve as "pre-test" data and will be compared to one or several "post-test" surveys in order to evaluate a campaign planned by the Norwegian Public Roads Administration.

Language of report: Norwegian

# Forord

Som en del av bakgrunn for, og evaluering av, en fartskampanje med planlagt start våren 2009, har TØI på oppdrag fra Vegdirektoratet Statens Vegvesen, gjennomført en spørreundersøkelse i et landsrepresentativt utvalg blant norske førerkortinnehavere. Hensikten med undersøkelsen har vært å identifisere en målgruppe for kampanjen, frembringe informasjon om hva som gjør at man kjører for fort, samt at den skal fungere som et sammenligningsgrunnlag i en planlagt evaluering av kampanjen.

Spørreskjemaet som ligger til grunn for undersøkelsen ble utarbeidet av forsker Agathe Backer-Grøndahl og forsker Ross Phillips, begge ved Transportøkonomisk institutt, i samarbeid med Vegdirektoratet. Vi vil gjerne få takke Alf Glad og Vegdirektoratet ved Marianne Stølan Rostoft, Cecilie Waterloo Lindheim og Bjarte Skaugset for samarbeidet. Aslak Fyhri har bidratt til gjennomføringen av undersøkelsen på internett. Agathe Backer-Grøndahl har analysert data og skrevet rapporten, og forskningsleder Fridulv Sagberg har kvalitetssikret rapporten. Sekretær Trude Rømning har tilrettelagt rapporten for trykking.

Oslo, Februar 2009  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Fridulv Sagberg*  
forskningsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Figurliste

<b>1</b>	<b>Innledning.....</b>	<b>1</b>
1.1	Teoretisk rammeverk .....	2
1.1.1	TPB og kampanjer .....	3
1.1.2	Andre teoretiske tilnæringer .....	4
1.2	Problemstillinger.....	5
<b>2</b>	<b>Metode .....</b>	<b>6</b>
2.1	Prosedyre .....	6
2.2	Utvalg .....	6
2.3	Spørreskjema .....	7
<b>3</b>	<b>Utvalgsbeskrivelse.....</b>	<b>8</b>
3.1.1	Bakgrunn.....	8
3.1.2	Om respondentenes kjøreeerfaring og biltilgang .....	9
<b>4</b>	<b>Resultater: Hvem oppgir at de kjører for fort? .....</b>	<b>10</b>
4.1	Kjøres det for fort? .....	10
4.2	Er det en kjønnsforskjell i fartsatferd?.....	12
4.3	Kjønn og kjørelengde .....	13
4.4	Er det en aldersforskjell i fartsatferd?.....	15
4.5	Kjønn og alder .....	17
4.6	Har bosted noe å si for fartsatferd?.....	19
4.7	Kjønn, alder og bosted.....	20
4.8	Sosioøkonomisk status og utdanning.....	24
4.9	Kjøreeerfaring og biltilgang .....	25
4.10	Hvem bør være målgruppe?.....	28
<b>5</b>	<b>Resultater: Hvorfor kjøres det for fort?.....</b>	<b>29</b>
5.1	Å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30.....	29
5.2	Å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50.....	31
5.3	Å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.....	32
5.4	Om hvordan det føles å kjøre over fartsgrensen .....	34
5.5	Egne oppfatninger om årsakene til egen fartsatferd .....	36
5.6	Hva vil få deg til å overholde fartsgrensene? .....	38
<b>6</b>	<b>Resultater: Kunnskap om fart – hva vet folk?.....</b>	<b>39</b>
<b>7</b>	<b>Oppsummering og diskusjon .....</b>	<b>47</b>
7.1	Kjøres det for fort? .....	47
7.2	Hvem oppgir at de kjører for fort?.....	48
7.3	Hvorfor kjøres det for fort?.....	49
7.4	Hvilken kunnskap har folk om fart? .....	50
<b>8</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>52</b>
	<b>Vedlegg 1 Kunnskapsspørsmål.....</b>	<b>55</b>
	<b>Vedlegg 2 Måling av variabler.....</b>	<b>56</b>
	<b>Vedlegg 3 Tabeller .....</b>	<b>58</b>

# Figurliste

Figur 1 Teorien om planlagt atferd (Aizen 2006a).....	3
Figur 2 Selvrappoertert fartsoverskridelser på veier med fartsgrense 30.....	10
Figur 3 Selvrappoertert fartsoverskridelser på veier med fartsgrense 50.....	11
Figur 4 Selvrappoertert fartsoverskridelser på veier med fartsgrense 80.....	11
Figur 5 Kjønnforskjell i fartsoverskridelser (5-10 km/t) på veier med fartsgrense 30.....	12
Figur 6 Kjønnforskjell i fartsoverskridelser (15 km/t) på veier med fartsgrense 80.....	12
Figur 7 Kjønnforskjell i fartsoverskridelser (25 km/t eller mer) på veier med fartsgrense 80.....	13
Figur 8 Andel som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, fordelt på kjønn og årlig kjørelengde.....	13
Figur 9 Andel som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn og årlig kjørelengde.....	14
Figur 10 Andel som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn og årlig kjørelengde.....	15
Figur 11 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30.....	15
Figur 12 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.....	16
Figur 13 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.....	16
Figur 14 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 fordelt på kjønn.....	17
Figur 15 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn.....	18
Figur 16 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn.....	18
Figur 17 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.....	19
Figur 18 Andel i ulike fylker som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.....	20
Figur 19 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 18-24 år.....	21
Figur 20 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 18-24 år.....	22
Figur 21 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 25-40 år.....	22
Figur 22 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 25-40.....	23
Figur 23 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 41-76.....	24
Figur 24 Andel i ulike inntekstkategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn.....	25



Figur 25 Andel i ulike kjørelengdekategorier som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. ....	25
Figur 26 Andel som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn og år med førerkort. ....	26
Figur 27 Andel som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn og hvor ofte de kjører til jobb. ....	27
Figur 28 Andel blant de som kjører ulike bilmerker som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. ....	27
Figur 29 Andel blant yrkessjåfører og bilførere ellers som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50. ....	28
Figur 30 Prosentandel som synes fartsgrensen er for lav, passe og for høy. ....	34
Figur 31 Gjennomsnittsskårer for hvor enig man er i at det føles behagelig og uansvarlig å kjøre 15 km/t for fort på veier med fartsgrense 80 blant de som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. ....	35
Figur 32 Gjennomsnittsskårer for hvor enig man er i at det føles behagelig å kjøre 15 km/t for fort på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn og aldersgrupper. ....	36
Figur 33 Egne oppfatninger om hva som er de viktigste årsakene til at man kjører fortere enn fartsgrensen tilsier. Respondentene bedt om å oppgi 3 viktigste årsaker. Prosent. ....	37
Figur 34 Egne oppfatninger om hva som er de viktigste årsakene til at man overholder fartsgrensene. Respondentene bedt om å oppgi 3 viktigste årsaker. Prosent. ....	37
Figur 35 Fordeling av respondents svar på tiltak som vil få dem til å overholde fartsgrensene. ....	38
Figur 36 Fordeling av svar på spørsmål om fartsrelaterte dødsulykker. ....	39
Figur 37 Andel blant de ulike gruppene som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. ....	40
Figur 38 Gjennomsnitt av respondents svar sammenlignet med riktig svar på spørsmål om bremselengder ved ulike føreforhold. ....	41
Figur 39 Fordeling av svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som fotgjenger. ....	42
Figur 40 Fordeling av svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som bilist i frontkollisjon. ....	43
Figur 41 Andel blant de som vurderer sannsynligheten som for lav, riktig og for høy som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. ....	43
Figur 42 Gjennomsnitt av respondents svar sammenlignet med riktig svar på spørsmål om tidsbesparelser når man kjører i 90 eller 100 km/t i stedet for 80 km/t på en 30 km strekning. ....	44
Figur 43 Fordeling av svar på spørsmål om bot for å kjøre i 100 km/t på en vei med fartsgrense 80. ....	45
Figur 44 Fordeling av svar på spørsmål om hvor høy farten må være på en vei med fartsgrense 80 for at man normalt skal miste førerkortet. ....	45
Figur 45 Andel blant de som vurderer farten for å miste førerkortet for lavt, riktig og for høyt som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. ....	46
Figur 46 Fordeling av svar på spørsmål om drivstoff bruk ved ulik fart. ....	46



**Sammendrag:**

## **Fartsvalg i trafikken**

**Som en del av bakgrunn for, og evaluering av, en fartskampanje med planlagt start våren 2009, er det gjennomført en spørreundersøkelse om bilføreres fartsatferd i trafikken. Hensikten med undersøkelsen var å gi informasjon om hvem som kjører for fort, hvorfor folk kjører for fort, og å kartlegge folks kunnskap om fart. Resultatene viser at unge voksne menn er de som oppgir at de oftest kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, mens det på veier med fartsgrense 30 er de helt unge mannlige førerne som oftest kjører for fort. De viktigste faktorene som forklarer fartsatferd er intensjon, vaner, opplevd atferdskontroll, deskriptive normer og en følelse av at det er behagelig å kjøre over fartsgrensen.**

### **Bakgrunn**

Sammenhengen mellom kjørefart og ulykker, og kjørefart og ulykkers alvorlighetsgrad, er vitenskapelig velkjent. Én måte å få ned ulykkesantallet på kan, ut fra sammenhengen mellom fart og ulykker, være å redusere bilisters kjørefart. Det finnes ulike tiltak som kan benyttes for å nå dette målet – for eksempel fysiske fartsreguleringer, politikontroll og fartsgrenser er effektive og utbredte tiltak. Det antas imidlertid at om lag halvparten av bilistene i Norge kjører fortere enn det fartsgrensen tilsier, og fartsgrenser bør derfor suppleres med andre tiltak. Én annen form for tiltak som er mye brukt, er informasjons- og holdningskampanjer. Effekten av slike kampanjer er omdiskutert, og en har i liten grad sett på effekten på faktisk atferd. Når det gjelder selvrapportert fartsatferd viser en ny meta-analyse som oppsummerer 28 evalueringer av utenlandske fartskampanjer, en gjennomsnittlig reduksjon på 16 prosent i andelen som kjører over fartsgrensen. Det er dog verdt å merke seg at denne meta-analysen inkluderer kampanjer kombinert med kontroll, så vel som rene holdnings- og informasjonskampanjer. En kan dermed ikke vite hvilke elementer som har bidratt mest til reduksjonen i fartsoverskridelser.

I forbindelse med planleggingen av en fartskampanje med start våren 2009 ønsker veimyndighetene informasjon om bilisters fartsvalg i trafikken i Norge. Den foreliggende rapporten presenterer resultater fra en spørreundersøkelse med følgende problemstillinger:

1) Hvem kjører for fort? 2) Hvorfor kjører folk for fort? 3) Hvilken kunnskap har folk om fart og trafikk?

I tillegg til å svare på disse problemstillingene skal dataene fra undersøkelsen fungere som sammenligningsgrunnlag i en planlagt evaluering av kampanjen. Det skal i den forbindelse gjøres en eller flere oppfølgingsundersøkelser i årene fram til 2012.

### **Hvem kjører for fort?**

Det er menn i alderen 21-40 år som rapporterer at de oftest kjører over fartsgrensen, og særlig gjelder dette de unge voksne mennene mellom 25-34 år. Dette gjelder spesielt på veier med fartsgrense 80 – både det å kjøre 15 km/t og 25 km/t eller mer over fartsgrensen. På veier med fartsgrense 30 er det de helt unge mennene, de mellom 18 og 24 år, som rapporterer at de oftest kjører over fartsgrensen. Samme tendens finner vi blant kvinnene, men det er en gjennomgående kjønnsforskjell i oppgitt fartsatferd, og menn sier at de oftere kjører over fartsgrensen enn kvinner. Kjønnsforskjellen kan delvis forklares med at menn har lengre årlig kjørelengde enn kvinner, og at de som kjører langt, rapporterer at de oftere kjører over fartsgrensen enn de som kjører kort. En alternativ måte å definere målgruppen på er dermed ”de som kjører mye/langt” .

### **Hvorfor kjøres det for fort?**

Det er flere forhold som forklarer fartsatferd. Resultatene i denne undersøkelsen viser at hvor ofte man kjører over fartsgrensen skyldes både bevisste intensjoner om å kjøre for fort og vaner – altså at man kjører for fort uten å tenke bevisst over at man gjør det. I tillegg oppgir de som opplever det som vanskelig å overholde fartsgrensen, at de oftere kjører for fort enn de som føler de har kontroll over det å holde fartsgrensen. Hva man opplever at andre bilister gjør, er også viktig; de som tror at de fleste andre bilister ofte kjører over fartsgrensen, oppgir at de oftere kjører over fartsgrensen selv enn de som tror at det ikke er så mange andre som kjører for fort. Endelig er det slik at de som føler at det er behagelig å kjøre for fort, sier at de oftere kjører over fartsgrensen enn de som ikke er enig i at det er behagelig. Analysene viser også at det spesielt er de unge voksne mennene som synes det er behagelig å kjøre for fort, mens kvinnene gjennomgående er uenig i at det er behagelig.

Når respondentene blir spurt hva de selv mener er de viktigste årsakene til at de kjører over fartsgrensen, er ”andre kjører like fort” og ”veien innbyr til det” noen av de hyppigst nevnte årsakene, i tillegg til at ”føret tillater det”. Når det gjelder årsaker til at man velger å overholde fartsgrensene, trekkes sikkerhetsmessige faktorer og at det er påbudt fram.

Det tiltaket som nevnes av flest når respondenten blir spurt om hva som kan få dem til å overholde fartsgrensene, er ”mer kontroll”, mens ”høyere bøter” er det tiltaket færrest mener kan påvirke dem.

## **Hva vet folk om fart i trafikken?**

Resultatene fra denne delen av undersøkelsen gir ikke et entydig bilde – det er stor variasjon i kunnskap om fart, trafiksikkerhet og straffereaksjoner, og det er kun i liten grad en sammenheng mellom kunnskap og selvrapportert fartsatferd.

For eksempel undervurderer respondentene i gjennomsnitt bremselengden ved ulike føreforhold, spesielt når det gjelder bremselengde på tynn is. Videre er det en tendens til at respondentene i gjennomsnitt tror de taper mer tid på å kjøre i 80 km/t framfor 90 eller 100 km/t enn det man faktisk gjør. Ingen av disse to kunnskapsspørsmålene har noen sammenheng med fartsatferd. Det har imidlertid svarene på spørsmålene om i hvor mange av 100 dødsulykker i Norge fart er en vesentlig medvirkende årsak – her er det en svak tendens til at de som tror at ganske få ulykker skyldes fart, sier at de oftere kjører over fartsgrensen enn de som tror at veldig mange ulykker skyldes fart. Kunnskapsspørsmålene er viktige i forbindelse med evaluering av kampanjen, der en av hensiktene er å undersøke hvorvidt kampanjen har hatt en effekt på folks kunnskap om fart i forbindelse med trafiksikkerhet og straffereaksjoner.



# 1 Innledning

Dybdeanalyser av alle dødsulykker i Norge fra 2005 viser at for høy fart etter forholdene (inkludert høyere fart enn skiltet) er en av de viktigste medvirkende årsakene til at det skjer dødsulykker (Statens Vegvesen 2008). I om lag 50 prosent av alle dødsulykkene som har skjedd i perioden 2005-2007 har fartsnivået vært en sannsynlig medvirkende årsak. Dette er i tråd med internasjonal forskning som viser en statistisk sammenheng mellom fart og trafikk sikkerhet (Elvik m fl 2004; Elvik og Amundsen 2000). I en meta-analyse av sammenhengen mellom fart og ulykker fant Elvik et al. (2004) klar støtte for potensmodellen (Nilsson 2000). Beregningene i meta-analysen viser for eksempel at 10 prosent reduksjon av gjennomsnittsfarten vil føre til en reduksjon i antall drepte på om lag 38 prosent (Elvik m fl 2004). Videre vises det at fart er en risikofaktor i alle typer trafikkuhell, men at fart er en større risikofaktor for alvorlige ulykker (dødsulykker og ulykker med personskade generelt) enn for ulykker med materiell skade (Elvik m fl 2004).

Ulike tiltak som politikontroll, ATK og fysisk fartsregulering kan benyttes for å påvirke bilførere til å senke farten. Ett av de viktigste tiltakene for å senke bilisters kjørefart og som benyttes i de fleste land i dag, er fartsgrenser. Det er allikevel en del som velger å kjøre fortere enn fartsgrensene tilsier. I en norsk undersøkelse om faktorer som påvirker bilisters kjørefart, fant man for eksempel at ca 70 prosent av alle bilene som passerte et tellepunkt på en vei med fartsgrense 70 kjørte fortere enn fartsgrensen (Sagberg 2005).

Et annet virkemiddel er bruk av kampanjer – både informasjons- og holdningskampanjer som er tenkt å påvirke bilisters atferd gjennom å endre holdninger, samt å bidra med viktig og riktig kunnskap. Fartskampanjer er utbredt i den vestlige verden, og en ny meta-analyse som oppsummerer 28 ulike evalueringer av fartskampanjer viser en 16 prosent reduksjon i andelen som kjører over fartsgrensene (Vaa m fl 2009). Effekten av rene holdnings- og/eller informasjonskampanjer er omdiskutert, og det er verdt å merke seg at den ovennevnte meta-analysen både inkluderer rene holdningskampanjer og holdningskampanjer kombinert med kontroll (dvs. farts kontroll). Det er derfor ikke grunnlag for å si med sikkerhet hvilke faktorer – om det er holdnings- og informasjonsfokuset eller kontrollbiten – som har bidratt (mest) til reduksjonen i andelen som kjører fortere enn fartsgrensen.

I Norge har det de siste årene vært flere mindre og noen få større trafikk sikkerhetskampanjer, for eksempel Stopp og sov- og Bilbelte kampanjene. Disse skal nå fases ut og en ny landsdekkende kampanje som først og fremst skal fokusere på kjørefart, skal igangsettes våren 2009. Denne rapporten er basert på en spørreundersøkelse som er ment å fungere som en grunnlagsundersøkelse for den planlagte kampanjen, så vel som sammenligningsgrunnlag for senere oppfølgingsstudier av kampanjen. Hovedmålene med undersøkelsen er tredelt: 1)

Identifisere en målgruppe, 2) gi informasjon om hvorfor folk kjører for fort, og 3) fungere som sammenligningsgrunnlag i evaluering av kampanjen.

## 1.1 Teoretisk rammeverk

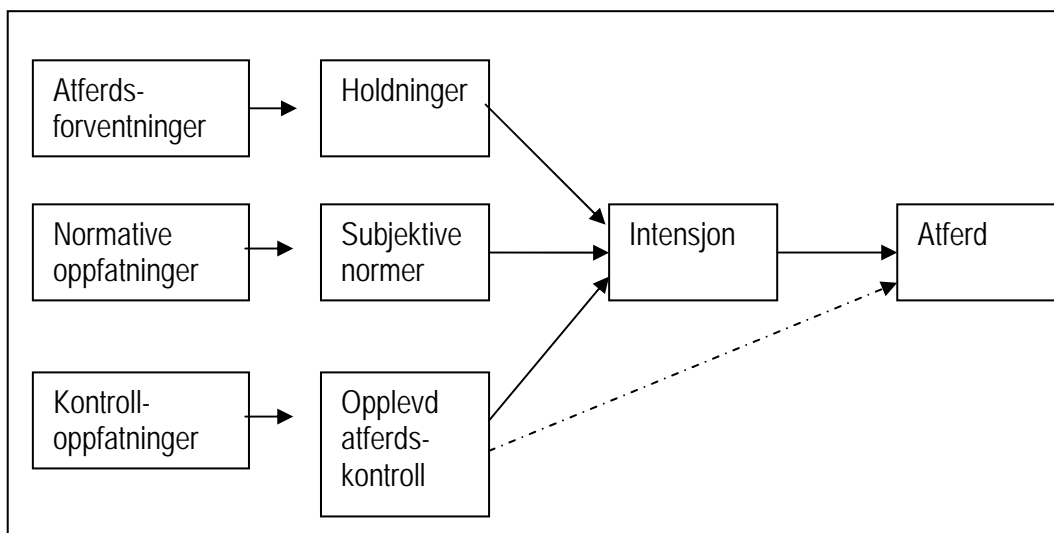
Innen helseatferdsforskningen er man opptatt av å finne ut av hva som predikerer menneskers atferd, og da først og fremst helseatferd, for å kunne bruke dette målrettet i informasjons- og holdningskampanjer. Helseatferd kan defineres som atferd foretatt for å bedre eller bevare ens egen helse (Stroebe 2000). Risikotaking i trafikken er en form for helseatferd (Stroebe 2000) og kunnskap fra det generelle helseatferdsfeltet bør derfor taes i bruk også innen trafikksikkerhetsforskningen.

En av teoriene som har stått sterkest innen dette feltet er Teorien om planlagt atferd (Theory of Planned Behaviour, TPB)(Ajzen 1991). Teorien bygger på ideen om at mennesker er rasjonelle beslutningstakere, og teorien er ment å identifisere de viktigste faktorene som påvirker vår atferd. Mer spesifikt sier teorien at en spesifikk atferd er et resultat av en intensjon om foreta denne atferden og vår opplevde kontroll over hvorvidt vi kan gjennomføre atferden eller ikke. Videre sier teorien at intensjonen om å gjennomføre denne atferden påvirkes av våre holdninger til atferden, vår oppfattelse av hva signifikante andre (andre vi bryr oss om) mener om atferden, og vår opplevde atferdskontroll (Ajzen 2006b; Ajzen 1991).

Det er funnet støtte for modellen for flere typer helseatferd, og meta-analyser viser at intensjon og opplevd atferdskontroll forklarer mellom 25 % og 35 % av variasjonen i atferd, mens holdninger, subjektive normer og opplevd atferdskontroll forklarer mellom 40 % og 50 % av variasjonen i intensjon (Conner og Sparks 2005; Godin og Kok 1996).

Teorien om planlagt atferd er brukt til å forklare en rekke atferder internasjonalt (Conner og Sparks 2005) og i Norge (Backer-Grøndahl 2006; Kraft m fl 2005; Moan 2005), og etter hvert er den også benyttet i forbindelse med trafikkatferd, for eksempel bruk av setebelte (Simsekoglu og Lajunen 2008), fotgjengeratferd (Moyano Diaz 2002), bruk av sykkelhjelme (Lajunen og Räsänen 2004) og fartsatferd (Elliott m fl 2005; Newnam m fl 2004; Paris og Broucke 2008).





Figur 1 Teorien om planlagt atferd (Aizen 2006a).

### 1.1.1 TPB og kampanjer

En av TPBs styrker ligger i dens enkelhet og anvendbarhet. Når det gjelder bruk av teorien som bakgrunn for kampanjer, er tanken at den kan bidra til å identifisere hvilke av forklaringsfaktorene som er viktige for å predikere en atferd, og følgelig hva man bør fokusere på i en aktuell kampanje. Ved å bruke sosialpsykologisk teori om hva som er den viktigste forklaringsfaktoren for at folk faktisk foretar en spesifikk atferd, kan en fokusere på denne forklaringsfaktoren i kampanjen og med større sjanse klare å påvirke mottagernes atferd. Når det gjelder teorien om planlagt atferd, kan en undersøke om det er holdningene, det opplevde sosiale presset eller den opplevde atferdskontrollen som er den viktigste forklaringsfaktoren for den aktuelle atferden (i vårt tilfelle – atferd knyttet til fartsvalg). Et aktuelt eksempel er en massemedia-kampanje mot høy fart som ble gjennomført i Skotland (Stead m fl 2005), hvor TPB ble brukt som utgangspunkt for utforming kampanjen, og hvor en også fant at kampanjen påvirket bilistenes holdninger til, og intensjoner om, å kjøre for fort. Det er allikevel viktig å understreke at det er effekten på atferd som er det viktigste når man tar utgangspunkt i TPB<sup>1</sup>: dersom en finner at en kampanje for eksempel fører til mer negative holdninger til det å kjøre for fort, men ikke til endret atferd, kan det diskuteres hvor nyttig kampanjen har vært.

Videre er det viktig å merke seg at når det gjelder trafikksikkerhet er det ikke bare på atferd vi ønsker at kampanjen skal ha en effekt, men også på ulykker. Vi ønsker med andre ord at kampanjen skal bidra til en reduisering i ulykker, alt annet likt. All den tid forskning viser en sterk sammenheng mellom fart og ulykker, kan vi forvente en endring i antall ulykker gitt endring i faktisk fartsatferd.

<sup>1</sup> I denne undersøkelsen har vi kun målt selvrapportert atferd. Et bedre mål ville vært objektivt målt kjørefart, noe som i denne undersøkelsen ikke har latt seg gjøre. Korrelasjon mellom selvrapportert og faktisk fartsatferd varierer mellom 0.12 og 0.58 (i Haglund og Åberg (2000)). Det skal også nevnes at selvrapportert atferd måles på samme tidspunkt som de andre variablene, ikke ved et senere tidspunkt som angitt i retningslinjene for å måle Teorien om planlagt atferd (Ajzen 2006).

### 1.1.2 Andre teoretiske tilnærminger

Det er foreslått en rekke tilleggsvariabler til teorien om planlagt atferd, og en del av disse har vist seg å forklare variasjon i intensjon og atferd utover de ”tradisjonelle TPB-variablene”. Én kritikk av TPB går ut på at den ikke i tilstrekkelig grad fanger opp ulike former for sosial påvirkning; i TPB fanger man opp en form for påvirkning som i mer eller mindre grad kan kalles sosialt press, mens man i mindre grad fanger opp mer subtil sosial påvirkning. Det er derfor foreslått å inkludere ”deskriptive normer” som en tilleggsvariabel. Mens den tradisjonelle TPB-variabelen ”subjektive normer” viser til oppfattelsen av hva andre synes en selv bør gjøre, er deskriptive normer oppfattelsen av hva andre faktisk gjør selv. Deskriptive normer har vist seg å forklare varians utover de tradisjonelle TPB-variablene generelt (Rivis og Sheeran 2003; Sheeran og Orbell 1999) og i forbindelse med fartsatferd i bil spesielt (Haglund og Åberg 2000). Dette kan videre knyttes til den såkalte ”falsk konsensus”-effekten. Falsk konsensus vil si at man estimerer at utbredelsen av en atferd man gjør selv, som større enn det andre som ikke foretar atferden estimerer (Kraft 2003). Knyttet til fartsovertredelse vil det si at de som kjører for fort har et høyere estimat på hvor mange andre som også kjører for fort, enn de som ikke kjører for fort. Støtte for en slik falsk konsensus-effekt ble funnet i en studie av fartsvalg i Sverige (Haglund og Åberg 2000).

Det er også verdt å merke seg at normer, i TPB, måles i henhold til såkalte ”signifikante andre”, dvs. personer som er viktige for respondenten. Når det gjelder fartsvalg i trafikken kan det være andre personer enn ”signifikante andre” som er mer relevante, for eksempel andre bilister, myke trafikanter og passasjerer (Haglund og Åberg 2000)

Når det gjelder det å kjøre for fort, er det også andre faktorer som i mindre grad er diskutert i TPB-litteraturen som kan være relevante. Det er f.eks. funnet at vaner er en viktig forklaringsvariabel (De Pelsmacker og Janssens 2007; Sagberg 2005). I ulike føreratferdsmodeller er subjektiv risiko eller risikopersepsjon en antatt viktig variabel for å beskrive kjøreatferd, for eksempel fartsovertredelser (Vaa 2003; Vaa og Bjørnskau 2002). Endelig er det i forbindelse med fartsovertredelser også relevant å undersøke folks opplevelse av oppdagelsesrisiko – dvs. om de tror det er liten eller stor sannsynlighet for å bli tatt i kontroll, og hvorvidt straffen for å bli tatt er så stor at man ønsker å unngå å bli tatt.

## 1.2 Problemstillinger

Dette prosjektet gjennomføres som et utgangspunkt for en fartskampanje med planlagt oppstart i april 2009. Hensikten med prosjektet er tredelt, og brede problemstillinger kan knyttes til hver av de tre hensiktene:

<b>Hensikt</b>	<b>Problemstillinger</b>
1) Identifisere en målgruppe	Hvem kjører for fort?
2) Finne ut hvorfor folk kjører for fort. Dette kan brukes som informasjon om hva kampanjen bør fokusere på	Hva (hvilke variabler, for eksempel holdninger, normer, kunnskap) har sammenheng med selvrapportert intensjon og atferd?
3) Sammenligningsstudie i evaluering	Hva er ”nivået” på kunnskap, holdninger, atferd osv.?

## 2 Metode

### 2.1 Prosedyre

Invitasjon til å delta i undersøkelsen ble sendt til 25.000 respondenter 16. og 18. desember 2008. Utvalget ble trukket av Førerkortregisteret og bestod av personer med førerkort klasse B. Det ble trukket et landsrepresentativt utvalg av personer mellom 18 og 75 år.

Invitasjonsbrevet beskrev temaet for spørreundersøkelsen, og fremgangsmåte for å svare (vedlegg 4). Det var en nettbasert spørreundersøkelse og respondentene ble derfor bedt om å gå inn på en oppgitt lenke ([www.toi.no/ts](http://www.toi.no/ts)) og skrive inn et personlig ID-nr. Det ble også opplyst om at det ville ta ca 15-20 minutter å svare på hele undersøkelsen, at man måtte svare innen 6. januar 2009 og at alle som besvarte hele undersøkelsen var med i trekningen av et reisegavekort til en verdi av 5000 kr.

På grunn av lav svarprosent oppnådd den 6. januar, ble det bestemt at det skulle sendes ut påminnelsesbrev om undersøkelsen der det også ble informert om ny frist. Av alle som svarte på undersøkelsen, svarte 75.8 prosent før påminnelsesbrevet ble sendt ut.

### 2.2 Utvalg

Når en sender ut invitasjonsbrev per post må en regne med at en del av de potensielle respondentene har flyttet og at brevet derfor ikke kommer fram. Vi fikk 269 brev i retur, og den faktiske størrelsen på utvalget vi kontaktet blir dermed  $24731 (25000-269=24731)$ .<sup>2</sup>

Vi regnet med en svarprosent på ca 30 %, hvilket vil si at vi regnet med ca 7500 respondenter. Videre ble det i hovedsak ønsket at utvalget skulle bestå av førere som kjører bil minst én gang i uken. Tall fra reisevaneundersøkelser (Denstadli m fl 2006) viser at ca 10 % av alle som har førerkort kjører bil mindre enn én gang i uken. Hvis vi trekker fra 10 % av de anslagsvis 7500 førerne, er vi nede i 6750 respondenter. Det ble derfor forventet at vi anslagsvis ville få 6750 respondenter i denne undersøkelsen.

Det var i alt 4828 personer som svarte på undersøkelsen, hvilket vil si en svarprosent på 20 %. Av disse var det ca 7 % som svarte at de kjørte mindre enn én gang i uka, og størrelsen på det endelige utvalget var 4500 respondenter.

---

<sup>2</sup> Det var dessuten ca 32 personer som ringte for å gi beskjed om at de ikke ønsket å svare eller ikke kunne svare på undersøkelsen. De fleste som ringte var forhindret fra å svare fordi de ikke hadde tilgang på datamaskin og/eller internett.

Den svært lave svarprosenten kan sannsynligvis forklares med at datainnsamlingen foregikk i løpet av julen (20. desember 2008 til 6. januar 2009)<sup>3</sup>. På grunn av tidsmessige hensyn fikk respondentene kort tid til å svare etter å ha mottatt purrebrevet, hvilket også kan ha bidratt til den lave svarprosenten. For øvrig kan det være verdt å merke seg at lav svarprosent (rundt 30 %) ikke er uvanlig i slike undersøkelser i Norge i dag.

## **2.3 Spørreskjema**

Spørreskjemaet ble utviklet i samarbeid mellom TØI og Vegdirektoratet, og dekker i hovedsak følgende temaer:

- Bakgrunnsinformasjon
- Kunnskap om fart og det å kjøre for fort
- Teorien om planlagt atferd (TPB) (holdninger, subjektive normer, opplevd atferdskontroll, intensjon, atferd)
- Deskriptive normer
- Vaner
- Subjektiv oppdagelsesrisiko
- Risikopersepsjon

For mer informasjon om spørreskjema og mål på de ulike variablene, se vedlegg 5 og 2.

---

<sup>3</sup> Tidspunktet for datainnsamlingen kunne ikke utsettes pga. korte tidsfrister.

## 3 Utvalgsbeskrivelse

### 3.1.1 Bakgrunn

Av de som svarte var 42 prosent kvinner og 58 prosent menn. I 2007 var det i populasjonen av personer med førerkort klasse B (inkludert BE) 46 prosent kvinner og 53 prosent menn. Kjønnforskjellen i utvalget kan dermed delvis skyldes at flere menn enn kvinner har førerkort, og at det dermed var flere menn enn kvinner blant de som ble trukket fra førerkortregisteret.<sup>4</sup>

Gjennomsnittsalderen i utvalget er 46.69, (SD=13.86, min=18, max=76). Fordelingen i aldersgrupper er presentert i tabell 1.

*Tabell 1. Fordeling av respondenter på aldersgrupper.*

Aldersgruppe	Frekvens	Prosent
18-20	138	3
21-24	167	4
25-34	650	14
35-40	586	13
41-65	2587	58
66-76	372	8
Total	4500	100

Kilde TØI rapport 1005/2009

Respondentene ble også spurt om husholdningens samlede bruttoinntekt. Fordelingen presenteres i tabell 2.

*Tabell 2. Fordeling av respondenter på husholdningens samlede bruttoinntekt.*

Inntekt	Frekvens	Prosent
Inntil 100.000	42	1
100.000-500.000	1378	31
500.000-1.000.000	2380	53
1.000.000-1.500.000	494	11
1.500.000-2.000.000	80	2
Over 2.000.000	34	1
Vet ikke	92	2
Total	4500	100

Kilde TØI rapport 1005/2009

7 prosent av respondentene hadde grunnskole som høyeste utdanning, mens 43 prosent hadde videregående som høyeste utdanning. Hele 50 prosent hadde utdanning fra høyskole eller universitet.

<sup>4</sup> Da vi ikke har kjønnsfordeling på uttrekket, er det ikke beregnet om det faktisk var flere menn enn kvinner i uttrekket.

31 prosent av respondentene bor i by med over 50.000 innbyggere, 23 prosent bor i by med under 50.000 innbyggere og 27 prosent bor i tettsted. 19 prosent av respondentene bor i spredtbygd område. Fordeling av respondentene på fylker presenteres i tabell 3.

Tabell 3. Fordeling av respondenter på fylker.

Fylke	Frekvens	Prosent
Oslo	448	10
Akershus	593	13
Østfold	299	7
Hedmark	153	3
Oppland	185	4
Buskerud	322	7
Vestfold	190	4
Telemark	148	3
Rogaland	419	9
Vest-Agder	154	3
Aust-Agder	76	2
Hordaland	396	9
Møre og Romsdal	247	5
Sogn og Fjordane	74	2
Sør-Trøndelag	247	5
Nord-Trøndelag	140	3
Nordland	186	4
Troms	173	4
Finnmark	50	1
Total	4500	100

Kilde TØI rapport 1005/2009

### 3.1.2 Om respondentenes kjøreefaring og biltilgang

6 prosent av respondentene rapporterte at de er yrkessjåfører. Av disse kjører 50 prosent tungbil og 50 prosent lett kjøretøy. Av alle respondentene rapporterte 87 prosent at de eier bil, 12 prosent at de har tilgang til bil, mens bare 8 personer (0.2 %) rapporterte de at verken har tilgang til eller eier bil selv.

62 prosent av respondentene rapporterte at de ofte eller svært ofte kjører bil til jobb.

Årlig kjørelengde er rapportert i tabell 4. Det er en statistisk signifikant forskjell mellom menn og kvinner når det gjelder selvrapportert årlig kjørelengde. Som vi kan se av tabell 4 er det flere menn enn kvinner som rapporterer at de kjører over 12.000 km i året.

Tabell 4. Årlig kjørelengde i utvalget fordelt på kjønn.

Årlig kjørelengde	Kvinner		Menn		Total	
	Frekvens	Prosent	Frekvens	Prosent	Frekvens	Prosent
0-8.000 km	576	31	236	9	812	18
8.001-12.000 km	616	33	563	21	1179	26
12.001-20.000 km	523	28	1060	40	1583	35
20.001-50.000 km	141	7	665	25	806	18
Mer enn 50.000 km	14	1	102	4	116	3
Total	1870	100	2626	99	4496	100

4 missing

Kilde TØI rapport 1005/2009

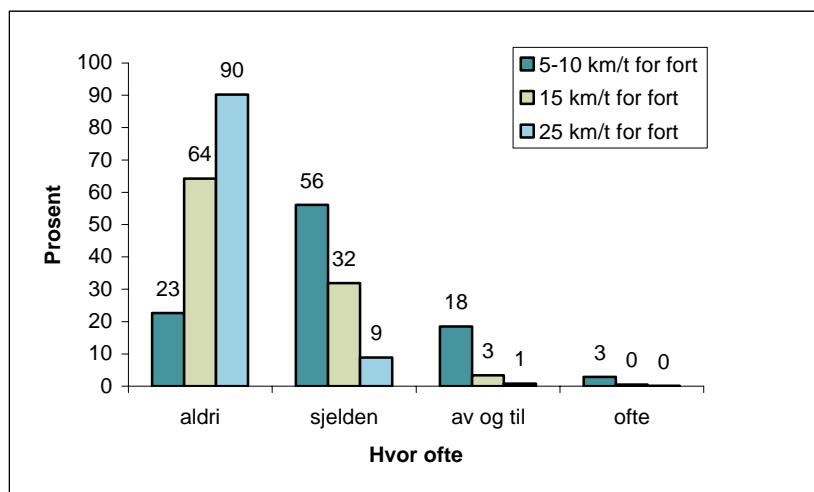
## 4 Resultater: Hvem oppgir at de kjører for fort?

I denne delen presenteres analyser som viser hvem som rapporterer at de kjører for fort. Resultatene fra disse analysene indikerer hvem som bør være målgruppen i en eventuell fartskampanje, gitt at målgruppen defineres som de som kjører for fort<sup>5</sup>. Det er imidlertid viktig å huske at målene på atferd i dette prosjektet er selvrapportert atferd, og at faktisk fartsatferd kan avvike noe fra dette. All den tid en ikke har objektive data om hvem det er som kjører for fort, er allikevel selvrapportert fartsatferd det beste en kan bruke.

### 4.1 Kjøres det for fort?

Fartsatferd ble målt ved å stille følgende spørsmål: *Hvor ofte kjører du (5-10 km/t/ 15 km/t/ 25 km/t eller mer) over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser: 30/50/80.*

I figurene som følger ser vi prosentandel av respondentene som svarte at de ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 (figur 2), 50 (figur 3) og 80 (figur 4)<sup>6</sup>.



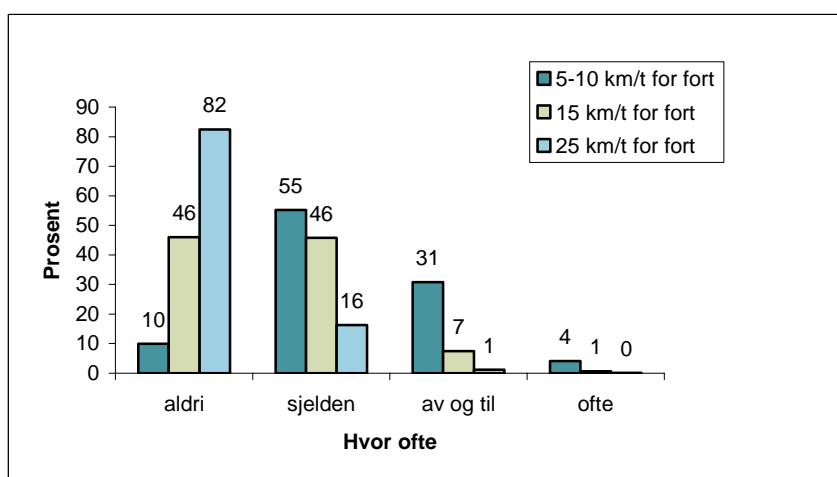
Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 2 Selvrapporterte fartsoverskridelser på veier med fartsgrense 30.

<sup>5</sup> Målgruppen kan selvfølgelig også defineres annerledes, for eksempel ”de som har høyest ulykkesrisiko” eller ”de som lettest kan påvirkes i en kampanje”. I det foreliggende prosjektet er dog hensikten å definere en målgruppe ut i fra hvem det er som kjører for fort.

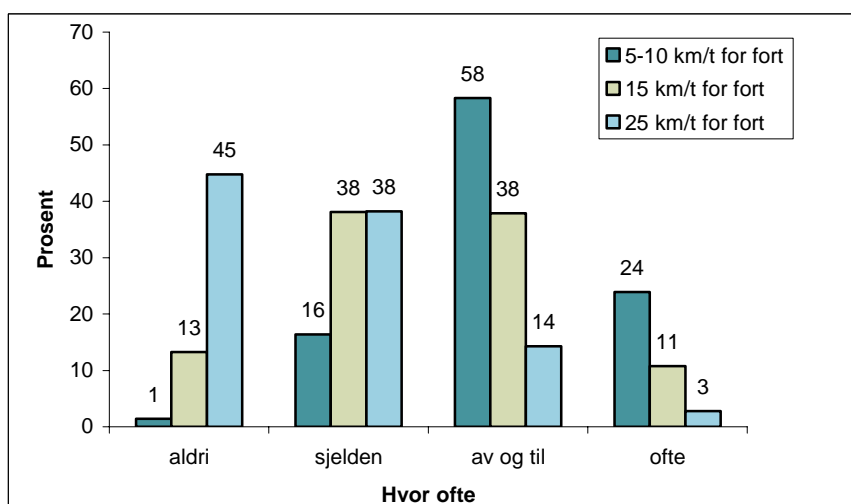
<sup>6</sup> De opprinnelige kategoriene ble slått sammen: ”Sjelden” = ”svært sjelden” og ”sjelden”, ”Av og til” = ”av og til” og ”ganske ofte”, ”Ofte” = ”ofte” og ”svært ofte”.





Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 3 Selvrapporterte fartsoverskridelser på veier med fartsgrense 50.



Kilde TØI rapport 1005/2009

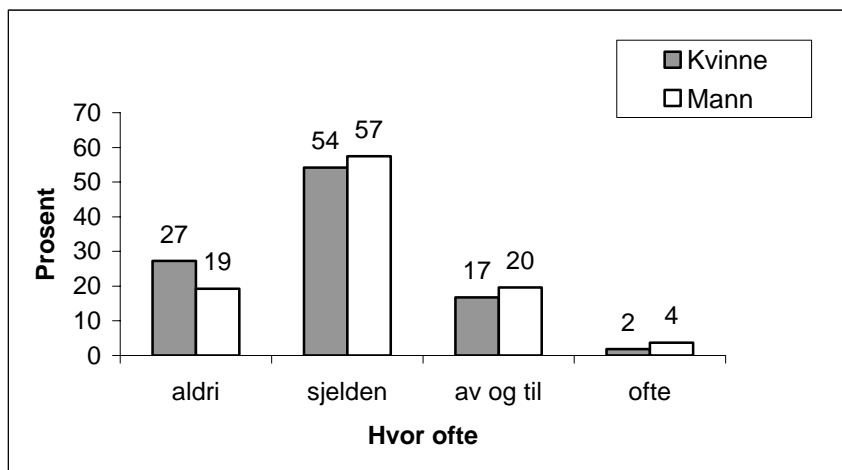
Figur 4 Selvrapporterte fartsoverskridelser på veier med fartsgrense 80

Som det kommer fram av figurene 2 til 4 er det vanligst med fartsoverskridelser i forhold til fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. I de videre analysene er det valgt ut tre av fartsoverskridelsene. De tre overskridelsene er plukket ut med tanke på a) variasjon i hvor stor fartsoverskridelsen er (5-10 km/t, 15 km/t og 25 km/t), b) variasjon i fartsgrense (30 og 80) og c) tilstrekkelig variasjon i hvor ofte fartsoverskridelser rapporteres i utvalget. Følgende fartsoverskridelser vil bli utdypet i de videre analysene:

- Å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30
- Å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80
- Å kjøre 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80

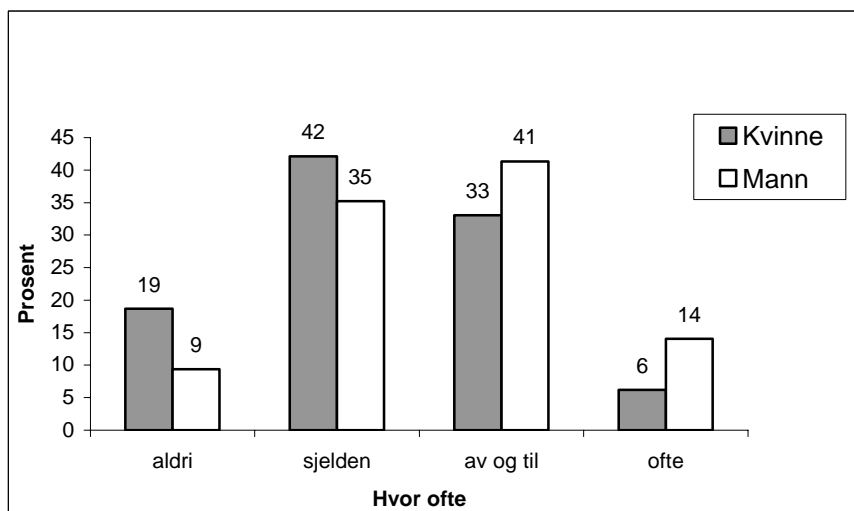
## 4.2 Er det en kjønnsforskjell i fartsatferd?

I figurene 5 til 7 ser vi fordelingen av fartsoverskridelser på kjønn. Resultatene viser at det er en gjennomgående tendens til at menn i større grad ”av og til” og ”ofte” kjører over fartsgrensen enn kvinner. Forskjellen i fordelingen av fartsoverskridelser mellom kvinner og menn er signifikant for alle de tre typene av fartsoverskridelser, men det er verdt å merke seg at forskjellen er svært liten når det gjelder å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30. Forskjellen er størst når det gjelder å kjøre 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.



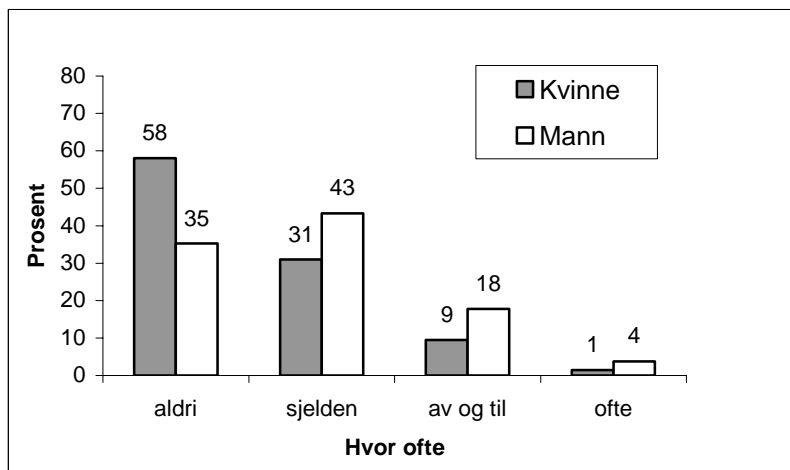
Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 5 Kjønnsforskjell i fartsoverskridelser (5-10 km/t) på veier med fartsgrense 30.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 6 Kjønnsforskjell i fartsoverskridelser (15 km/t) på veier med fartsgrense 80.

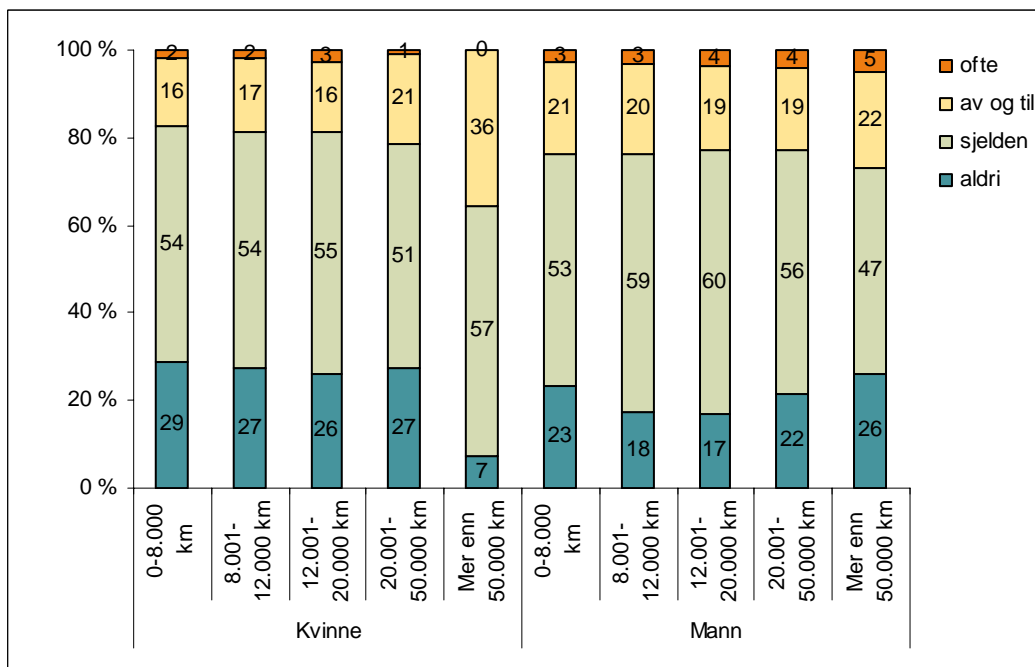


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 7 Kjønnforskjell i fartsoverskridelser (25 km/t eller mer) på veier med fartsgrense 80.

### 4.3 Kjønn og kjørelengde

I tabell 4 så vi at det var langt flere menn enn kvinner som kjører mer enn 12.000 km i året, og kjønnforskjellen som ble funnet i avsnitt 4.2 kan derfor skyldes forskjell i kjørelengde mellom kvinner og menn. For å undersøke dette nærmere er det foretatt analyser av hvor ofte man kjører over fartsgrensen fordelt på både kjørelengde og kjønn (figur 8 til 10). Merk at det kun er 14 kvinner som kjører ”mer enn 50.000 km” årlig.

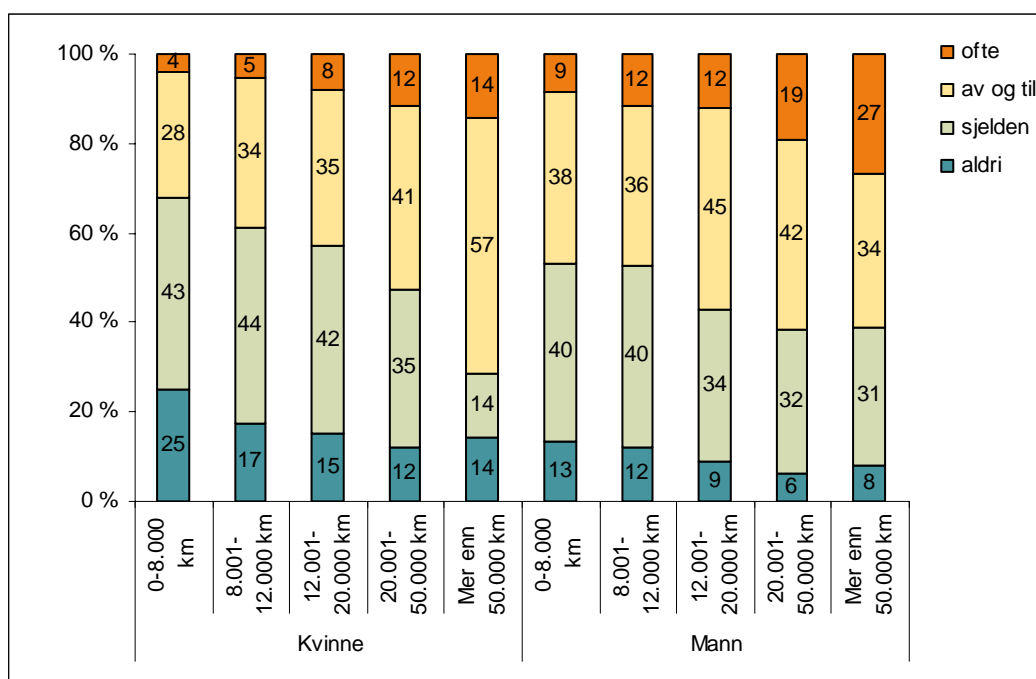


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 8 Andel som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, fordelt på kjønn og årlig kjørelengde.

Når det gjelder å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 ser vi at det er en tendens til at mennene i større grad rapporterer at de "ofte" kjører over fartsgrensen enn kvinner, dvs. at det er en svak kjønnsforskjell. Det er kun en svært svak tendens til at de som kjører langt rapporterer at de oftere kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30.

Dette bildet endrer seg imidlertid når det gjelder å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 (figur 9). Her ser vi både en kjønnsforskjell når det gjelder de som rapporterer at de "ofte" kjører over fartsgrensen, og en tendens til at de som kjører langt, oftere kjører over fartsgrensen.

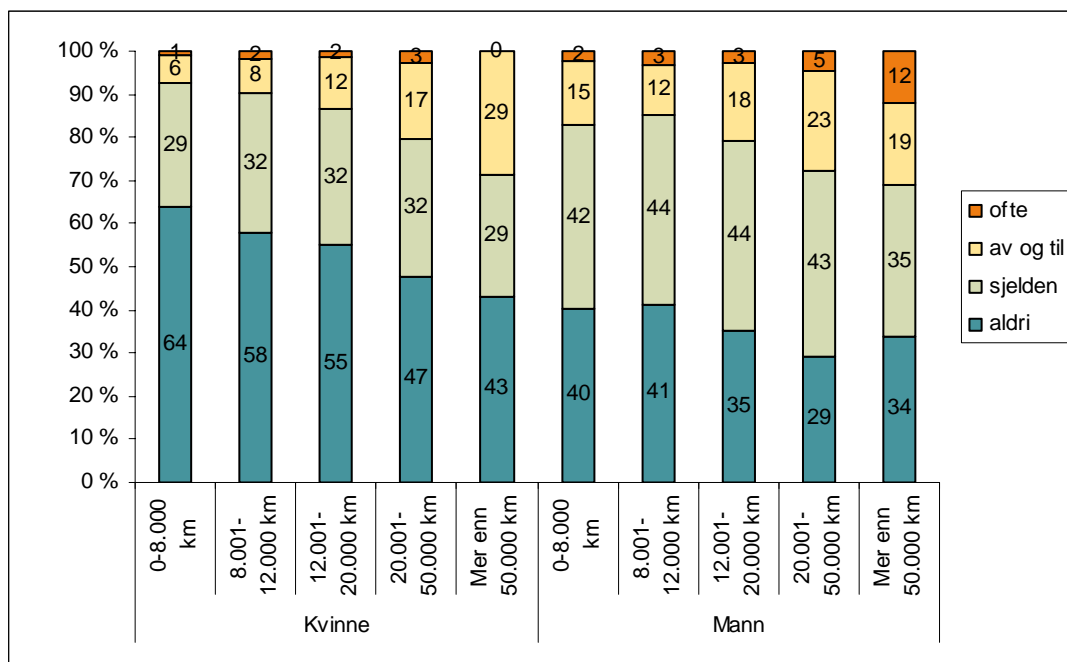


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 9 Andel som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn og årlig kjørelengde.

En lignende tendens finner vi når vi ser på det å kjøre 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Mennene rapporterer at de oftere kjører over fartsgrensen enn kvinnene, og det er dessuten en tendens til at de som kjører langt oftere kjører over fartsgrensen enn de som kjører kort.

Resultatene som er presentert i figur 8, 9 og 10 tyder altså på at det både er en kjønnsforskjell når det gjelder å kjøre over fartsgrensen, og at hvor ofte man kjører over fartsgrensen varierer systematisk med årlig kjørelengde.

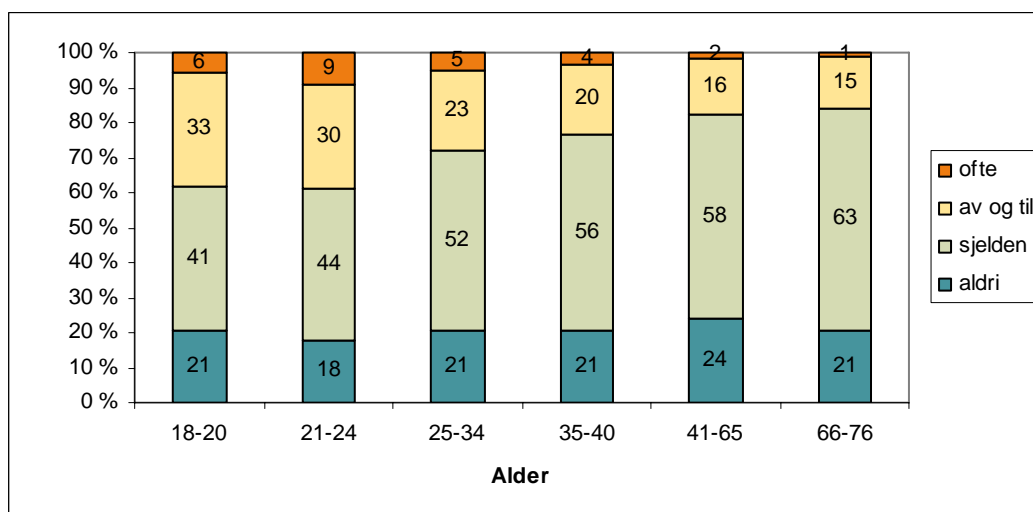


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 10 Andel som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn og årlig kjørelengde

#### 4.4 Er det en aldersforskjell i fartsatferd?

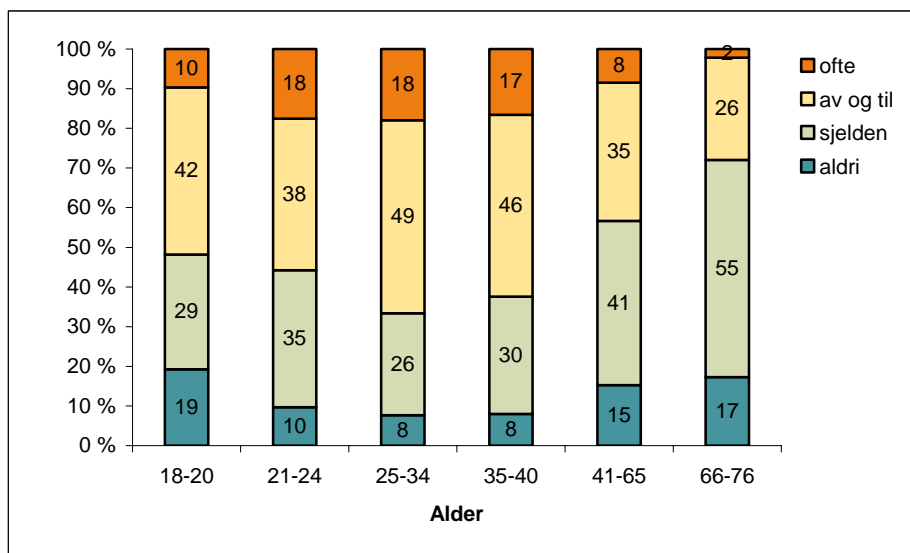
I figurene 11 til 13 ser vi forskjell i selvrapportert fartsatferd fordelt på aldersgrupper. Aldersgruppene ble definert i samarbeid med Vegdirektoratet og er definert slik at en kan skille mellom de helt unge (18-20 og 21-24), de unge voksne (25-34 og 35-40), de voksne (41-64) og de eldre (65+).



Kilde TØI rapport 1005/2009

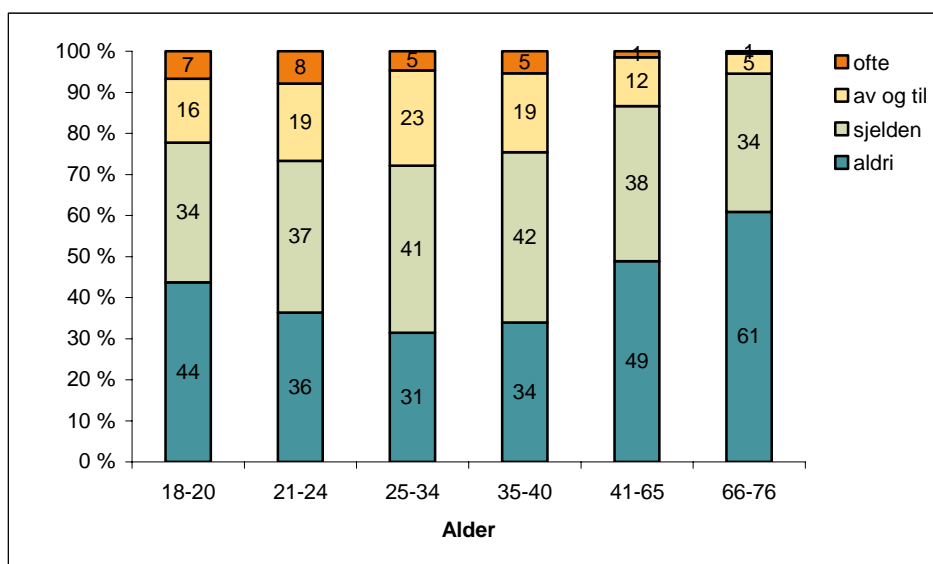
Figur 11 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30.

I figur 11 ser vi at det er de helt unge som i størst grad rapporterer at de kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, mens de eldste i liten grad rapporterer at de gjør dette. Dette bildet endrer seg når vi ser på det å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 – den høyeste andelen av fartsoverskridelser finner vi her i aldersgruppen 25-34. Den samme tendensen finner vi igjen når vi ser på det å kjøre 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 12 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80



Kilde TØI rapport 1005/2009

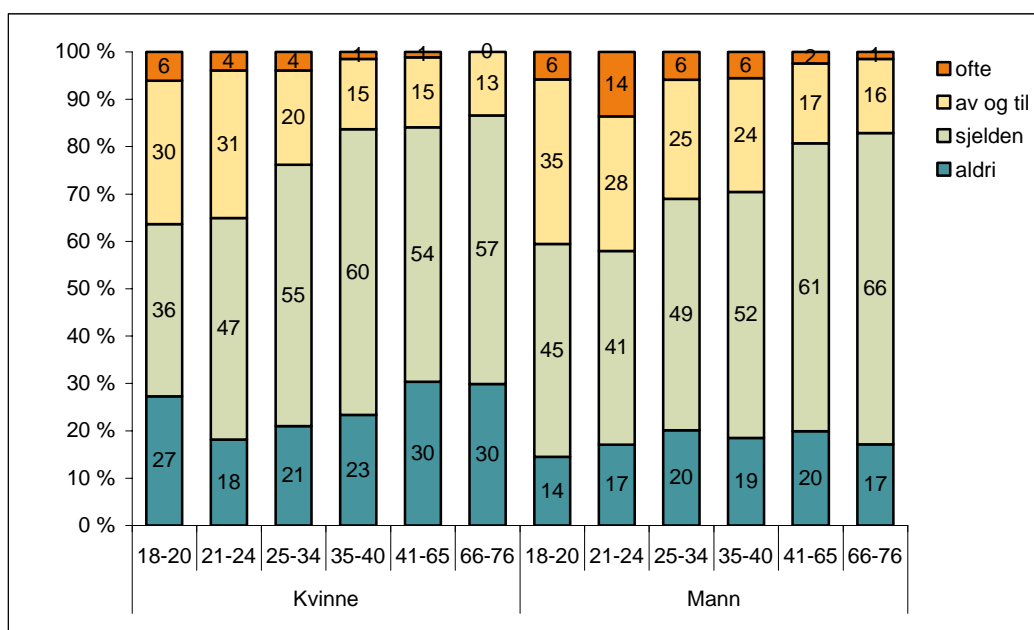
Figur 13 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

## 4.5 Kjønn og alder

I de neste figurene ser vi fordelingen av hvor ofte man kjører over fartsgrensen i de ulike aldersgruppene fordelt på kjønn. Her er det viktig å merke seg at antallet respondenter blir lavt når man fordeler både på kjønn og alder, dette gjelder spesielt de helt unge. Til orientering er utvalgstørrelsen i disse kategoriene:

18-20 år: Kvinner n=66, Menn n=69

21-24 år: Kvinner n=77, Menn n=88

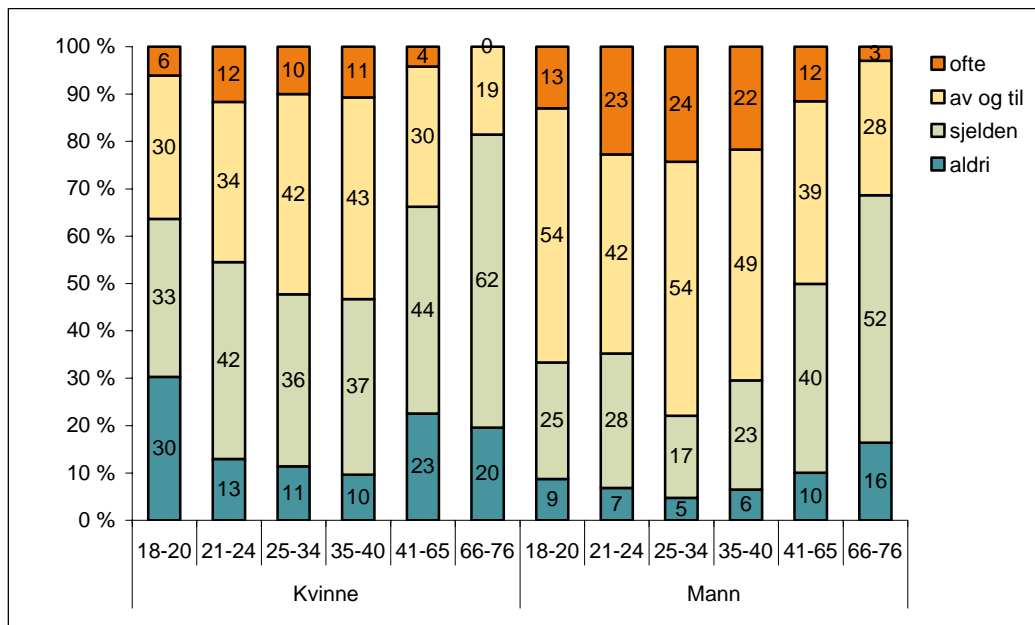


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 14 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 fordelt på kjønn..

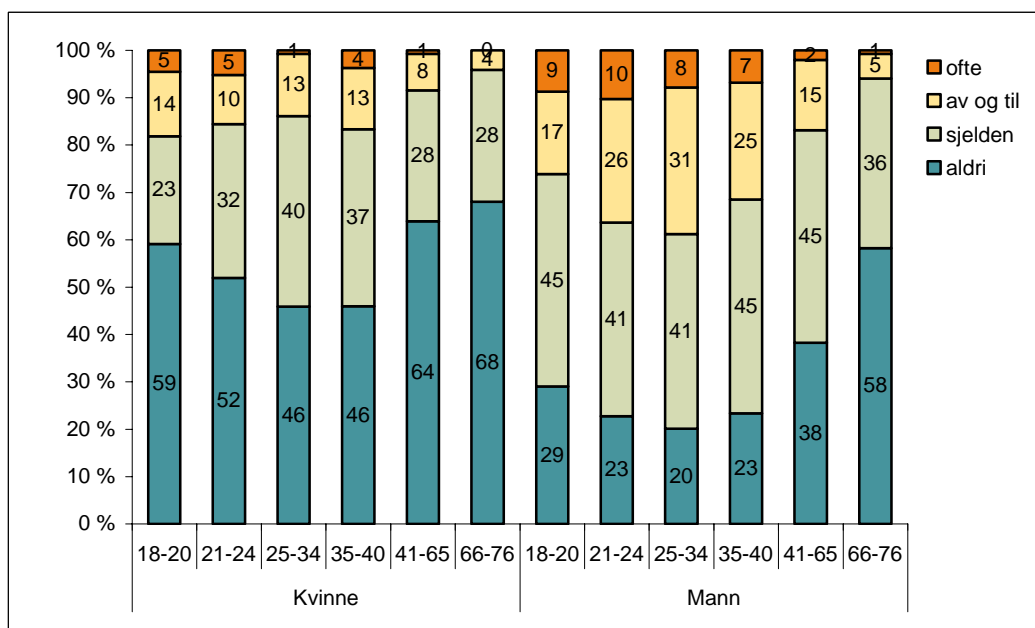
I figurene 14 til 16 finner vi igjen tendensen til at menn i større grad enn kvinner kjører for fort. Når det gjelder å kjøre 5-10 km/t for fort på veier med fartsgrense 30 ser vi at det først og fremst er unge menn i alderen 21-24 og 18-20 som rapporterer å gjøre dette, etterfulgt av kvinner i samme aldersgrupper. Det er mer eller mindre lik tendens blant menn og kvinner, og de eldste er de som i minst grad rapporterer å kjøre for fort.

Når det gjelder å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 er det de unge voksne mennene som i størst grad kjører for fort, etterfulgt av de helt unge mennene. Den samme tendensen finner vi igjen blant kvinnene, men det er en klar effekt av kjønn, og kvinnene kjører i mindre grad for fort enn mennene.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 15 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn.



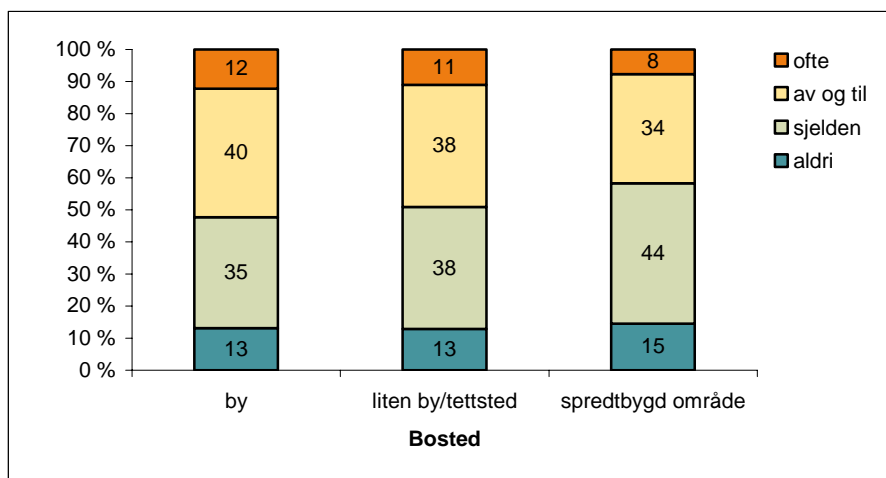
Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 16 Andel i hver aldersgruppe som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn.



## 4.6 Har bosted noe å si for fartsatferd?

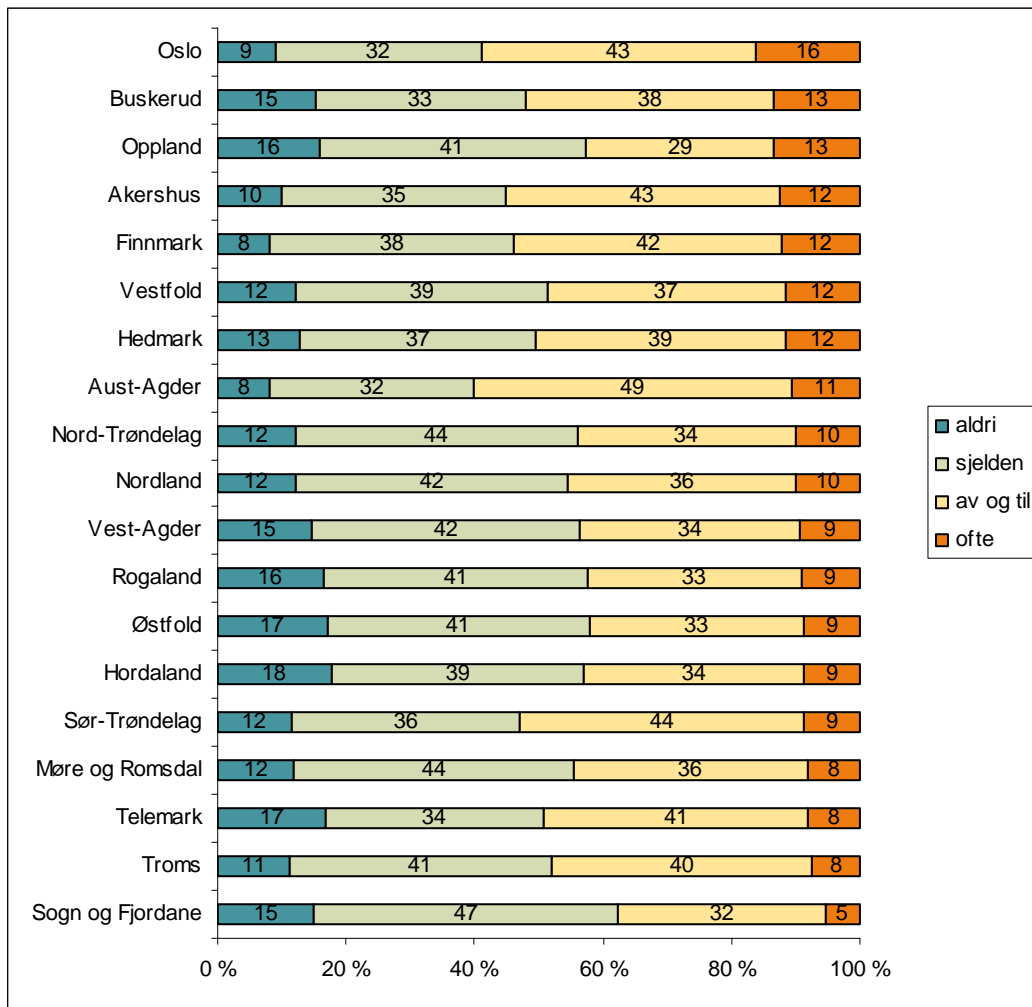
I figur 17 nedenfor ser vi fordelingen av hvor ofte man kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 for de som bor i henholdsvis by med over 50.000 innbyggere, by med under 50.000 innbyggere/tettsted og spredtbygd område. Av figuren ser vi at det er en svak tendens til at en større andel av de som bor i by kjører fortere enn fartsgrensen enn blant de som bor i liten by/tettsted og spredtbygd område. Forskjellen i fordelingene er statistisk signifikant, men det er kun en svak tendens. Den samme, svake, tendensen finner vi igjen både når det gjelder å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 og 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 17 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

Respondentene ble bedt om å oppgi de to første tallene i postnummeret sitt. På denne måten har en muligheten til å bryte ned tallene på mer lokalt nivå, for eksempel på de 99 postnummerregionene i Norge. Dette er allikevel ikke meningsfylt all den tid dette ville gitt svært få deltakere i hver region. Ut i fra de to første tallene i postnummeret er det også mulig å identifisere fylker, og i figur 15 presenteres fordelingen av hvor ofte man kjører 15 km/t for fort i de ulike fylkene. Respondenter som bor i Oslo er de som rapporterer at de oftest kjører fortere enn fartsgrensen, etterfulgt av respondenter som bor i Buskerud og Oppland (figur 18). Respondentene som bor i Sogn og Fjordane er de som i minst grad kjører over fartsgrensen. Til orientering er det færre enn 100 respondenter i følgende fylker: Finnmark (50), Sogn og Fjordane (74) og Aust-Agder (75).

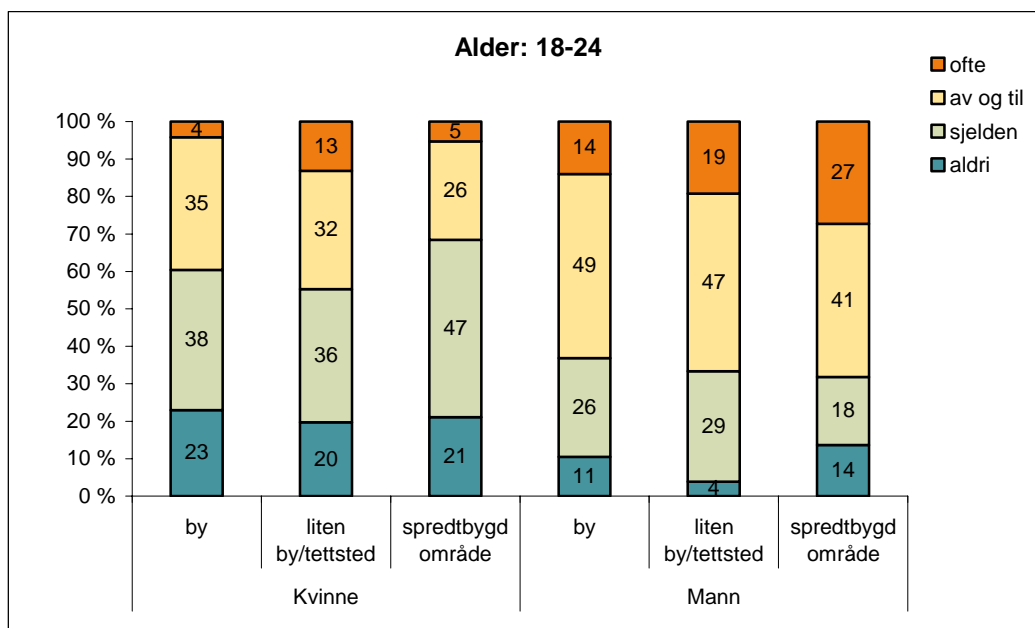


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 18 Andel i ulike fylker som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

## 4.7 Kjønn, alder og bosted

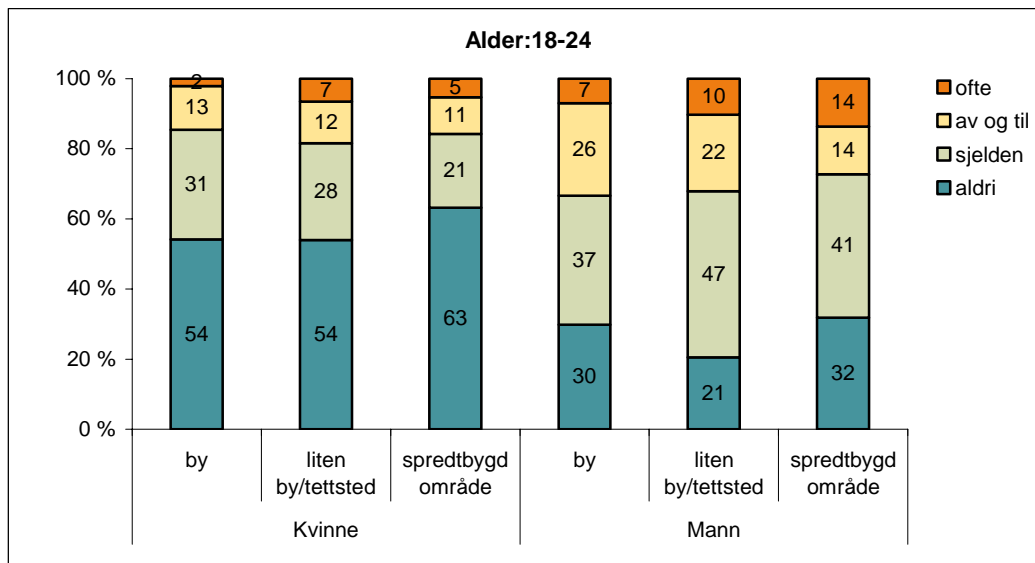
Med et datamateriale på 4500 personer er det mulig å bryte ned tallene på flere variabler, slik at en kan "identifisere" flere kjennetegn ved de som rapporterer å kjøre for fort. I de neste figurene presenteres andelen som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører over fartsgrensene fordelt på kjønn og bosted i aldersgruppene 18-24 år (figur 19), 25-40 år (figur 20) og 41-76 år (figur 21).



Kilde TØI rapport 1005/2009  
Spredtbygd område: Kvinner n=19, Menn n=22

*Figur 19 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 18-24 år.*

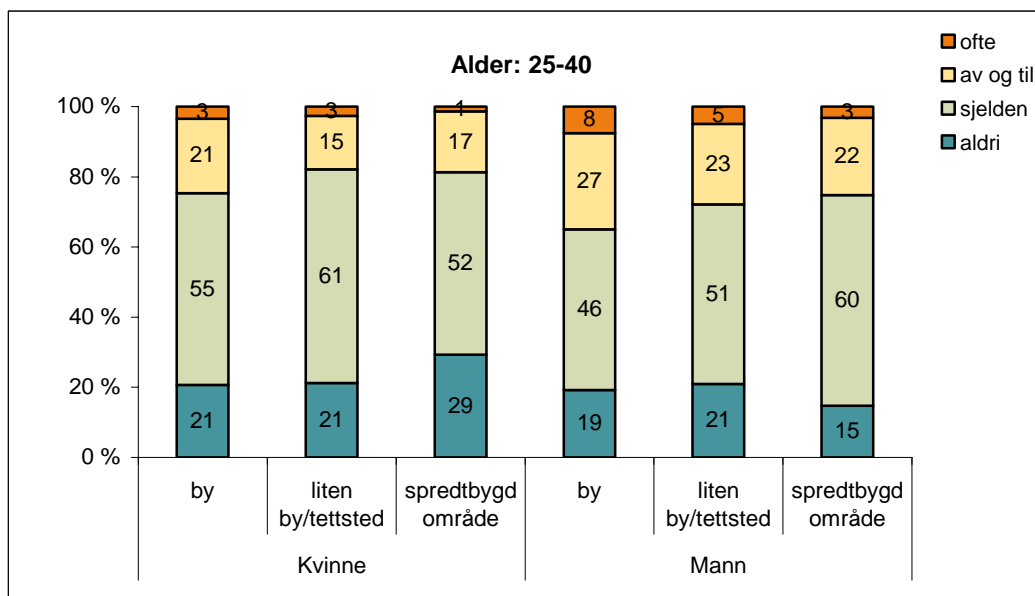
I figur 19 ser det ut til å være en svak tendens til at det kjøres mer for fort (15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80) blant beboere i spredtbygd område enn blant de som bor i by blant de unge mennene. Denne tendensen finner vi ikke blant de unge kvinnene. I tolkningen av resultatene som presenteres i figur 19 er det spesielt viktig å merke seg det svært lave antallet respondenter i spredtbygd område. Med så få respondenter kan tilfeldigheter slå sterkt ut i resultatene. Det samme gjelder for resultatene i figur 20, der vi ser fordelingen av å kjøre 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 20 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 18-24 år.

I figurene 21 og 22 ser vi andelen fartsoverskridelser i aldersgruppen unge voksne, det vil si personer mellom 25 og 40 år fordelt på kjønn og bosted.



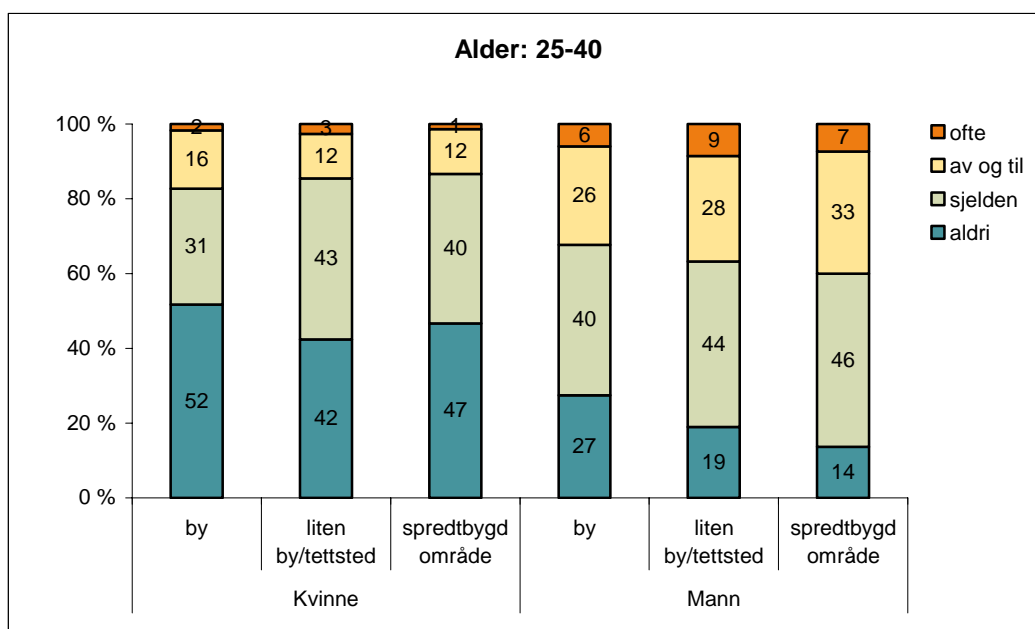
Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 21 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 25-40 år.

Når det gjelder å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 i denne aldersgruppen, ser det ut til at dette er mer utbredt blant de som bor i by enn de som bor i spredtbygd område, både blant menn og kvinner. Det er fremdeles enn kjønns effekt, med større grad av fartsoverskridelse blant menn enn kvinner.

Dersom vi ser på det å kjøre 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 er bildet noe annerledes for disse unge voksne mennene; her ser det ut til at det er mest fartsoverskridelser blant de som bor i spredtbygd område. Når det gjelder de unge voksne kvinnene er det en svak tendens til at det er mer fartsoverskridelser blant de som bor i byen enn de som bor i spredtbygd område.

Også i denne aldersgruppen er det et lavt antall respondenter i gruppe spredtbygd område, og resultatene må tolkes med forsiktighet.

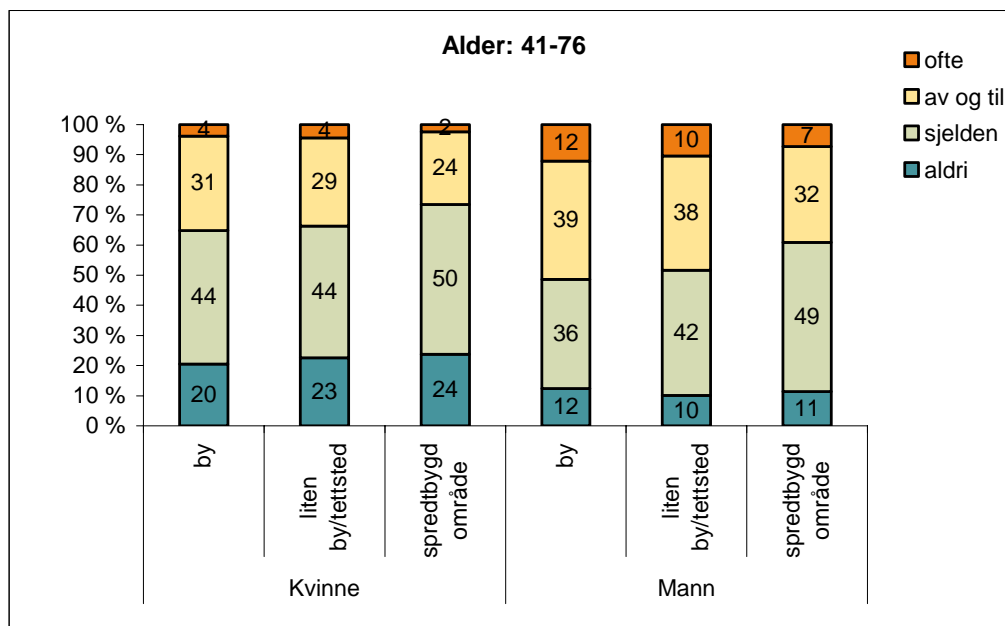


Kilde TØI rapport 1005/2009

Spredtbygd område: Kvinner n=75, Menn n= 95

*Figur 22 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 25-40.*

Når det gjelder personene i aldersgruppen fra 41 til 76 er det en tendens til at det kjøres mer for fort blant de som bor i byen enn blant de som bor i spredtbygd område (figur 23). Denne tendensen finner vi både for det å kjøre 5-10 km/t over fartsgrense på veier med fartsgrense 30, 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 (se figur 24), og 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Tendensen er lik blant kvinner og menn, og det er hele tiden en kjønnsforskjell, med større grad av fartsoverskridelser blant menn enn kvinner.



Kilde TØI rapport 1005/2009

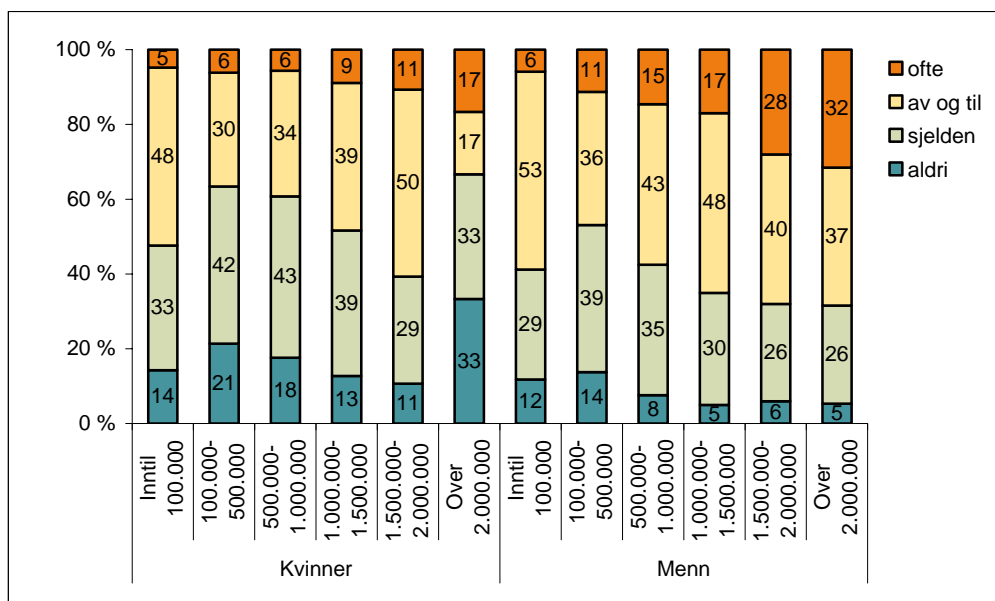
Figur 23 Andel i ulike bostedskategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn. Kun aldersgruppen 41-76.

## 4.8 Sosioøkonomisk status og utdanning

Enkle korrelasjonsanalyser viser at utdanning har ingen eller liten sammenheng med de ulike typene fartsoverskridelser. I den grad det i det hele tatt er en sammenheng er det en svak positiv sammenheng som indikerer at de med høyere utdanning i større grad kjører over fartsgrensen enn de med lavere utdanning.

Det er noe sterkere sammenhenger mellom sosioøkonomisk status og fartsoverskridelser, og sammenhengen er sterkest når det gjelder det å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. I figur 24 presenteres fordelingen av hvor ofte denne fartsoverskridelsen gjøres i ulike sosioøkonomiske grupper. Kategoriene er basert på husholdningens samlede bruttoinntekt.

Når det gjelder menn tyder resultatene på at det i størst grad gjøres fartsoverskridelser blant de som har en samlet husholdningsinntekt på 1.000.000 kr eller mer, mens det i mindre grad gjøres blant de som har en samlet inntekt under 1.000.000 kr. Bildet er ikke like systematisk når det gjelder kvinnene, men også her er det en tendens til at jo høyere inntekt, jo mer fartsoverskridelser. Igjen gjør vi oppmerksom på at resultatene må tolkes med forsiktighet da det er få respondenter i noen av kategoriene.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Inntil 100.000: Kvinner n=23, Menn n=19

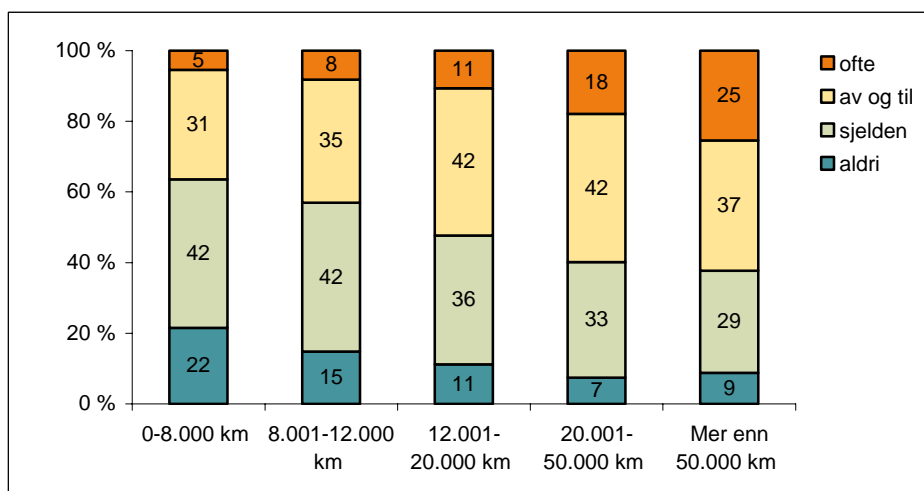
1.500.000-2.000.000: Kvinner n=29, Menn n=51

Over 2.000.000: Kvinner n=13, Menn n=21

Figur 24 Andel i ulike inntekstkategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn.

#### 4.9 Kjøreerfaring og biltilgang

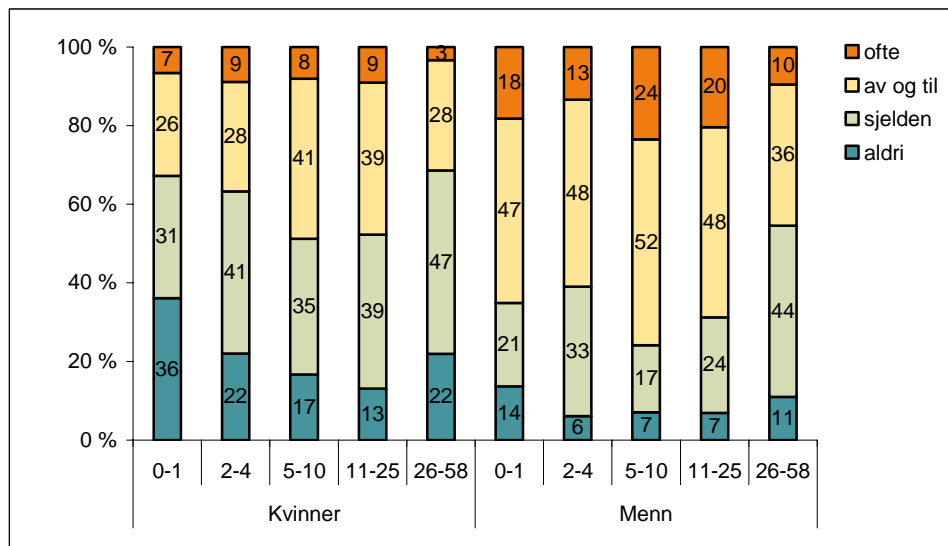
Respondentene ble stilt en rekke spørsmål om kjøreerfaring og biltilgang. I figur 25 ser vi fordelingen av fartsoverskridelser i grupper definert etter årlig kjørelengde. Det er en klar tendens til at jo lengre man kjører i året, jo oftere kjører man 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Den samme effekten finner vi igjen når vi ser på det å kjøre 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 25 Andel i ulike kjørelengdekategorier som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

Figur 26 viser andelen som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 blant menn og kvinner med ulike lengde på hvor lenge de har hatt førerkort. Alder og år med førerkort er naturlig nok svært sterkt korrelert (Pearson’s  $r=.95$ ,  $p<.001$ ), og fordelingen i figur 26 er derfor også svært lik fordelingen vi ser i figur 15 som viser tilsvarende fartsoverskridelser i ulike aldersgrupper fordelt på kjønn.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 26 Andel som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn og år med førerkort.

Videre ble respondentene spurt om hvor ofte de kjører til jobb. I figur 27 ser vi andelen fartsoverskridelser blant de som ”aldri” kjører til jobb, de som ”sjelden” og ”av og til” kjører til jobb og de som ”ofte” og ”svært ofte” kjører til jobb, både blant menn og kvinner. Det er en klar og statistisk signifikant tendens til at jo oftere man kjører til jobb, jo oftere kjører man 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Det er også en klar kjønnsforskjell, med større grad av fartsoverskridelser blant menn enn kvinner. Det er også verdt å nevne at hvor ofte man kjører til jobb er positivt korrelert med hvor langt man kjører (Pearson’s  $r=.371$ ,  $p<0.001$ ).

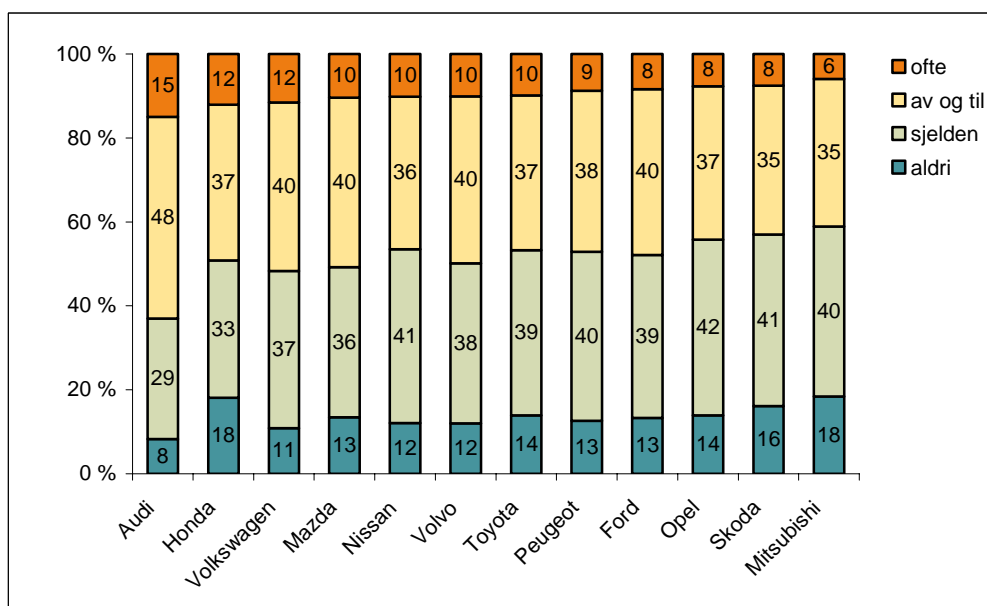




Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 27 Andel som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på kjønn og hvor ofte de kjører til jobb.

Respondentene ble også spurt om hva slags merke bilen de vanligvis kjører med er. I figur 28 ser vi fordelingen av hvor ofte man kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 fordelt på bilmerker. Som vi ser er det en tendens til at de som kjører Audi rapporterer at de i størst grad ”ofte” eller ”av og til” kjører for fort. Det er viktig å tolke dataene med forsiktighet, da det i enkelte av gruppene er få respondenter.

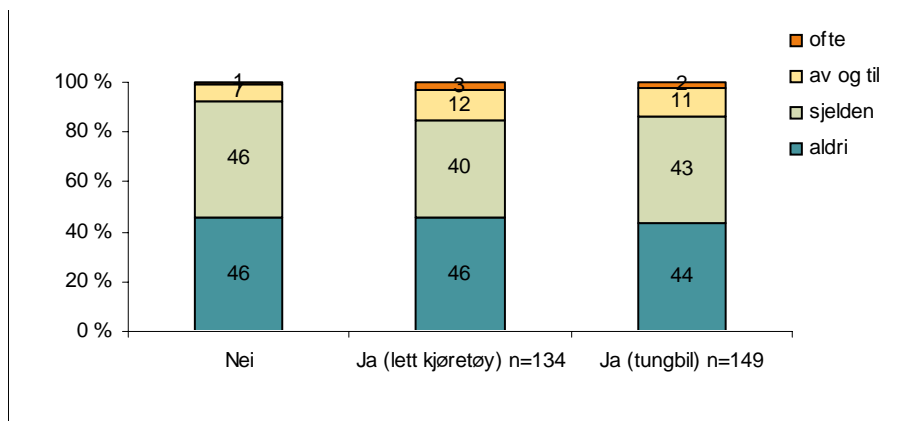


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 28 Andel blant de som kjører ulike bilmerker som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80

Det var ingen forskjell i fordelingen av hvor ofte man kjører for fort mellom de som er yrkessjåfører og andre, unntatt når det gjaldt det å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50 (merk at dette er en annen type fartsoverskridelse enn beskrevet ellers i rapporten). Det er en svak tendens til at yrkessjåfører i større grad gjør denne typen fartsoverskridelser, og det gjelder særlig førere av lett kjøretøy (figur 29).

Det er ingen forskjell i fordelingen av hvor ofte man kjører over fartsgrensen når det gjelder årsmodellen bilen en kjører mest med er, og kun en svært svak forskjell når det gjelder om man eier bilen selv eller ikke.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 29 Andel blant yrkessjåfører og bilførere ellers som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50

#### 4.10 Hvem bør være målgruppe?

Resultatene som er presentert i dette kapitlet er ment å fungere som et grunnlag for hvem som bør være målgruppen i en kampanje om fart. På grunnlag av dette datamaterialet kan en si noe om hvem som bør være målgruppen, gitt at "målgruppe" defineres som hvem som rapporterer at de foretar ulike fartsoverskridelser. Det er viktig å merke seg at det finnes andre måter å definere målgruppen for en fartskampanje på, for eksempel hvem som har høyest ulykkesrisiko, hvem det er lettest å påvirke atferden til eller hvem som er mest mottakelige for et kommunikativt budskap. En avveining bør gjøres på grunnlag av de forskjellige måtene å definere målgruppen.

Basert på resultatene i det foreliggende prosjektet kan en for eksempel se på kjønn og alder for å definere målgruppen. Det er en gjennomgående kjønnsforskjell, med en høyere grad av fartsoverskridelser blant menn enn kvinner. Det er dog verdt å merke seg at denne kjønnsforskjellen delvis skyldes en forskjell mellom menn og kvinner når det gjelder hvor langt man kjører. Dermed kan man alternativt si at personer som kjører langt er en målgruppe. Videre er det en klar aldersforskjell, der de eldste i minst grad rapporterer å kjøre over fartsgrensen. Når det gjelder å kjøre litt for fort på veier med fartsgrense 30 er det de helt unge som rapporterer at de oftest gjør dette. Når det gjelder å kjøre 15 eller 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, er det de unge voksne (mellom 25-40) som i størst grad gjør dette.

Målgruppen for kampanjen bør dermed, ut i fra dette datamaterialet, være unge og unge voksne menn i alderen 21-40.

## 5 Resultater: Hvorfor kjøres det for fort?

I dette kapitlet presenteres analyser som gir en indikasjon på hvilke faktorer som bidrar til at folk kjører over fartsgrensen. For å undersøke dette har vi tatt utgangspunkt i teorien om planlagt atferd (TPB) (Ajzen 1991) (for nærmere beskrivelse, se innledningskapitlet). I tillegg til de ”tradisjonelle” TPB-variablene har vi valgt også å inkludere vaner, deskriptive normer, subjektiv oppdagelsesrisiko og risikopersepsjon i analysene. Endelig har vi også tatt med noen variabler som fanger opp ”emosjonelle aspekter” ved det å kjøre for fort. Disse er behandlet som holdningsvariabler i analysene.

For å undersøke den aktuelle problemstillingen er det foretatt tre multiple hierarkiske regresjonsanalyser. Det er først og fremst den avhengige variabelen som varierer mellom de tre ulike regresjonsanalysene, og det er foretatt én regresjonsanalyse for hver av følgende avhengige variabler ”å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense”... 30, 50 og 80.<sup>7</sup> I tillegg er det slik at det er noe variasjon i hvilke forklaringsvariabler som er inkludert i analysene. Dette henger sammen med at en bør utelukke forklaringsvariabler (eg. uavhengige variabler) som ikke korrelerer med den avhengige variabelen. Det er derfor foretatt enkle bivariate korrelasjonsanalyser mellom alle de forskjellige forklaringsvariablene og de avhengige variablene, og der korrelasjonen < .100, er forklaringsvariabelen ikke inkludert i analysen.

Primært gir analysene som presenteres informasjon om a) hvor mye av variasjonen i atferd (fartsoverskridelser) som forklares med den aktuelle modellen, og b) hvilke av de uavhengige variablene (forklaringsvariablene) som er viktigst for å forklare atferden (den aktuelle fartsoverskridelsen).

### 5.1 Å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30

I tabell 5 presenteres resultatene fra en fire-steps hierarkisk regresjonsanalyse med avhengig variabel ”å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30”. I første steg er det kun bakgrunnsvariablene som er inkludert, mens intensjon er inkludert i andre steg. I tredje steg inkluderes TPB-variablene (dvs. holdninger – inkludert de ”emosjonelle” holdningsvariablene – , subjektive normer og opplevd atferdskontroll), og i fjerde steg er også deskriptive normer og vaner inkludert.

I kolonnen som er merket  $R^2$  kan vi se hvor mye variablene i hvert enkelt steg forklarer av variasjonen i fartsatferd. I kolonnen merket  $R^2\Delta$  ser vi endringen i

<sup>7</sup> Som beskrevet i vedlegg 2 er den avhengige variabel en sumskåre av å kjøre 5-10, 15 og 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30. Tilsvarende sumskårer er laget for ”veier med fartsgrense 50” og ”veier med fartsgrense 80”.

forklart varians når variablene i det aktuelle steget inkluderes i analysen, og i siste kolonne ser vi om denne endringen i forklart varians er statistisk signifikant. I kolonnen merket  $\beta$  ser vi hvilke variabler som er de viktigste forklaringsfaktorene – de sterkeste, enten disse er positive eller negative, er de som er viktigst for å forklare variasjon i fartsatferd.

Tabell 5. Hierarkisk multippel regresjon. Avhengig variabel: Kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30.

	Prediktorer	$\beta^a$	Adjusted R <sup>2</sup>	R <sup>2</sup> $\Delta$	Sig. F change
Steg 1	Kjønn	.006	.032		
	Alder	-.062***			
Steg 2	<b>Intensjon</b>	<b>.313***</b>	.321	.289	.000
Steg 3	Fartsgrense	-.070***	.375	.056	.000
	VD fornuftig	.002			
	Føles behagelig	.088***			
	Føles anstrengende	-.023			
	Føles uansvarlig	-.027***			
	Norm jevnaldrende	.002			
	Norm sårbare	.041*			
	Norm andre bilister/kollega	-.055**			
	Opplevd atferdskontroll	-.076***			
Steg 4	<b>Deskriptiv norm</b>	<b>.137***</b>	.473	.098	.000
	<b>Vane</b>	<b>.290***</b>			
Total R <sup>2</sup>			.473		

\* p<0.05 \*\* p<0.01 \*\*\* p<0.001

Ide TØI rapport 1005/2009

<sup>a</sup> alle  $\beta$  fra steg 4

Av tabellen ser vi at kjønn og alder forklarer 3.2 % av variasjonen i fartsatferd, og at forklart varians øker sterkt når intensjon inkluderes i modellen. Denne endringen til 32.1 % forklart varians er statistisk signifikant. Endringen i forklart varians øker signifikant også fra 2. til 3. steg og fra 3. til 4. steg, og hele modellen med alle forklaringsvariablene forklarer 47.3 % av variasjonen i fartsatferd. De viktigste forklaringsvariablene er ”intensjon” om å utføre atferden, ”vane”, og ”deskriptive normer”, dvs. om man tror at alle andre også foretar atferden.

Flere av variablene er statistisk signifikante forklaringsvariabler. Det er dog viktig å understreke at jo større utvalg, jo enklere er det å oppnå statistisk signifikans. I tillegg til å se på hvorvidt en variabel bidrar signifikant, er det derfor viktig å se på størrelsen på variablenes betaverdier ( $\beta$ ).

At intensjon er en viktig forklaringsvariabel, er ikke overraskende. Intensjon er målt som ”jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 30-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil”, og måler altså en bevisst forventning om fartsoverskridelser. Resultatene viser med andre ord at de som bevisst planlegger å kjøre for fort på veier med fartsgrense 30 i høyere grad rapporterer at de ofte kjører over fartsgrensen på slike veier, enn de som ikke planlegger dette. I tillegg

til denne bevisste planleggingen, ser vi at vaner er den nest viktigste forklaringsfaktoren. Vaner er målt som ”å kjøre 5-10 km/t for fort på veier med fartsgrense 30 og lite trafikk er noe a) jeg gjør uten å tenke meg om og b) jeg har vanskelig for å la være”. Dette målet er altså ment å fange opp noe en gjør automatisk og uten bevisst planlegging. At både en bevisst intensjon og ubevisste, automatiske vaner er viktig for å forklare fartsoverskridelser kan virke motsetningsfylt. En måte å tolke dette på er at man bevisst erkjenner at slik fartsoverskridelse er noe en gjør automatisk, og at intensjonen reflekterer denne erkjennelsen.

Et interessant funn er at deskriptive normer er en viktig forklaringsfaktor for hvorfor folk kjører for fort på veier med fartsgrense 30. Deskriptive normer er her målt som ”alt i alt, hvor mange av bilistene i Norge tror du av og til eller ofte kjører fortere enn fartsgrensen tilsier på veier med fartsgrense 30” (nesten ingen/noen/under halvparten/halvparten/over halvparten/mange/nesten alle). Resultatene tyder dermed på at jo flere man antar kjører fortere enn fartsgrensen, jo oftere kjører man selv over fartsgrensen.

## **5.2 Å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50**

Når det gjelder å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier på veier med fartsgrense 50, ser vi at bakgrunnsvariablene forklarer en noe større andel i variasjonen i atferd (8.5 mot 3.2 %) enn i analysen av å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 (tabell 6). Dette kan delvis skyldes at bosted her er inkludert som en variabel, til tross for at denne ikke bidrar noe når man kontrollerer for de andre variablene (jo flere variabler, jo høyere forklart varians – alt annet likt), og delvis at alder i denne analysen bidrar til å forklare atferd, selv etter at en kontrollerer for de andre variablene i modellen.

Videre ser vi at det er en signifikant økning i forklart varians på alle steg, og at den endelige modellen forklarer 47.3 prosent av variasjonen i atferd. Igjen er intensjon og vaner to av de viktigste forklaringsvariablene, men også opplevd atferdskontroll, deskriptive normer og alder. Både opplevd atferdskontroll og alder har en negativ samvariasjon med den avhengige variabelen, hvilket for eksempel vil si at jo eldre du er (jo høyere verdi på aldersvariabelen), jo mindre kjører du for fort (jo lavere verdi på fartsatferdsvariabelen). Opplevd atferdskontroll er her målt som i hvilken grad man synes det er lett/har kontroll over å overholde fartsgrensene. Jo enklere man synes det er å overholde fartsgrensene, jo mindre kjører man over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50.

Tabell 6. Hierarkisk multipl regressjon. Avhengig variabel: Kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50.

	Prediktorer	$\beta^a$	Adjusted R2	R2 $\Delta$	Sig F change
Steg 1	Kjønn	.038**	.085		
	<b>Alder</b>	<b>-.116***</b>			
	Bosted	-.008			
Steg 2	<b>Intensjon</b>	<b>.368***</b>	.382	.297	.000
Steg 3	Fartsgrense	-.049***	.431	.051	.000
	Føles behagelig (30)	.060***			
	Føles uansvarlig (30)	-.054***			
	Føles anstrengende (30)	.005			
	VD fornuftig	-.001			
	Oppfatning om sakte	.006			
	Norm jevnaldrende	.031			
	Norm sårbare	-.011			
	Norm andre bilister/kollega	-.018			
	<b>Opplevd atferdskontroll</b>	<b>-.181***</b>			
Steg 4	<b>Deskriptiv norm</b>	<b>.132***</b>	.473	.042	.000
	<b>Vane</b>	<b>.162***</b>			
	Risikopersepsjon	.000			
Total R <sup>2</sup>			.473		

\*\*\* p &lt; 0.001 \*\*p &lt; 0.05

Kilde TØI rapport 1005/2009

<sup>a</sup> alle  $\beta$  fra steg 4

### 5.3 Å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80

Av tabell 7 nedenfor ser vi at også her er økningen i forklart varians statistisk signifikant på hvert steg, hvilket betyr at variablene som legges til på hvert steg forklarer varians utover de allerede inkluderte variablene. Videre ser vi at bakgrunnsvariablene (her: kjønn, alder, årlig kjørelengde og hvor ofte man kjører bil til jobb) forklarer atskillig mer av variasjonen i atferd (14.6 %) enn i analysene av å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 og 50 (henholdsvis 3.2 og 8.5 %). Igjen ser vi at intensjon, vaner og opplevd atferdskontroll er noen av de viktigste forklaringsfaktorene når alle variablene er inkludert i analysen. I tillegg kommer "føles behagelig" ut som en viktig prediktor. Denne variabelen er ment å fange opp et emosjonelt aspekt ved holdninger, og indikerer i hvilken grad man opplever en positiv følelse når man kjører for fort. I neste avsnitt utdypes denne variabelens effekt på fartsatferd.

Tabell 7. Hierarkisk multipl regressjon. Avhengig variabel: Kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

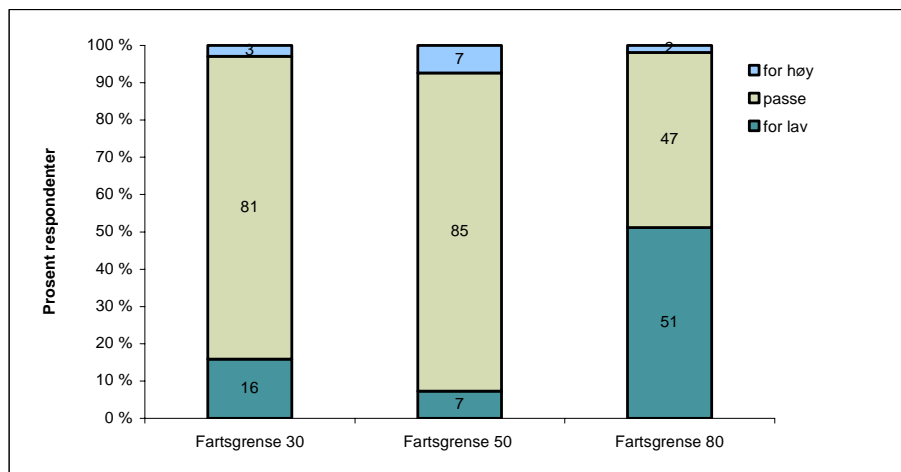
	Prediktorer	$\beta^a$	Adjusted R2	R2 $\Delta$	Sig. F change
Steg 1	Kjønn	.054***	.146		
	Alder	-.087***			
	Årlig kjørelengde	.026*			
	Bil til jobb	.021			
Steg 2	<b>Intensjon</b>	<b>.183***</b>	.388	.242	.000
Steg 3	Fartsgrense	-.070***	.590	.203	.000
	<b>Føles behagelig</b>	<b>.156***</b>			
	Føles anstrengende	-.092***			
	VD fornuftig	.024			
	Oppfatning sakte	.016			
	Norm jevnaldrende	.046**			
	Norm sårbare	-.042**			
	Norm andre bilister/kollega	.034*			
	<b>Opplevd atferdskontroll</b>	<b>-.183***</b>			
Steg 4	Deskriptiv norm	.087***	.648	.058	.000
	<b>Vane</b>	<b>.278***</b>			
	Oppdagelsesrisiko	.008			
	Risikopersepsjon	.012			
Total R <sup>2</sup>			.648		

\*\*\* p < 0.001

Kilde TØI rapport 1005/2009

<sup>a</sup> alle  $\beta$  fra steg 4

Det kan også være verdt å nevne at holdning til fartsgrensene ("Fartsgrense") er en signifikant prediktor i alle de tre analysene. Denne variabelen er målt som "Fartsgrense 30 i boligstrøk/fartsgrense 50 i tettbygd strøk/fartsgrense 80 utenfor tettbygd strøk er: Alt for lavt/Litt for lavt/Passe/Litt for høyt/Alt for høyt". I figur 30 nedenfor ser vi andel respondenter som har svart "for lavt", "passe" og "for høyt" på de ulike fartsgrensene. Som vi ser synes de fleste at fartsgrense 30 og 50 er passe i henholdsvis boligstrøk og tettbygd område, mens halvparten av respondentene mener fartsgrense 80 utenfor tettbygd område er for lavt.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 30 Prosentandel som synes farts grensen er for lav, passe og for høy.

Som tidligere nevnt er det ikke overraskende at intensjon er en viktig forklaringsvariabel i disse analysene. I et kampanjeperspektiv kan det hevdes at intensjon er mindre relevant, da det er vanskelig å påvirke intensjon direkte, og at man heller bør gå via de faktorene som påvirker intensjon. Samtidig er det liten vits i å prøve å påvirke de variablene som har en effekt på intensjon, men ikke på atferd. Det er derfor foretatt tilsvarende analyser som er presentert i tabellene 5 til 7, men uten intensjon som forklaringsfaktor. Disse analysene viser at forklart varians blir noe redusert, og at de andre forklaringsfaktorene (enn intensjon) får en høyere beta-verdi. Det generelle bildet endrer seg dog kun i liten grad; det er stort sett de samme variablene som kommer ut som de viktigste forklaringsfaktorene. Det kan allikevel være verdt å merke seg at også ”holdning til fartsgrensene” er en av de viktigste forklaringsfaktorene når det gjelder å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, og i noen mindre grad også på veier med fartsgrense 50 og 80, når intensjon utelates. I tillegg er ”føles behagelig” en viktigere faktor i analysen av å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 og 50, enn i analysene med intensjon.

Tabell 8. Oppsummering av hovedfunn fra regresjonsanalysene uten intensjon (se også vedlegg 3)

”Å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense...”			
Viktigste forklaringsvariabler	...30	...50	...80
Alder	X	X	X
Opplevd atferdskontroll	X	X	X
Vane	X	X	X
Deskriptiv norm	X	X	X
Føles behagelig	X	X	X
Holdning til fartsgrense	X		
% forklart varians i fartsatferd	41 %	39 %	63 %

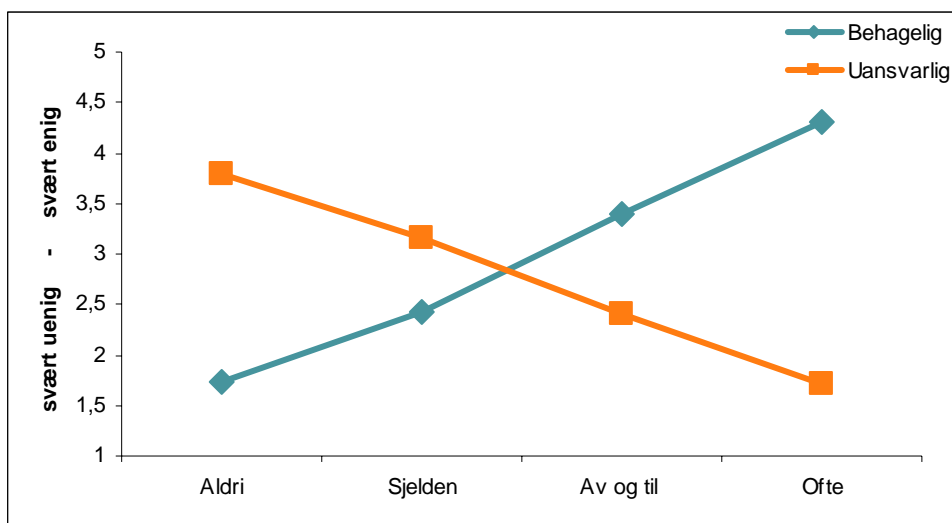
Kilde TØI rapport 1005/2009



## 5.4 Om hvordan det føles å kjøre over fartsgrensen

I regresjonsanalysen av ”å kjøre over fartsgrense på veier med fartsgrense 80” var én viktig forklaringsfaktor at det føles behagelig å kjøre for fort på veier med slik fartsgrense. Denne variabelen var også en statistisk signifikant og relativt sterk prediktor for ”å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30”. At det føles behagelig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, kan indikere en følelse av ”flyt” når man kjører. I en serie kvalitative dybdeintervjuer gjennomført i forbindelse med denne fartskampanjen fant man nettopp at intervjuobjektene vektla en positiv følelse av flyt når det gjaldt å kjøre over fartsgrensen (presentasjon på ”fagdag om fart” 28.01.2009, Bengal trend- og innovasjonsbyrå).

I figur 31 ser vi gjennomsnittskårene for hvor enig eller uenig man er i at det føles a) behagelig og b) uansvarlig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, blant personer som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” foretar slik fartsoverskridelse. De som aldri kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 er svært uenig i at det er behagelig, mens de er svært enig i at det er uansvarlig. Når det gjelder de som ofte foretar slik fartsatferd er bildet snudd på hodet, de er svært enig i at det er behagelig og svært uenig i at det er uansvarlig.



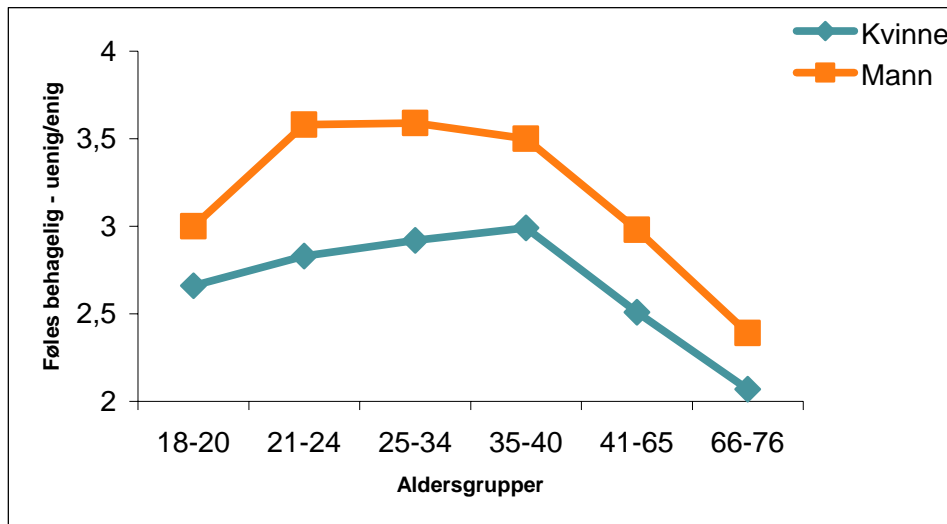
Kilde TØI rapport 1005/2009

Skala: 1 (svært uenig) til 5 (svært enig)

Figur 31 Gjennomsnittskårer for hvor enig man er i at det føles behagelig og uansvarlig å kjøre 15 km/t for fort på veier med fartsgrense 80 blant de som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

I figur 32 har vi gått videre med ”føles behagelig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80”, og vi har foretatt en variansanalyse for å se hvordan svarene fordeler seg på kjønn og i ulike aldersgrupper. Fra analysene av hvem som kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, husker vi at det a) er en kjønnsforskjell og at mennene i høyere grad enn kvinnene foretar slik fartsoverskridelse, og b) at det er de unge voksne mennene (mellom 21 og 40) som oftest gjør dette. I figur 32 ser vi at kvinnene, uansett aldersgruppe, hele tiden

er under midtpunktet på skalaen ”enig – uenig”, hvilket indikerer at kvinnene uansett aldersgruppe er mer uenig enn enig i at det føles behagelig å kjøre 15 km/t for fort på veier med fartsgrense 80. Når det gjelder mennene, derimot, er bildet annerledes. Her ser vi at de unge voksne mennene, de mellom 21 og 40, skiller seg fra de andre aldersgruppene ved å være mer enig i at det føles behagelig å kjøre 15 km/t for fort på veier med fartsgrense 80.



Kilde TØI rapport 1005/2009

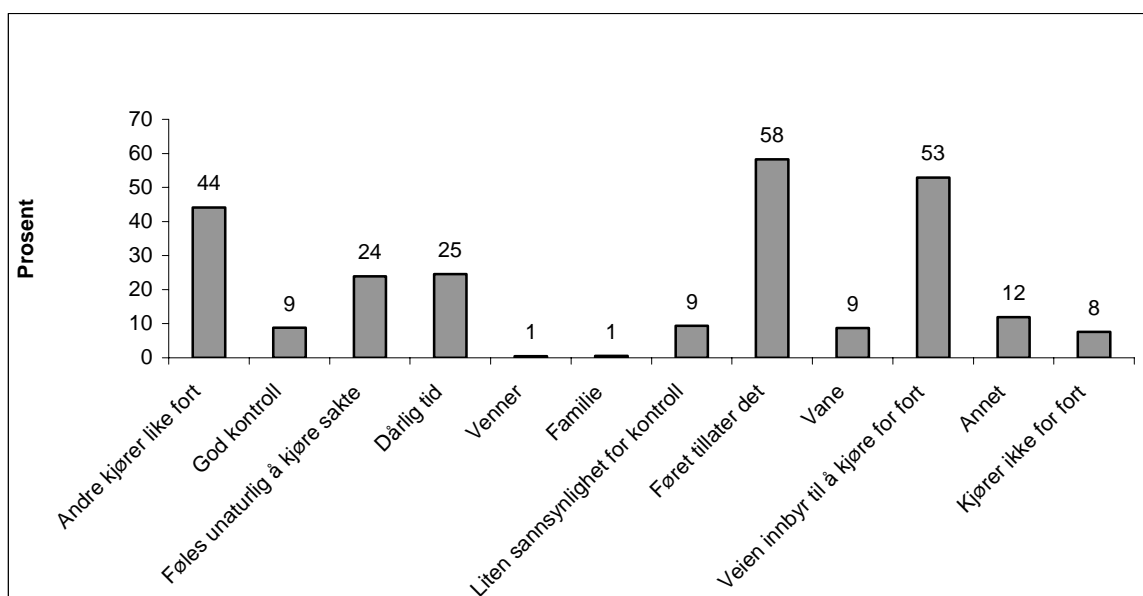
Skala: 1 (svært uenig) til 5 (svært enig)

Figur 32 Gjennomsnittsskårer for hvor enig man er i at det føles behagelig å kjøre 15 km/t for fort på veier med fartsgrense 80, fordelt på kjønn og aldersgrupper.

## 5.5 Egne oppfatninger om årsakene til egen fartsatferd

Hittil i dette kapitlet er det presentert analyser av hvilke faktorer som bidrar mest til å forklare variasjonen i fartsatferd. Denne tilnærmingen til å undersøke de viktigste faktorene for fartsatferd bygger på sosialpsykologisk teori og metode, og kan sies å være en indirekte måte å avdekke viktige forklaringsvariabler. En mer direkte måte å undersøke dette på er å spørre respondentene hva de selv mener er de viktigste årsakene til egen fartsatferd. I figur 33 og 34 ser vi hva som ble nevnt av flest som viktigste årsaker til at man henholdsvis kjører fortere enn fartsgrensen og velger å overholde fartsgrensen.

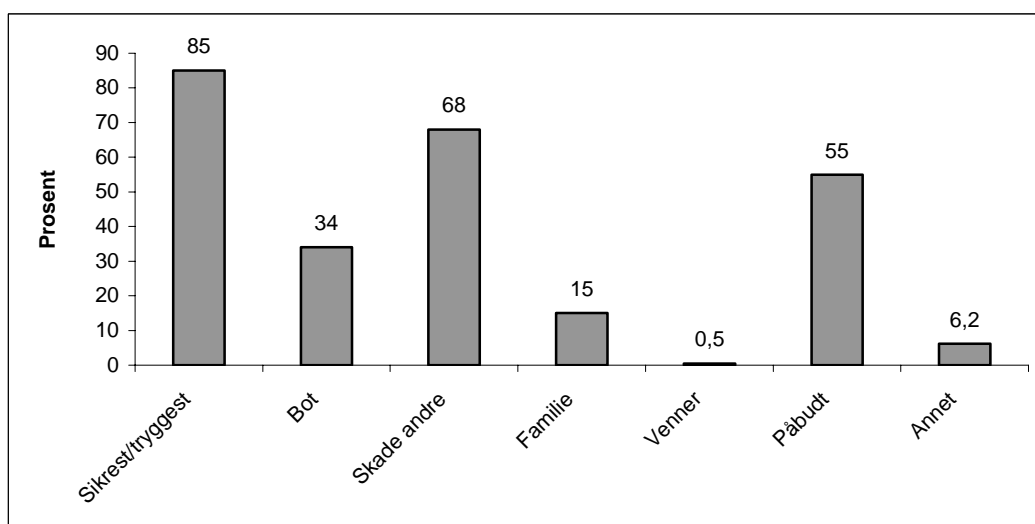
Når det gjelder årsaker til at man kjører fortere enn fartsgrensen er det at ”føret tillater det” som blir nevnt hyppigst, etterfulgt av ”veien innbyr til å kjøre for fort” og ”andre kjører like fort”. De to sistnevnte årsakene kan sies å være uttrykk for henholdsvis at det er ”behagelig” å kjøre fortere enn fartsgrensen, og deskriptive normer (figur 33).



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 33 Egne oppfatninger om hva som er de viktigste årsakene til at man kjører fortere enn fartsgrensen tilsier. Respondentene bedt om å oppgi 3 viktigste årsaker. Prosent.

Når det gjelder de viktigste årsakene til at man velger å overholde fartsgrensene er det først og fremst sikkerhetsaspektene som trekkes fram – både det at det er sikrest/tryggest og at man er redd for å skade andre. I tillegg trekkes det fram at man overholder fartsgrensene fordi det er påbudt. At vennene ikke liker at man kjører for fort blir i liten grad trukket fram, mens påvirkning fra familie blir nevnt av 15 prosent.

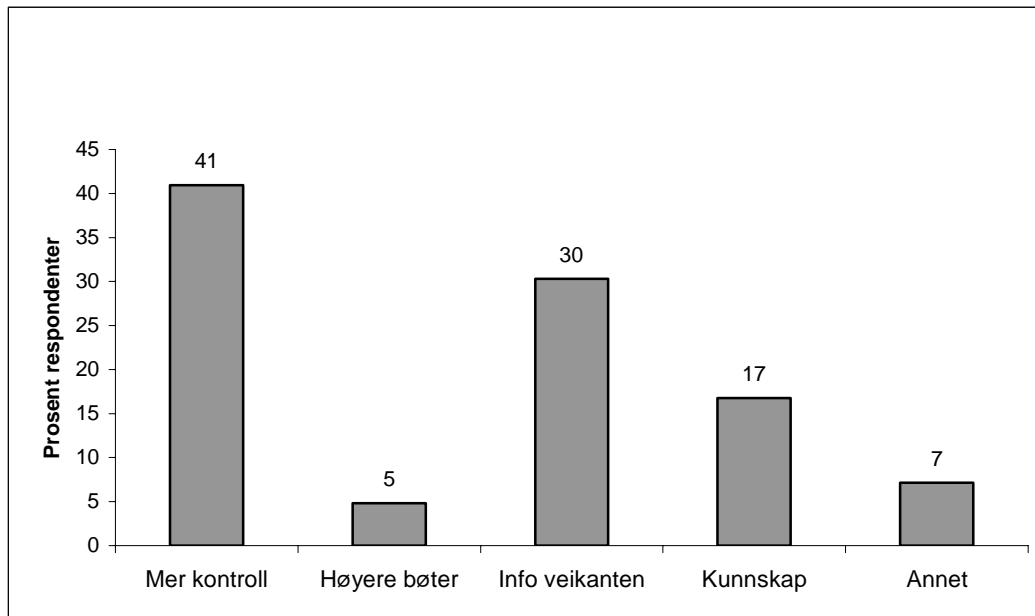


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 34 Egne oppfatninger om hva som er de viktigste årsakene til at man overholder fartsgrensene. Respondentene bedt om å oppgi 3 viktigste årsaker. Prosent.

## 5.6 Hva vil få deg til å overholde fartsgrensene?

Respondentene ble også spurt om hva de tror kan påvirke dem til å overholde fartsgrensene. Det som ble nevnt hyppigst var ”mer kontroll” (41 %), etterfulgt av ”påminnelse om risiko for ulykker langs veikanten (30 %) og ”generelt mer kunnskap om risiko for fartsrelaterte ulykker” (17 %). Kun 5 prosent av respondentene svarte ”høyere bøter”.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 35 Fordeling av respondenters svar på tiltak som vil få dem til å overholde fartsgrensene

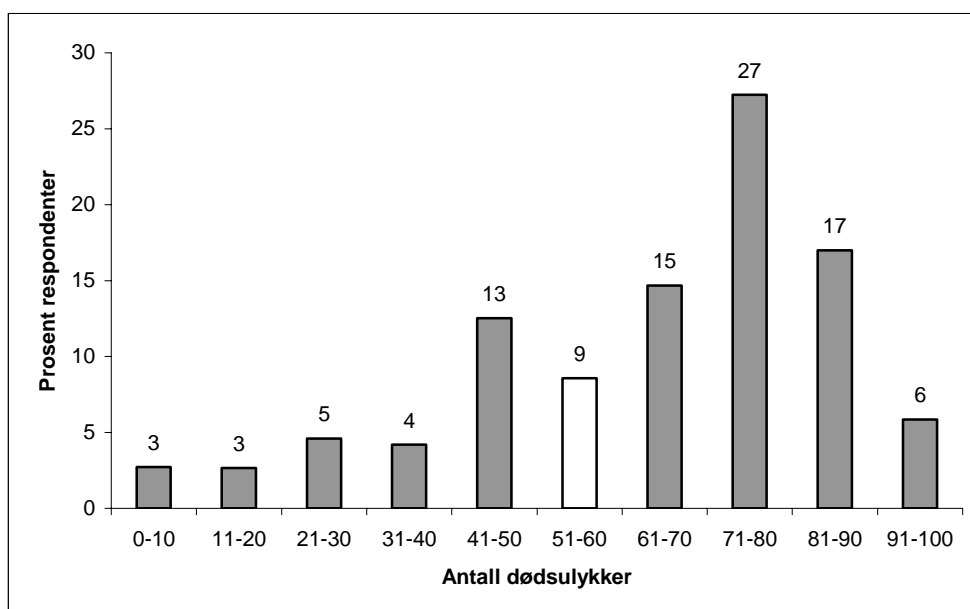
## 6 Resultater: Kunnskap om fart – hva vet folk?

I tillegg til å undersøke folks holdninger til fartsgrenser og fartsatferd, og deres faktiske fartsatferd, ønsket man i denne undersøkelsen å kartlegge folks kunnskap om fart – spesielt fart og trafikksikkerhet. Spørsmålene finner man i spørreskjemaet under overskriften ”Om trafikksikkerhet og kjørefart” (vedlegg 5) og riktige svar på spørsmålene finner man i vedlegg 1.

Hensikten med denne delen av spørreskjemaet er a) å kartlegge folks kunnskap om fart og trafikksikkerhet, b) å se om kunnskap har en sammenheng med selvrapportert fartsatferd og c) å bruke dataene som sammenligningsgrunnlag for eventuelle oppfølgingsundersøkelser slik at man kan undersøke om kampanjen har hatt en effekt på kunnskapsnivået.

I dette kapitlet presenteres kunnskapsspørsmålene med enkle fordelinger av svarene, samt sammenhengen med selvrapportert fartsatferd der dette er aktuelt.

*”Av 100 dødsulykker i trafikken i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende årsak?”*



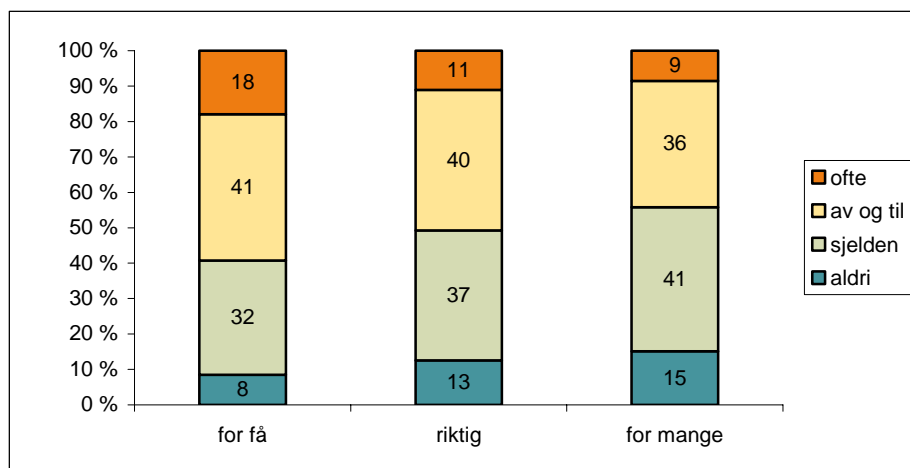
Kilde TØI rapport 1005/2009  
Hvit søyle indikerer riktig svarkategori

Figur 36 Fordeling av svar på spørsmål om fartsrelaterte dødsulykker.

I 2007 var det ca 52 prosent av dødsulykkene i trafikken i Norge der for høy fart etter forholdene var en vesentlig medvirkende årsak (Statens Vegvesen 2008). 65 prosent av respondentene i undersøkelsen overvurderte antallet dødsulykker der fart er en vesentlig medvirkende faktor (dvs. at de svarte at flere enn 60 av 100 ulykker skyldes fart), mens 28 prosent undervurderte antallet ulykker der fart er en medvirkende faktor (figur 36).

Basert på denne fordelingen ble respondentenes svar delt i tre grupper: 1) For få (0-40), 2) Riktig (41-70), 3) For mange (71-100).

For å undersøke om kunnskap om fartsrelaterte dødsulykker har en sammenheng med atferd, undersøkte vi fordelingen av hvor ofte man kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 blant respondentene i de tre ovennevnte gruppene (dvs. blant de som svarte ”for få”, ”riktig” og ”for mange”). En naturlig hypotese er at de som antar at fart er en vesentlig medvirkende årsak i få ulykker (”for få -gruppa”), oftere kjører over fartsgrensen enn de som antar at fart er en viktig medvirkende årsak i mange ulykker (”for mange-gruppa”). Resultatene støtter denne hypotesen (figur 37): En større andel blant de som er i ”for få-gruppa” rapporterer at de ofte og av og til kjører over fartsgrensen, enn blant de som er i ”for mange-gruppa”. Forskjellen i fordelingene er statistisk signifikant.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 37 Andel blant de ulike gruppene som ”aldri”, ”sjelden”, ”av og til” og ”ofte” kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80

”Når man kjører i 80 km/t på tørr og bar asfalt med sommerdekk er bremselengden ca 31 meter. Hvor lang tror du bremselengden er når man kjører i samme fart på:

...våt asfalt (sommerdekk)?

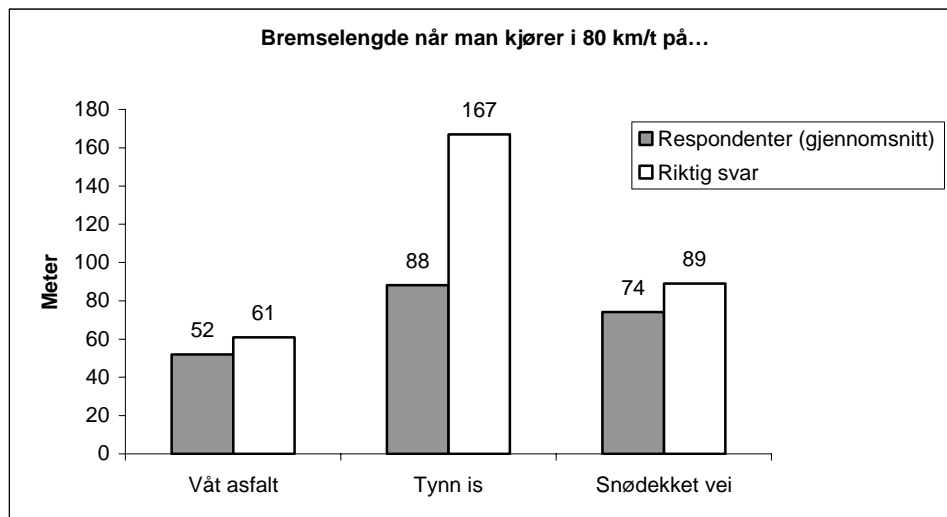
...tynn is (piggfrie vinterdekk)?

...snødekket vei (piggfrie vinterdekk)?”

Resultatene viser at respondentene (i gjennomsnitt) undervurderer bremselengden ved de ulike føreforholdene (figur 38). Forskjellen mellom respondentenes svar og riktig svar er imidlertid ikke veldig stor når det gjelder ”våt asfalt” og

”snødekket vei”. Det er derimot en stor forskjell mellom respondentenes svar og riktig svar når det gjelder tynn is.

Det er ingen sammenheng mellom kunnskap om bremselengde og selvrapportert fartsatferd.



Kilde TØI rapport 1005/2009

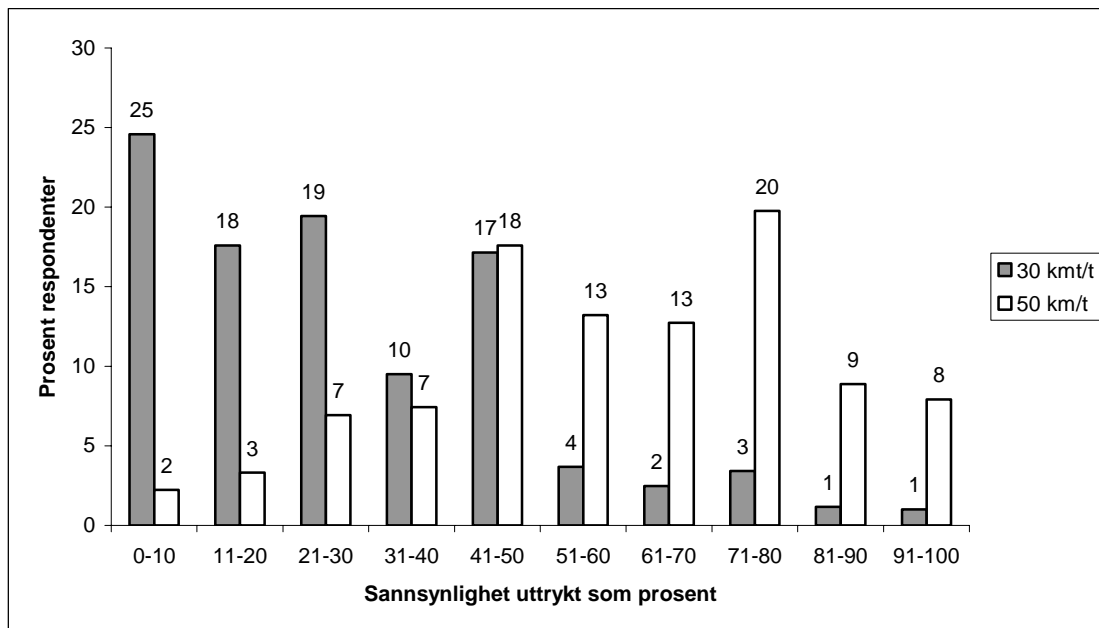
Figur 38 Gjennomsnitt av respondenters svar sammenlignet med riktig svar på spørsmål om bremselengder ved ulike føreforhold.

”Dersom en fotgjenger blir påkjørt av en bil, hva tror du sannsynligheten er for at fotgjengeren blir drept når bilen kjører i...

...30 km/t?

...50 km/t?”

Som vi ser av figur 39 svarte nesten ¼ riktig på spørsmålet om sannsynlighet for å omkomme som fotgjenger ved påkjørsel av bil som kjører i 30 km/t, og 11 prosent svarte at det var mer enn 50 prosent sannsynlighet for å omkomme. Det var ingen sammenheng mellom svarene på dette spørsmålet og selvrapportert atferd.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Riktig svar 30 km/t: 0-10 prosent

Riktig svar 50 km/t: 81-90 prosent

Figur 39 Fordeling av svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som fotgjenger.

Kun 9 prosent av respondentene svarte riktig på spørsmålet om sannsynligheten for å omkomme som fotgjenger ved påkjørsel av bil som kjører i 50 km/t (dvs. svarkategorien 81-90 %), mens 37 prosent av deltakerne trodde at sannsynligheten for å omkomme var under 50 prosent. Det var heller ikke her noen sammenheng mellom kunnskap og selvrapportert fartsatferd.

Det ser altså ut til at respondentene har en riktigere oppfatning av sannsynligheten for å omkomme som fotgjenger ved påkjørsel i lave hastigheter enn ved påkjørsel i høye hastigheter. Sannsynligheten for å omkomme ved påkjørsel i høye hastigheter undervurderes noe.

*”Dersom to like store biler er involvert i en frontkollisjon, hva tror du sannsynligheten er for at bilistene omkommer når bilene holder en fart på...*

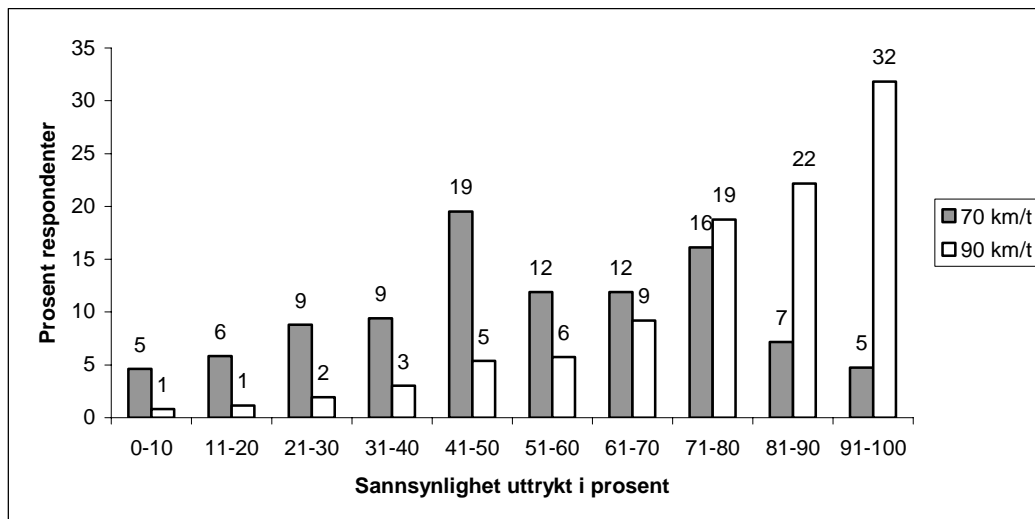
*... 70 km/t?*

*... 90 km/t?*

*(Det forutsettes at bilene har kollisjonspute og at bilistene bruker bilbelte)”*

På spørsmålet om sannsynligheten for å omkomme i en frontkollisjon når bilene kjører i 70 km/t er det i underkant av 5 prosent som svarer riktig, og ca 70 prosent av respondentene tror feilaktig at det er over 40 prosent sannsynlighet for å omkomme i en slik frontkollisjon (figur 40). Det er en svak tendens til at de som vurderer sannsynligheten for å omkomme som høy, i mindre grad kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.





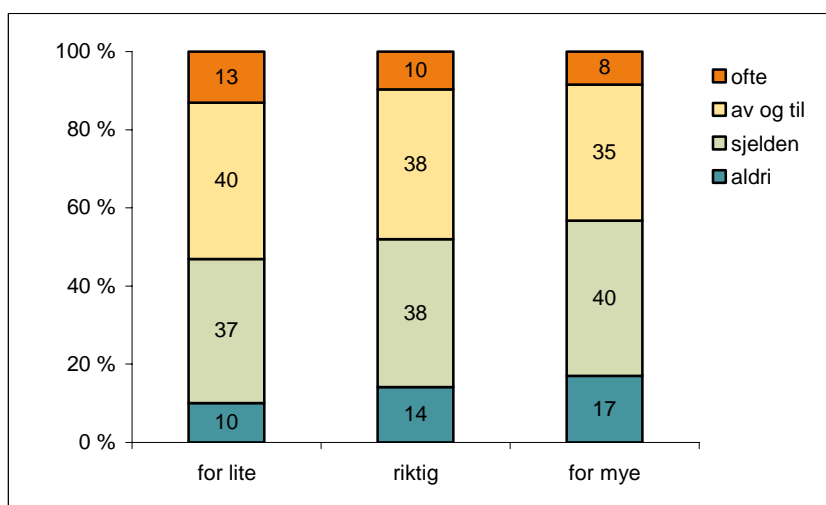
Kilde TØI rapport 1005/2009

Riktig svar 70 km/t: 0-10 prosent

Riktig svar 90 km/t: 81-90 prosent

Figur 40 Fordeling av svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som bilist i frontkollisjon.

22 prosent av respondentene svarer riktig på spørsmålet om sannsynligheten for å omkomme som bilist i en frontkollisjon der bilene kjører i 90 km/t, mens 32 prosent svarer at det er over 90 prosent sannsynlighet for å omkomme. For å undersøke en eventuell sammenheng med selvrapportert fartsatferd, ble respondentene delt i tre grupper basert på svarene på dette spørsmålet: 1) for liten sannsynlighet (0-60), 2) riktig (81-90), og 3) for høy sannsynlighet (71-100). I figur 41 ser vi at det er en svak tendens til at de som vurderer sannsynligheten for å omkomme som for høy i mindre grad rapporterer at de kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 enn de som vurderer sannsynligheten som for lav. Sammenhengen er statistisk signifikant og tendensen går i forventet retning.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 41 Andel blant de som vurderer sannsynligheten som for lav, riktig og for høy som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80

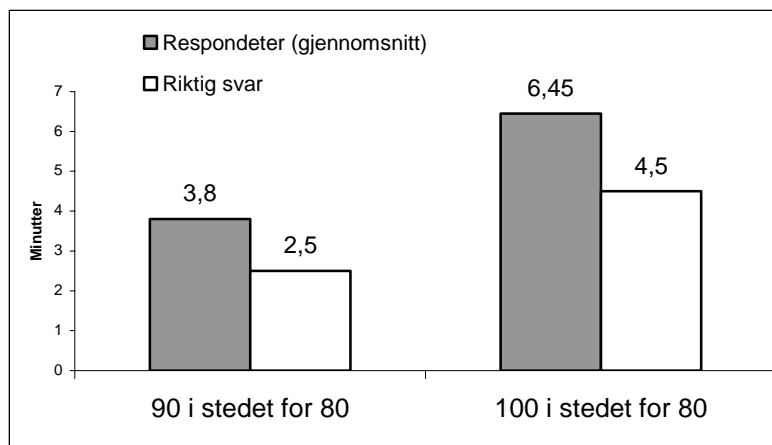
Det ser altså ut til at respondentene overvurderer sannsynligheten for å omkomme i en frontkollisjon der bilene kjører i 70 km/t, men at de har en riktigere oppfatning av sannsynligheten for å omkomme når bilene holder en hastighet på 90 km/t.

*”Tenk deg at du skal kjøre en strekning på 30 km. Hvor mye tid tror du at du vil spare dersom du kjører i...*

*... 90 km/t i stedet for 80 km/t?*

*... 100 km/t i stedet for 80 km/t?”*

I gjennomsnitt overvurderte respondentene hvor mange minutter de ville spare på å kjøre i både 90 km/t og 100 km/t i stedet for 80 km/t (figur 42). Det var ingen sammenheng mellom kunnskap om tid og selvrapportert fartsatferd.

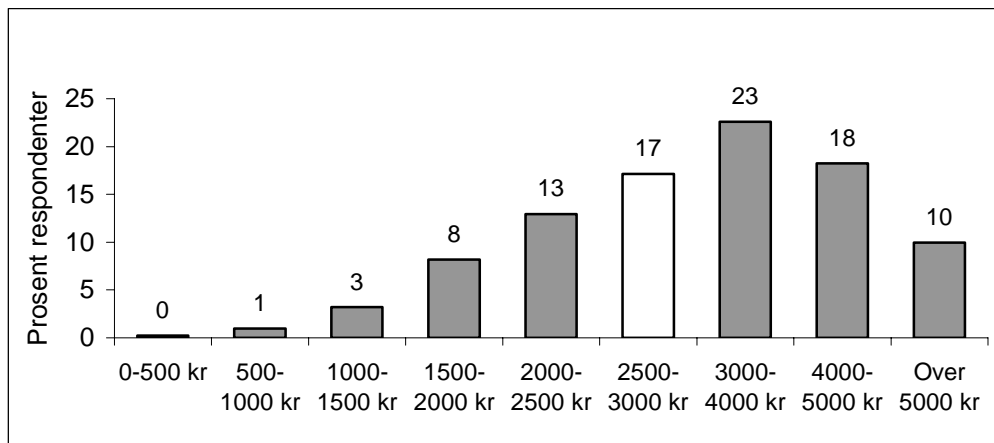


Kilde TØI rapport 1005/2009

*Figur 42 Gjennomsnitt av respondenters svar sammenlignet med riktig svar på spørsmål om tidsbesparelser når man kjører i 90 eller 100 km/t i stedet for 80 km/t på en 30 km strekning.*

*”Hva tror du man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en vei med fartsgrense 80?”*

Ca halvparten av respondentene tror boten for å kjøre i 100 km/t på veier med fartsgrense 80 er høyere enn den faktisk er (dvs. 2.800 kr) (figur 43). Det er imidlertid ingen sammenheng mellom kunnskap og fartsatferd her.



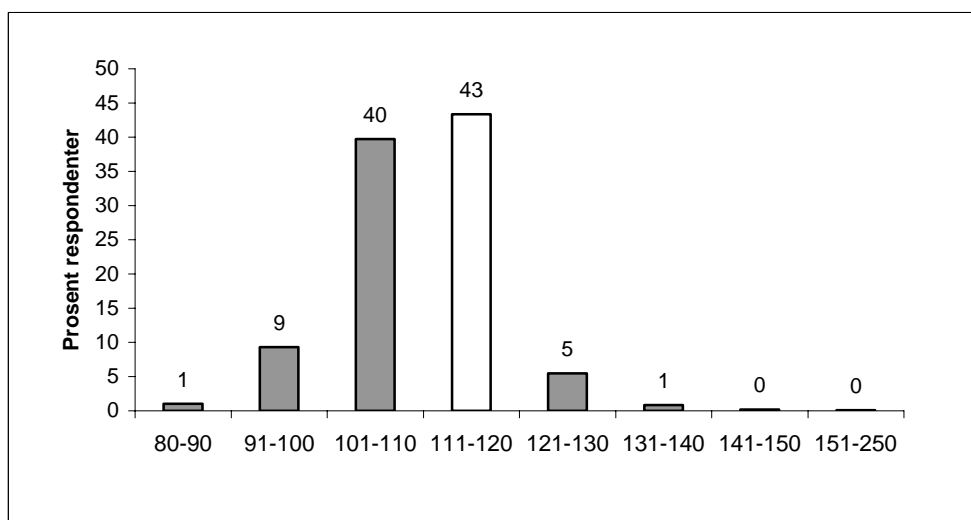
Kilde TØI rapport 1005/2009

Hvit søyle indikerer riktig svarkategori

Figur 43 Fordeling av svar på spørsmål om bot for å kjøre i 100 km/t på en vei med fartsgrense 80

”Hvor høy tror du farten må være på en vei med fartsgrense 80 for at en skal miste førerkortet?”

Mens halvparten av respondentene overvurderer hvor høy bøten er for å kjøre i 100 km/t på veier med fartsgrense 80 (figur 44), undervurderer halvparten av respondentene hvor fort man må kjøre for å miste førerkortet på slike veier (figur 37). Kun 6 prosent av respondentene tror man må kjøre over 120 km/t.



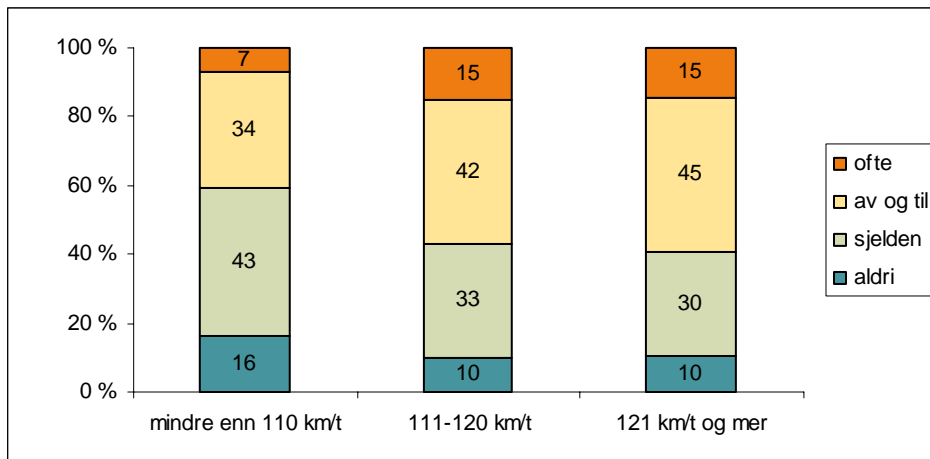
Kilde TØI rapport 1005/2009

Hvit søyle indikerer riktig svarkategori (116 km/t)

Figur 44 Fordeling av svar på spørsmål om hvor høy farten må være på en vei med fartsgrense 80 for at man normalt skal miste førerkortet.

Respondentene ble også her delt i tre grupper basert på svarene på dette spørsmålet om fart og fare for å miste førerkortet: 1) for lav fart (80-110), 2) riktig (111-120), og 3) for høy fart (121-250). Videre undersøkte vi andelen som kjører

for fort på disse tre gruppene. En naturlig hypotese vil her være at de som tror man må kjøre i over 120 km/t i større grad kjører over fartsgrensen enn de som tror man mister førerkortet når man kjører i 110 km/t og under. I figur 45 ser vi at det er slik tendens, og denne er statistisk signifikant. Det er dog verdt å merke seg at det kun er et fåtall som faktisk tror at man må kjøre over 120 km/t for å miste førerkortet.

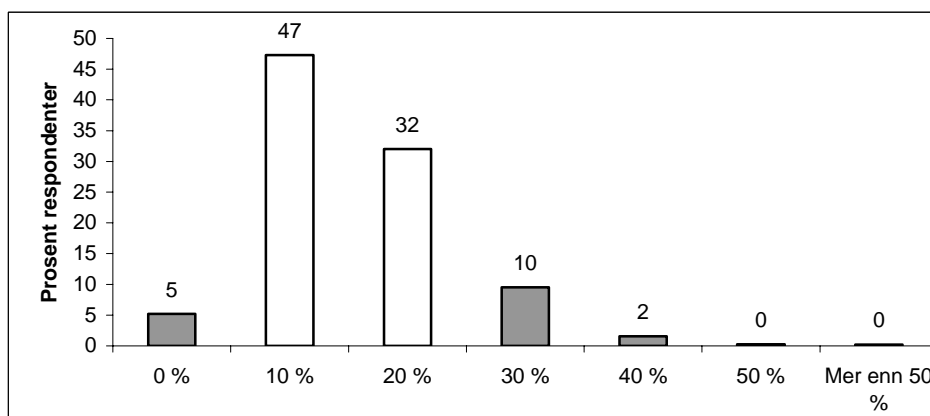


Kilde TØI rapport 1005/2009

Figur 45 Andel blant de som vurderer farten for å miste førerkortet for lavt, riktig og for høyt som "aldri", "sjelden", "av og til" og "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80

"Omtrent hvor mye mer drivstoff tror du bilen bruker hvis du kjører i 100 km/t i stedet for 80 km/t?"

De fleste respondentene svarte riktig på spørsmålet om hvor mye mer drivstoff bilen bruker når man kjører i 100 km/t i stedet for 80 km/t (figur 46). Det er ingen sammenheng mellom kunnskap om drivstoff og fartsatferd.



Kilde TØI rapport 1005/2009

Hvite søyler indikerer riktig svar

Figur 46 Fordeling av svar på spørsmål om drivstoff bruk ved ulik fart.

## 7 Oppsummering og diskusjon

Hensikten med undersøkelsen som er beskrevet i denne rapporten var å undersøke noen trender i bilførerers fartsvalg. Resultatene fra undersøkelsen skal fungere som en del av grunnlaget for utforming av en planlagt fartskampanje. Mer spesifikt er det i denne rapporten forsøkt å belyse følgende problemstillinger:

- 1) Hvem kjører for fort?
- 2) Hvorfor kjører folk for fort?
- 3) Hvilken kunnskap har folk om fart?

I dette kapitlet følger en kort oppsummering av hovedfunnene som er presentert i rapporten, samt en kort diskusjon knyttet til disse funnene.

### 7.1 Kjøres det for fort?

Resultatene fra undersøkelsen viser at folk rapporterer at de kjører over fartsgrensen både på veier med fartsgrense 30, 50 og 80. Det er allikevel få som sier at de kjører litt over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 og 50, men atskillig flere som sier at de kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Sammenlignet med punktmålinger gjennomført av Statens Vegvesen og tidligere studier er det allikevel en forholdsvis lav andel som sier at de kjører over fartsgrensen i denne undersøkelsen. I en undersøkelse der man foretok punktmålinger på en gitt strekning og delte ut spørreskjema til bilistene på den aktuelle strekningen, fant man for eksempel at 70 prosent av de observerte kjørte fortere enn fartsgrensen (70 km/t) (Sagberg 2005). Punktmålinger gjennomført av Statens Vegvesen viser dessuten at om lag halvparten av bilistene kjører over fartsgrensen. At man i denne studien finner at folk i lavere grad rapporterer fartsoverskridelser, i alle fall på veier med fartsgrense 30 og 50, skyldes sannsynligvis at det er her er benyttet selvrapporing. En kjent effekt når man benytter selvrapporing er den såkalte sosial ønskelighetseffekten, som går ut på at man ønsker å fremstille seg selv på en ”bedre måte” enn det som faktisk er virkeligheten. Når det gjelder selvrapporing av å kjøre over fartsgrensen er det ikke umulig at denne effekten gjør seg gjeldene. Det er imidlertid liten grunn til å anta at denne effekten varierer systematisk med ulike grupper av respondenter og effekten vil dermed ikke fordreie dataene på en systematisk måte. En annen forklaring på forskjellen mellom veikantundersøkelser/punktmålinger og denne spørreundersøkelsen, kan være at førere som kjører lite vil være underrepresentert i veikantundersøkelser relativt til et uttrekk fra førerkortregisteret. Ettersom vi finner at de som kjører mye/langt oftere kjører over fartsgrensen, kan det dermed være at man i en veikantundersøkelse vil ha en høyere andel som kjører over fartsgrensen enn i et uttrekk fra førerkortregisteret.

## 7.2 Hvem oppgir at de kjører for fort?

For å få en pekepinn om hvem som bør være den primære målgruppen i den planlagte fartskampanjen, har man også vært interessert i å undersøke hvem det er som kjører for fort. Tanken her er at en kampanje som tar sikte på å få bilister til å senke farten og å overholde fartsgrensene, vil ha liten effekt dersom målgruppen ikke kjører for fort i utgangspunktet. I denne undersøkelsen kommer det for eksempel fram at eldre (personer over 65 år) i svært liten grad rapporterer at de kjører over fartsgrensene, og det vil da ikke være et poeng å rette kampanjen først og fremst mot eldre førere. Samtidig er det, som tidligere diskutert i kapittel 4, flere faktorer som kan og bør spille inn på hva som skal definere målgruppen. Slike andre faktorer kan være ulykkesrisiko og hvem man antar i det hele tatt kan påvirkes gjennom en holdningskampanje.

I denne undersøkelsen har vi sett på *hvem som rapporterer at de kjører over fartsgrensen* som faktoren som definerer målgruppen. Resultatene viser noe variasjon mellom veier med fartsgrense 30 og veier med fartsgrense 80; på førstnevnte veier er det først og fremst de helt unge (18-24) som oftest kjører over fartsgrensen, mens det på veier med fartsgrense 80 er de unge voksne (25-34, etterfulgt av 35-40 og 21-24) som oftest kjører for fort. Én mulig forklaring på at de unge voksne i mindre grad kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 enn på veier med fartsgrense 80, kan ha å gjøre med at mange i denne alderen har små barn og er bevisste på barn som leker osv. på veier med lav fartsgrense. Én mulighet for videre forskning er å undersøke forskjell i fartsatferd mellom førere med og uten barn, på veier med fartsgrense 30.

Videre er det en gjennomgående kjønnsforskjell i dataene, men også her er det noe variasjon mellom veier med fartsgrense 30 og fartsgrense 80. Kjønnsforskjellen er mindre på de førstnevnte veiene enn på veier med fartsgrense 80. Det er også slik at jo lengre man kjører i året, jo oftere kjører man over fartsgrensen – særlig på veier med fartsgrense 80. Videre viser resultatene at det er en større andel blant mennene som kjører over 12.000 km enn blant kvinnene. Det er altså en kjønnsforskjell når det gjelder hvor ofte man kjører over fartsgrensen, men også en forskjell mellom de som kjører kort og langt.

I tillegg til kjønn, kjørelengde og alder er det i rapporten presentert noen andre bakgrunnsvariabler som har en sammenheng med selvrapportert fartsatferd. Det er dog viktig å merke seg at noen av disse, til tross for statistisk signifikante sammenhenger, er svært svake, og tolkning av slike resultater må gjøres med forsiktighet. Dette gjelder for eksempel sammenhengen mellom fartsatferd og bosted. Videre er det noen tendenser som ser ut til å være sterke, men der en må tolke resultatene forsiktig på grunn av få antall respondenter i enkelte av gruppene. Når det er svært få personer i en gruppe, vil tilfeldigheter slå ut i sterkere grad enn der det er mange personer, og det er en større sjanse for at resultatene er lengre fra den "sanne tendensen" enn når det er mange personer i en gruppe. Dette gjelder for eksempel sammenhengen mellom fartsatferd og sosioøkonomisk status, all den tid det er svært få respondenter som har rapportert at husholdningens inntekt er mindre enn 100.000 kr, og mer enn 1.500.000.

Basert på de viktigste funnene i denne undersøkelsen vil en mulig målgruppe være unge voksne menn i alderen 21-40. En utvidelse av denne ”kjernegruppen” kan videre gjøres til de helt unge mennene (mellom 18 og 20 år) og unge kvinner.

### 7.3 Hvorfor kjøres det for fort?

For å finne ut hvorfor folk kjører over fartsgrensen er det i denne undersøkelsen brukt ulike strategier. Hovedstrategien har vært å måle ulike faktorer som, basert på teoretisk og empirisk grunnlag, er antatt å påvirke fartsatferd, for deretter å undersøke ved hjelp av statistiske analyser hvilke av disse faktorene som er viktigst for å forklare fartsatferd. I tillegg ble respondentene spurt hva de selv mener er de viktigste årsakene til at de a) kjører over fartsgrensen og b) overholder fartsgrensen.

Resultatene viser at de viktigste faktorene for å forklare fartsatferd er 1) intensjon om å kjøre over fartsgrensen, 2) at det er en vane å kjøre over fartsgrensen, 3) om man opplever at det er lett eller vanskelig å overholde fartsgrensene, 4) om det føles behagelig å kjøre over fartsgrensen og 5) om man oppfatter at andre kjører over fartsgrensen.

At intensjon er en viktig forklaringsfaktor er ikke overraskende, og indikerer at folk har en bevisst plan om å kjøre over fartsgrensen. I forbindelse med dette kan det være verdt å merke seg tittelen på prosjektet og rapporten – ”Fartsvalg” – som viser til at bilførere *velger* farten. I dette ligger at den farten man pleier å kjøre i er et bevisst valg, noe som til dels støttes av at intensjon er en viktig forklaringsfaktor. Samtidig er det viktig å merke seg at vaner også er en svært viktig variabel. I motsetning til intensjon er vaner ment å fange opp en atferd som foregår automatisk og uten at man har et bevisst forhold til at man utfører atferden – idet det skjer. Det er ikke dermed sagt at man ikke kan ha et bevisst forhold til at man har en vane, for eksempel at man er bevisst at man pleier å kjøre over fartsgrensen og at dette skjer helt automatisk. At både intensjon og vane kommer ut som viktige forklaringsfaktorer i analysene kan forklares med dette at folk er seg bevisst at de – automatisk og av vane – kommer til å kjøre over fartsgrensen. Intensjon er her målt som ”jeg kommer til å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30/50/80” de neste gangene jeg skal kjøre”. Dersom intensjon hadde vært målt som ”jeg *ønsker* å kjøre over fartsgrensen...” eller ”jeg *planlegger* å kjøre over fartsgrensen...”, kan det således være at intensjon ville vært en svakere forklaringsfaktor.

Videre er opplevd atferdskontroll en viktig forklaringsfaktor, spesielt når det gjelder å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50 og 80. Denne variabelen har en negativ sammenheng med selvrapportert atferd, hvilket indikerer at de som rapporterer at de ofte kjører over fartsgrensen, opplever at det er vanskelig å overholde fartsgrensen og at de har liten kontroll over om de overholder fartsgrensen eller ikke. Slik opplevd atferdskontroll har i seg et element av at man gjør som andre bilister – dersom alle andre kjører over fartsgrensen kan man oppleve at det er vanskelig å selv overholde fartsgrensen. Dette måles på en annen måte gjennom variabelen ”deskriptive normer” som også er en viktig forklaringsvariabel, spesielt på veier med fartsgrense 30 og i noen grad fartsgrense 80. Her blir respondentene spurt om hvor mange av bilistene i

Norge de tror ofte eller av og til kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30/50/80. De som tror at mange andre kjører over fartsgrensen, rapporterer at de selv også kjører over fartsgrensen, mens de som tror at det ikke er så mange som kjører for fort, heller ikke gjør det selv. Dette kan forklares med at man blir påvirket til å foreta en atferd når man ser at mange andre gjør det – altså at man gjør som alle de andre. Alternativt kan det tolkes som en såkalt ”falsk konsensus”-effekt; de som kjører over fartsgrensen vil anta at flere andre også gjør det, enn det de som ikke kjører over fartsgrensen vil anta.

Endelig er en viktig forklaringsfaktor for å kjøre over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 at det føles behagelig å kjøre for fort på slike veier. Det er en klar tendens til at de som er enig i at det føles behagelig også er de som rapporterer at de oftest gjør dette. Videre viser analysene at de unge voksne mennene skiller seg fra både kvinnene og de andre mennene ved at de er mest enig i at det føles behagelig å kjøre for fort på veier med fartsgrense 80. Dette bør sees i sammenheng med resultatene fra de kvalitative intervjuene foretatt av Bengal trend- og innovasjonsbyrå i forbindelse med farts kampanjen, der det kom fram at en følelse av ”flyt” var en viktig faktor.

Når respondentene blir spurt selv hva som er de viktigste årsakene til at de kjører over fartsgrensen, blir vaner og normer i liten grad nevnt. Det forhold som blir nevnt hyppigst er at ”føret tillater det”, etterfulgt av ”veien innbyr til det” og ”fordi de andre kjører like fort”. De to sistnevnte forholdene kan tolkes som uttrykk for henholdsvis ”føles behagelig” og ”deskriptive normer”, som var viktige forklaringsvariabler i de statistiske analysene.

Det som blir trukket fram som viktigst for at man velger å overholde fartsgrensene er sikkerhetsrelaterte årsaker (”det er sikrest/tryggest” og ”redd for å skade andre”), samt at det er påbudt.

## 7.4 Hvilken kunnskap har folk om fart?

Resultatene fra denne delen av undersøkelsen gir ikke et entydig bilde – det er stor variasjon i kunnskap om fart, trafikksikkerhet og straffereaksjoner, og det er kun i liten grad en sammenheng mellom kunnskap og selvrapportert fartsatferd.

For eksempel er det slik at respondentene i gjennomsnitt undervurderer bremselengden ved ulike føreforhold, og spesielt når det gjelder bremselengde på tynn is. Videre er det en tendens til at respondentene i gjennomsnitt tror de taper mer tid på å kjøre i 80 km/t framfor 90 eller 100 km/t enn det man faktisk gjør. Ingen av disse to kunnskapsspørsmålene hadde noen sammenheng med fartsatferd.

Samtidig ser det ut til at respondentene overvurderer antallet fartsrelaterte ulykker og i noen grad sjansen for å omkomme som følge av fart. Dette gjelder for eksempel spørsmålet om i hvor mange dødsulykker i trafikken i Norge fart er en vesentlig medvirkende årsak, og hvor stor sannsynligheten er for å omkomme som bilist i en frontkollisjon mellom to like store biler når bilene holder en fart på 70 km/t. Videre har begge disse to kunnskapsspørsmålene en sammenheng med selvrapportert fartsatferd i forventet retning; de som antar at ”for få” ulykker (i forhold til det riktige svaret) skyldes fart, kjører oftere over fartsgrensen enn de



som antar at ”mange” ulykker skyldes fart. Det er også slik at de som tror sannsynligheten for å omkomme i en frontkollisjon er ”liten”, i større grad kjører over fartsgrensen enn de som antar at sannsynligheten er ”stor”.

Det er kun noen av kunnskapstemaene som har en slik sammenheng med fartsatferd og der det er sammenheng er disse stort sett svake. Her kan det også nevnes at kunnskapsspørsmålene ble forsøkt inkludert i regresjonsanalysene beskrevet i kapittel 5, men at ingen av disse bidro i særlig grad til forklart varians.

## 8 Referanser

Aizen, I. 2006b

*Constructing a TPB questionnaire: Conceptual and methodological considerations.* <http://www.people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.measurement.pdf>

Aizen, I. 2006a

*Theory of planned behavior diagram.*  
<http://www.people.umass.edu/aizen/tpb.diag.html>

Ajzen, I. (1991) The theory of planned behaviour. *Organizational Behavior and Human Decision* 50(179), 211.

Ajzen, I. 2006

*Constructing a TPB questionnaire: Conceptual and methodological considerations.*  
<http://www.people.umass.edu/aizen/pdf/tpb.measurement.pdf>

Backer-Grøndahl, A. (2006)

*Adolescent alcohol use and the theory of planned behaviour: An examination of social influence.* Universitetet i Oslo, Universitetet i Oslo. 82-569-2328-8

Conner, M. og Sparks, P. (2005) Theory of planned behaviour and health behaviour. Conner and Norman *Predicting health behaviour*. Maidenhead, Open University Press.

De Pelsmacker, P. og Janssens, W. (2007) The effect of norms, attitudes and habits on speeding behavior: Scale development and model building and estimation. *Accident Analysis & Prevention* 39(1), 6-15.

Denstadli, J. M., Engebretsen, Ø., Hjorthol, R. og Vågane, L. (2006) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 - nøkkelrapport*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 844/2006.

Elliott, M. A., Armitage, C. J. og Baughan, C. J. (2005) Exploring the beliefs underpinning drivers' intentions to comply with speed limits. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 8(6), 459-479.

Elvik, R. og Amundsen, A. H. (2000) *Bedre trafiksikkerhet i Sverige*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 490/2000.

Elvik, R., Christensen, P. og Amundsen, A. H. (2004) *Fart og trafikkulykker: evaluering av potensmodellen*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 740/2004.

- Godin, G. og Kok, G. (1996) The theory of planned behavior: A review of its application of health-related behaviors. *American Journal of Health Promotion* 2, 87-98.
- Haglund, M. og Åberg, L. (2000) Speed choice in relation to speed limit and influences from other drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 3(1), 39-51.
- Kraft, P. (2003) *Falsk konsensus - hva er det og hvorfor gjør vi det?*
- Kraft, P., Rise, J., Sutton, S. og Røysamb, E. (2005) Perceived difficulty in the theory of planned behaviour: Perceived behavioural control or affective attitude? *British Journal of Social Psychology* 44, 1-19.
- Lajunen, T. og Räsänen, M. (2004) Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the Health Belief Model, Theory of Planned Behavior and the Locus of Control. *Journal of Safety Research* 35(1), 115-123.
- Moan, I. S. (2005) *Smoking or not smoking: How well does the theory of planned behaviour predict intention and behaviour?* University of Oslo, SIRUS; University of Oslo. 1504-3991
- Moyano Diaz, E. (2002) Theory of planned behavior and pedestrians' intentions to violate traffic regulations. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 5(3), 169-175.
- Newnam, S., Watson, B. og Murray, W. (2004) Factors predicting intentions to speed in a work and personal vehicle. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 7(4-5), 287-300.
- Nilsson, G. (2000) *Hastighetsförändringar och trafikakerhetseffekter. "Potensmodellen"*.
- Paris, H. og Broucke, S. V. d. (2008) Measuring cognitive determinants of speeding: An application of the theory of planned behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 11(3), 168-180.
- Rivis, A. og Sheeran, P. (2003) Descriptive norms as an additional predictor in the theory of planned behaviour: A meta-analysis. *Current Psychology* 22(3), 218-233.
- Sagberg, F. (2005) *Faktorer som påvirker bilisters kjørefart*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 765/2005.
- Sheeran, P. og Orbell, S. (1999) Augmenting the theory of planned behavior: Roles for anticipated regret and descriptive norms. *Journal of Applied Social Psychology* 29(10), 2107-2142.

Simsekoglu, Í. og Lajunen, T. (2008) Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 11(3), 181-191.

Statens Vegvesen. (2008) *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken - nasjonal årsrapport for ulykkesanalysegruppenes arbeid i 2007*. Statens Vegvesen, Vegdirektoratet. TS:2008 : 5.

Stead, M., Tagg, S., MacKintosh, A. M. og Eadie, D. (2005) Development and evaluation of a mass media Theory of Planned Behaviour intervention to reduce speeding. *Health Education Research* 20(1), 36-50.

Stroebe, W.(2000) *Social psychology and health*. Buckingham, Open University Press. 2.

Vaa, T., Adamos, G., Areal, A., Ausserer, K., Delhomme, P., Divjak, M., de Dobbeleer, W., Forward, S., Krol, B., Meng, A., Moan, I. S., Nathanail, T., Phillips, R., Pohlmeier, E., Sardi, G. M., Schepers, P., Seda, E., Ulleberg, P. og Wlater, E. (2009) *Effects of Road Safety Campaigns*. Institute of Transport Economics.

Vaa, T. (2003) *Overlevelse eller avvik? En modell for bilføreres atferd. Sluttrapport*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 666/2003.

Vaa, T. og Bjørnskau, T. (2002) *Fart, følelser og risiko: Drøfting av indre mekanismer ved bilføreres fartsvalg. SIP Føreratferdsmodeller: Rapport 3*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. TØI rapport 607/2002.

# Vedlegg 1 Kunnskapsspørsmål

Av 100 dødsulykker i Norge, i hvor mange tror du at fart/for høy fart etter forholdene er en medvirkende årsak? <sup>8</sup>	Ca 52 %
Når man kjører i 80 km/t på tørr og bar asfalt med sommerdekk er bremselengden 31 meter. Hvor lang tror du bremselengden er når man kjører i samme fart på: <sup>9</sup>	
...våt vei (sommerdekk)	61 m
...tynn is (piggfrie dekk)	167 m
...snødekket vei (piggfrie dekk)	89 m
Dersom en fotgjenger blir påkjørt av en bil, hva tror du sannsynligheten er for at fotgjengeren blir drept når bilen kjører i: <sup>10</sup>	
...30 km/t?	5-10 %
...50 km/t?	Ca 85 %
Dersom to like store biler er involvert i en frontkollisjon, hva tror du sannsynligheten er for at bilistene omkommer når bilene holder en fart på:  (det forsettes at bilene har kollisjonspute og at bilistene bruker bilbelte) <sup>11</sup>	
...70 km/t?	5-10 %
...90 km/t?	Ca 85 %
Tenk deg at du skal kjøre en strekning på 30 km. Hvor mye tid tror du at du vil spare dersom du kjører i:	
...90 km/t i stedet for 80 km/t?	2.5 min
...100 km/t i stedet for 80 km/t?	4.5 min
Hva tror du man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en vei med fartsgrense 80?	2800 kr (Når fartsgrense på stedet er 70 km/t eller høyere, og fartsoverskridelsen er til og med 20 km/t er boten 2.800 kr).
Hva tror du farten må være på en vei med fartsgrense 80 for at en skal miste førerkortet?	116 km/t
Omtrent hvor mye mer drivstoff tror du bilen bruker hvis du kjører i 100 km/t i stedet for 80 km/t?	10- 20%?

<sup>8</sup> Statens Vegvesen 2008

<sup>9</sup> Personlig kommunikasjon med Arild Ragnøy, Statens Vegvesen, desember 2008

## Vedlegg 2 Måling av variabler

Holdning til det å kjøre for fort ble målt som ”å kjøre ca 15 km/t/5 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80/30 vil vanligvis føles: behagelig/anstrengende/spennende/uansvarlig”. Svarene ble gitt på 5 punkts skalaer (1 *svært uenig* – 5 *svært enig*).

I tillegg målte vi holdning til fartsgrensene: ”vurder følgende: Fartsgrense 30 i boligstrøk er/fartsgrense 50 i tettbygd område er/fartsgrense 80 utenfor tettbygd område er: alt for lavt/litt for lavt/passe/litt for høyt/alt for høyt”

Det ble forsøkt å lage sumskårer av ulike holdningsmål, men den interne reliabiliteten (dvs. Cronbach's alpha) var ikke tilfredsstillende, og de ulike spørsmålene er derfor inkludert som separate holdningsmål i analysene.

Subjektive normer ble målt ved å spørre hva respondentene tror andre betydningsfulle personer synes om at han eller hun kjører for fort. Svarene ble gitt på 5 punkts skalaer (1 *svært negativ* – 5 *svært positiv*), og ett svar ble gitt for hver av følgende betydningsfulle personer: partner, jevnaldrende mannlige venner, jevnaldrende kvinnelige venner, barn du kjenner, eldre du kjenner, fotgjengere og syklister på veien, andre bilister og kolleger.

Sumskårer for subjektive normer ble beregnet og følgende mål er inkludert i analysene:

SNjevnaldrende (partner, jevnaldrende mannlige venner, jevnaldrende kvinnelige venner) (Cronbach's alpha = .865)

SNsårbare (barn, eldre, syklister på veien) (Cronbach's alpha = .793)

SNandre (andre bilister, kolleger) (Cronbach's alpha = .813).

Opplevd atferdskontroll ble målt ved tre spørsmål: ”Det er lett å overholde fartsgrensene”, ”Jeg holder vanligvis fartsgrensen når jeg ligger først i køen”, og ”Jeg holder vanligvis fartsgrensen selv om trafikken foran meg kjører fortere enn fartsgrensen tilsier”. Alle spørsmålene skulle besvares på 5 punkts skalaer fra 1 *svært uenig* til 5 *svært enig*. Det ble laget en sumskårevariabel av disse tre spørsmålene (Cronbach's alpha = .714).

Det kan være verdt å merke seg at disse spørsmålene som måler opplevd atferdskontroll ikke er i henhold til Ajzens (2006) retningslinjer for måling av variablene. I følge Ajzen (2006) skal alle TPB-variablene spesifiseres i forhold til en helt bestemt atferd (for eksempel ”å kjøre 15 km/t fortere enn fartsgrensen”), i en spesifikk kontekst (”...på veier med fartsgrense 80”), i et spesifikt tidsrom (i løpet av to uker). For å gjøre spørsmålene mer brukervennlige fulgte vi ikke disse retningslinjene når vi målte opplevd atferdskontroll, og spørsmålene dreier seg derfor om ”å overholde fartsgrensene” heller enn å ”kjøre fortere enn fartsgrensene”. Dette kan virke inn på resultatene.

Intensjon ble målt ved tre spørsmål: ”Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 30/50/80-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil”. Svarene ble gitt på 5 punkts skalaer fra 1 *Svært uenig* til 5 *Svært enig*.

Atferd (som brukt i regresjonsanalysene) ble målt ved 9 spørsmål: ”Hvor ofte kjører du 5-10 km/t/ 15 km/t/ 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30/50/80”. Svaralternativer: Aldri, svært sjelden, sjelden, av og til, ganske ofte, ofte, svært ofte (behandles som 7 punkts skala).

Sumskårer ble laget for fartsoverskridelse på veier med fartsgrense 30 (Cronbach's alpha = .728), fartsgrense 50 (Cronbach's alpha = .768) og fartsgrense 80 (Cronbach's alpha = .867).

Vaner ble målt ved fire spørsmål: ”Å kjøre 15 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80 og lite trafikk/5-10 km/t for fort på veier med fartsgrense 30 er noe jeg gjør uten å tenke meg om/jeg har vanskelig for å la være”. Svarene ble avgitt på 5 punkts skalaer fra 1 *Svært uenig* til 5 *Svært enig*.

Sumskårer ble laget for ”veier med fartsgrense 30” (Cronbach's alpha = .708) og ”veier med fartsgrense 80” (Cronbach's alpha = .734).

## Vedlegg 3 Tabeller

### Regresjonsanalyser uten intensjon

Tabell VI. Hierarkisk multippel regresjon. Avhengig variabel: Kjøre for fort på veier med fartsgrense 30 (uten intensjon)

	Prediktorer	$\beta^a$	R2	R2 $\Delta$	Sig. F change
Steg 1	Kjønn	.024	.032		
	Alder	-.106***			
Steg 2 (TPB)	Fartsgrense	-.104***	.241	.211	.000
	Føles behagelig	.136***			
	Føles anstrengende	-.026			
	Føles uansvarlig	-.099***			
	VD fornuftig	.003			
	Norm jevnaldrende	.013			
	Norm sårbare	.056**			
	Norm andre bilister/kollega	-.040			
	Opplevd atferdskontroll	-.126***			
Steg 3	Deskriptiv norm	.174***	.410	.169	.000
	Vane	.360***			

\*\*\* p<0.001 \*\* p<0.05

<sup>a</sup>  $\beta$  fra steg 3

Kilde TØI rapport 1005/2009



Tabell V2. Hierarkisk multipl regressjon. Avhengig variabel: Kjøre for fort på veier med fartsgrense 50 (uten intensjon)

	Prediktorer	$\beta^a$	R2	R2 $\Delta$	Sig F change
Steg 1	Kjønn	.061***	.085		
	<b>Alder</b>	<b>-.156***</b>			
	Bosted	-.012***			
Steg 3 (TPB)	Fartsgrense	-.073***	.285	.201	.000
	<b>Føles behagelig</b>	<b>.122***</b>			
	Føles anstrengende	.001			
	Føles uansvarlig	-.089***			
	VD fornuftig	.001			
	Oppfatning om sakte	.017			
	Norm jevnaldrende	.045**			
	Norm sårbare	.006			
	Norm andre bilister/kollega	-.003			
	<b>Opplevd atferdskontroll</b>	<b>-.236***</b>			
	Steg 4	<b>Deskriptiv norm</b>			
<b>Vane</b>		<b>.249***</b>			
Risikopersepsjon		-.005			

\*\*\* p<0.001 \*\* p<0.05

<sup>a</sup>  $\beta$  fra steg 3

Kilde TØI rapport 1005/2009

Tabell V.3. Hierarkisk multippel regresjon. Avhengig variabel: Kjøre for fort på veier med fartsgrense 80 (uten intensjon)

	Prediktorer	$\beta^a$	R2	R2 $\Delta$	Sig F change
Steg 1	Kjønn	.069***	.146		
	<b>Alder</b>	<b>-.105***</b>			
	Årlig kjørelengde	.026*			
	Bil til jobb	.022*			
Steg 2 (TPB)	Fartsgrense	-.072***	.554	.409	.000
	<b>Føles behagelig</b>	<b>.175***</b>			
	Føles anstrengende	-.096***			
	VD fornuftig	.026*			
	Oppfatning sakte	.027*			
	Norm sårbare	-.032*			
	Norm jevnald	.057**			
	Norm andre bilister/kollega	.049*			
	<b>Opplevd atferdskontroll</b>	<b>-.225***</b>			
	Steg 3	<b>Deskriptiv norm</b>	<b>.103***</b>	.628	.073
<b>Vane</b>		<b>.304***</b>			
Oppdagelsesrisiko		.005			
Risikopersepsjon		.009			

\*\*\* p<0.001 \*\* p<0.01 \* p<0.05

Kilde TØI rapport 1005/2009

<sup>a</sup>  $\beta$  fra steg 3

«navn»  
«adresse»  
«postnr» «poststed»

## Hei!

Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomfører i disse dager en undersøkelse om bilføreres fartsvalg og holdninger til trafikksikkerhet. Informasjonen vi får fra slike undersøkelser er viktig i veimyndighetenes trafikksikkerhetsarbeid.

For å få et landsrepresentativt utvalg er det trukket et tilfeldig utvalg av førerkortinnehavere fra førerkortregisteret, og du er blant dem som er trukket ut. For at undersøkelsen skal ha verdi er det viktig at så mange som mulig svarer. Vi håper at du vil ta deg tid til å delta – det tar ca 15-20 minutter å svare. **Ved å delta er du med i trekningen av et reisegavekort til en verdi av 5000 kr.** Det er frivillig å delta i undersøkelsen og du kan trekke deg når som helst.

For å svare på undersøkelsen må du gå inn på linken nedenfor. Du blir da bedt om å oppgi et idnr. Skriv inn ditt personlige idnr (se nedenfor), og du kommer inn på undersøkelsen.

Link: [www.toi.no/ts](http://www.toi.no/ts) Ditt idnr er: «idnr»

Fristen for å svare på undersøkelsen er **6. januar 2009**.

Dersom du har noen spørsmål om undersøkelsen kan du ta kontakt med Agathe Backer-Grøndahl eller Ross Phillips (kontaktinformasjon nedenfor).

Vennlig hilsen  
for Transportøkonomisk institutt

Agathe Backer-Grøndahl

Ross Phillips

Epost: [abg@toi.no](mailto:abg@toi.no)  
Tlf: 22 57 38 16

[rph@toi.no](mailto:rph@toi.no)  
22 57 38 22

---

*Opplysningene vi samler inn vil ikke benyttes til andre formål enn det aktuelle prosjektet, og alle data fra spørreskjemaet blir behandlet konfidensielt. Den innsamlede informasjonen vil behandles statistisk og rapporteres i form av gjennomsnittsverdier. Ingen enkeltperson vil dermed kunne identifiseres i sluttrapporten. I løpet av datainnsamlingen har vi en oversikt over hvem som har svart, dels for å slippe å sende ut påminnelser til de som allerede har svart, dels for å lette prosedyren med loddtrekning av premien. Prosjektet vil bli avsluttet i september 2010, koblingen mot adressefilen blir da fjernet og alle persondata vil bli slettet. Undersøkelsen er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsfaglig datatjeneste, og gjennomføres på oppdrag for Statens Vegvesen, Vegdirektoratet.*

PAGE

ALDER

**Hvor gammel er du?**

(18 - 76)

--	--

KJONN

**Kjønn**

- Kvinne  
 Mann

PAGE9

BOSTED

**Bosted**

- By med over 50.000 innbyggere  
 By med under 50.000 innbyggere  
 Tettsted  
 Spredtbygde område

POSTNR2NR

**Hva er de to første tallene i postnummeret ditt?**

(0 - 255)

				.		
--	--	--	--	---	--	--

PAGE16

UTDANN

**Hva er din høyeste utdanning?**

- Grunnskole  
 Yrkesfag (Videregående)  
 Allmennfag (Videregående)  
 Høyskole/universitet

SOSOK

**Hva er husholdningens samlede brutto årsinntekt?**

- Inntil 100.000  
 100.000-500.000  
 500.000-1.000.000  
 1.000.000-1.500.000  
 1.500.000-2.000.000  
 Over 2.000.000

- Vet ikke

PAGE15

FORERKORT

**Hvor lenge har du hatt førerkort for bil? De som har hatt førerkort kortere enn ett år skriver 0**

(0 - 60)

--	--

YRKESSJAAF

**Er du yrkessjåfør?**

- Nei  
 Ja (lett kjøretøy)  
 Ja (tungbil)

BILTILG

**Eier du, eller har du tilgang til bil som du kan bruke?**

- Eier selv  
 Har tilgang  
 Nei

BILMERKE

**Hvilket merke er bilen du kjører mest med?**

- Volkswagen  
 Toyota  
 Volvo  
 Skoda  
 Peugeot  
 Honda  
 Ford  
 Mitsubishi  
 Audi  
 Nissan  
 Opel  
 Mazda  
 Annet : \_\_\_\_\_  
 Uaktuelt

ARSMODELL

**Hvilken årsmodell er bilen du kjører mest?**

- 2008-2005  
 2004-2001  
 2000-1997

- 1996-1993
- 1992 eller eldre
- Vet ikke/uaktuelt

HVOROFTE

### Hvor ofte er du bilfører?

- 5 ganger i uka eller mer
- Minst 2-4 ganger i uka
- Minst én gang i uka
- Minst én gang i måneden
- Mindre enn én gang i måneden
- Aldri

PAGE11

HVORLANGT

### Omtrent hvor langt kjører du i året med bil, som fører?

- 0-8.000 km
- 8.001-12.000 km
- 12.001-20.000 km
- 20.001-50.000 km
- Mer enn 50.000 km

BILJOBB

### Hender det at du kjører bil (som fører) til jobb?

- Nei, aldri
- Sjelden
- Av og til
- Ofte
- Svært ofte

JOBBLANG

### Hvor lang er arbeidsreisen din (én vei)?

- 0-5 km
- 5-10 km
- 10-20 km
- 20-50 km
- 50 km eller mer

PAGE4

**Holdninger til fartsgrenser**

GENFARTSGR

**Vurder følgende:**

	Alt for lavt	Litt for lavt	Passe	Litt for høyt	Alt for høyt
Fartsgrense 30 i boligstrøk er:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fartsgrense 50 i tettbygd område er:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fartsgrense 80 utenfor tettbygd område er:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PAGE5

**Nå følger noen påstander om å kjøre fortere enn det fartsgrensen tilsier. Vurder hvor enig eller uenig du er i utsagnene.**

FOLES80

**Å kjøre ca 15 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80 vil vanligvis føles:**

	1 Svært uenig	2	3	4	5 Svært enig
Behagelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anstrengende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spennende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uansvarlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FOLES30

**Å kjøre ca 5 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 30 vil vanligvis føles:**

	1 Svært uenig	2	3	4	5 Svært enig
Behagelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anstrengende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spennende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uansvarlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

OPPDAGRISIKO

**Når du er bilfører, hender det at du tenker på muligheten for fartskontroll når du kjører på veier med følgende fartsgrenser:**

Nei, aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
------------	---------	-----------	------	------------

30

	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
50	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## DIVPASTAND

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:

	1 Svært uenig	2	3	4	5 Svært enig
Det er farlig å kjøre saktere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg blir irritert når andre bilister kjører saktere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er farligere å kjøre litt for sakte enn litt for fort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg blir irritert når andre bilister kjører fortere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 30-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 50-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 80-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fartsgrensene i Norge er stort sett fornuftige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Veimyndighetene i Norge har gode begrunnelser for fastsettingen av fartsgrensene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## MERDIVPAASTAND

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:

	1 Svært uenig	2	3	4	5 Svært enig
Det er lett å overholde fartsgrensene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



Om jeg kjører for fort er kun opp til meg selv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg holder vanligvis fartsgrensen når jeg ligger først i køen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg holder vanligvis fartsgrensen selv om trafikken foran meg kjører fortere enn fartsgrensen tilsier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er for mye fartskontroll	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er stor sannsynlighet for å bli tatt i fartskontroll	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dersom det hadde vært mer fartskontroll, ville jeg i større grad overholdt fartsgrensene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

RP

### I hvilken grad tenker du på muligheten for å:

	1 I svært liten grad	2	3	4	5 I svært stor grad
...bli skadet selv i en fartsrelatert ulykke?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...skade andre i en fartsrelatert ulykke?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

ULYKKE

### Har du, eller noen av dine nærmeste, noen gang vært involvert i en alvorlig bilulykke?

- Ja  
 Nei

PAGE6

**Om å ha passasjerer i bilen Se for deg at du er sjåfør og har passasjerer i bilen.**

PASSFORTERE

### I hvilken grad kjører du fortere enn fartsgrensen når passasjerene i bilen er:

1 Ikke i det hele tatt	2	3	4	5 I stor grad	Uaktuelt
------------------------	---	---	---	---------------	----------

Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jevnaldrende mannlige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jevnaldrende kvinnelige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barn (egne eller andres)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eldre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## PASSASJETERE

**I hvilken grad kjører du saktere enn du ville gjort hvis du kjørte alene, når passasjerene i bilen er:**

	1 Ikke i det hele tatt	2	3	4	5 I stor grad	Uaktuelt
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jevnaldrende mannlige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jevnaldrende kvinnelige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barn (egne eller andres)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eldre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## SUBJORM

**Hva tror du følgende personer synes om at du kjører fortere enn fartsgrensen?**

	1 Svært negativ	2	3	4	5 Svært positiv	Uaktuelt
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jevnaldrende mannlige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jevnaldrende kvinnelige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barn du kjenner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eldre du kjenner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fotgjengere og syklister på veien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Andre bilister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollegaer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## FERDIGHET

**Hvordan vurderer du dine egne ferdigheter som bilist - er du en god eller dårlig bilist?**

1 Svært dårlig	2	3	4	5 Svært god
----------------	---	---	---	-------------

PAGE7

**Om hvordan du kjører I spørsmålene som følger vil vi gjerne vite litt om hvordan du kjører og dine fartsvalg. I spørsmålene om fartsvalg forutsetter vi at trafikken er slik at du selv kan velge farten.**

FART5

**Hvor ofte kjører du 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser:**

	Aldri	Svært sjelden	Sjelden	Av og til	Ganske ofte	Ofte	Svært ofte
30	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
50	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FART15

**Hvor ofte kjører du 15 km/t over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser:**

	Aldri	Svært sjelden	Sjelden	Av og til	Ganske ofte	Ofte	Svært ofte
30	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
50	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FART25

**Hvor ofte kjører du 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser:**

	Aldri	Svært sjelden	Sjelden	Av og til	Ganske ofte	Ofte	Svært ofte
30	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
50	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PAGE14

VANE80

**Å kjøre 15 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80 og lite trafikk er noe:**

1 Svært    2                    3                    4                    5 Svært

	uenig				enig
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...jeg har vanskelig for å la være	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

VANE30

**Å kjøre 5-10 km/t for fort på veier med fartsgrense 30 og lite trafikk er noe:**

	1 Svært uenig	2	3	4	5 Svært enig
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...jeg har vanskelig for å la være	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SPEEDO

**Tror du speedometeret ditt viser riktig fart?**

- Nei, jeg tror det viser for lav fart
- Ja, jeg tror det viser riktig fart
- Nei, jeg tror det viser for høy fart

SPEEDOHFEIL

**Pleier du å ta hensyn til at speedometeret viser feil når du velger hvor fort du kjører?**

- Som oftest eller alltid
- Av og til
- Sjelden
- Aldri

DESKNORM

**Alt i alt, hvor mange av bilistene i Norge tror du av og til eller ofte kjører fortere enn fartsgrensen tilsier på veier med fartsgrense:**

	Nesten ingen	Noen	Under halvparten	Halvparten	Over halvparten	Mange	Nesten alle
30	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
50	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

PAGE2

**Om trafiksikkerhet og kjørefart**

## DODULYK

**Av 100 dødsulykker i trafikken i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende årsak?**

(0 - 100)

--	--	--

PAGE1#1

**Når man kjører i 80 km/t på tørr og bar asfalt med sommerdekk er bremselengden ca 31 meter. Hvor lang tror du bremselengden er når man kjører i samme fart på:**

## STOPPLENGDE

**...våt asfalt (sommerdekk)?**

(0 - 255)

--	--	--

## STOPPTYNN

**...tynn is (piggfrie vinterdekk)?**

(0 - 255)

--	--	--

## STOPPSNØ

**...snødekket vei (piggfrie vinterdekk)?**

(0 - 255)

--	--	--

PAGE1#2

**Dersom en fotgjenger blir påkjørt av en bil, hva tror du sannsynligheten er for at fotgjengeren blir drept når bilen kjører i:**

## FOT30

**... 30 km/t?**

(0 - 100)

--	--	--

FOT50

**...50 km/t?**

(0 - 100)

--	--	--

PAGE1#3

**Dersom to like store biler er involvert i en frontkollisjon, hva tror du sannsynligheten er for at bilistene omkommer når bilene holder en fart på: (det forutsettes at bilene har kollisjonspute og at bilistene bruker bilbelte)**

FRONT70

**...70 km/t?**

(0 - 100)

--	--	--

FOT90

**...90 km/t?**

(0 - 100)

--	--	--

PAGE1#4

**Tenk deg at du skal kjøre en strekning på 30 km. Hvor mye tid tror du at du vil spare dersom du kjører i:**

MINUT90

**...90 km/t i stedet for 80 km/t?**

(0 - 255)

				.		
--	--	--	--	---	--	--

MINUT100

**...100 km/t i stedet for 80 km/t?**

(0 - 255)

				.		
--	--	--	--	---	--	--

PAGE3

BOT

**Hva tror du man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en vei med fartsgrense 80?**

- 0-500 kr
- 500-1000 kr
- 1000-1500 kr
- 1500-2000 kr
- 2000-2500 kr
- 2500-3000 kr
- 3000-4000 kr
- 4000-5000 kr
- Over 5000 kr
- Vet ikke

MISTEFKORT

**Hvor høy tror du farten må være på en vei med fartsgrense 80 for at en skal miste førerkortet?**

(80 - 250)

--	--	--

DRIVSTOFF

**Omtrent hvor mye mer drivstoff tror du bilen bruker hvis du kjører i 100 km/t i stedet for 80 km/t?**

- 0 %
- 10 %
- 20 %
- 30 %
- 40 %
- 50 %
- Mer enn 50 %
- Vet ikke

ARSAKFORFORT

**Hva mener du selv er de viktigste årsakene til at du kjører fortere enn fartsgrensen? Du kan velge 3 årsaker**

- Fordi de andre kjører like fort

- Jeg er en god sjåfør og har god kontroll over bilen selv ved høy fart
- Det føles unaturlig å kjøre så sakte
- Jeg har dårlig tid
- Vennene mine synes det går for sakte når jeg overholder fartsgrensen
- Familien min synes det går for sakte når jeg overholder fartsgrensen
- Det er liten sannsynlighet for at jeg blir tatt i kontroll
- Førret tillater det
- Det er en vane for meg
- Veien innbyr til å kjøre for fort
- Annet : \_\_\_\_\_
- Jeg kjører aldri fortere enn fartsgrensen

## ARSAKSAKTE3

**Hva mener du selv er de viktigste årsakene til at du velger å overholde fartsgrensene? Du kan velge 3 årsaker.**

- Det er sikrest/tryggest
- Boten er for høy
- Redd for å skade andre
- Familien min liker ikke at jeg kjører for fort
- Vennene mine liker ikke at jeg kjører for fort
- Det er påbudt
- Annet : \_\_\_\_\_

## PAVIRK

**Hvis det hender at du kjører for fort, tror du at noen av følgende tiltak vil påvirke deg til å overholde fartsgrensene?**

- Mer kontroll
- Høyere bøter
- Påminnelse om risiko for ulykker langs veikanten
- Generelt mer kunnskap om risiko for fartsrelaterte ulykker
- Annet : \_\_\_\_\_

**Undersøkelsen er slutt! Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på spørsmålene! Informasjonen vi får fra denne undersøkelsen vil være sentral i veimyndighetenes trafikksikkerhetsarbeid. Vinneren av reisegavekortet vil bli kontaktet! TØI**



**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo