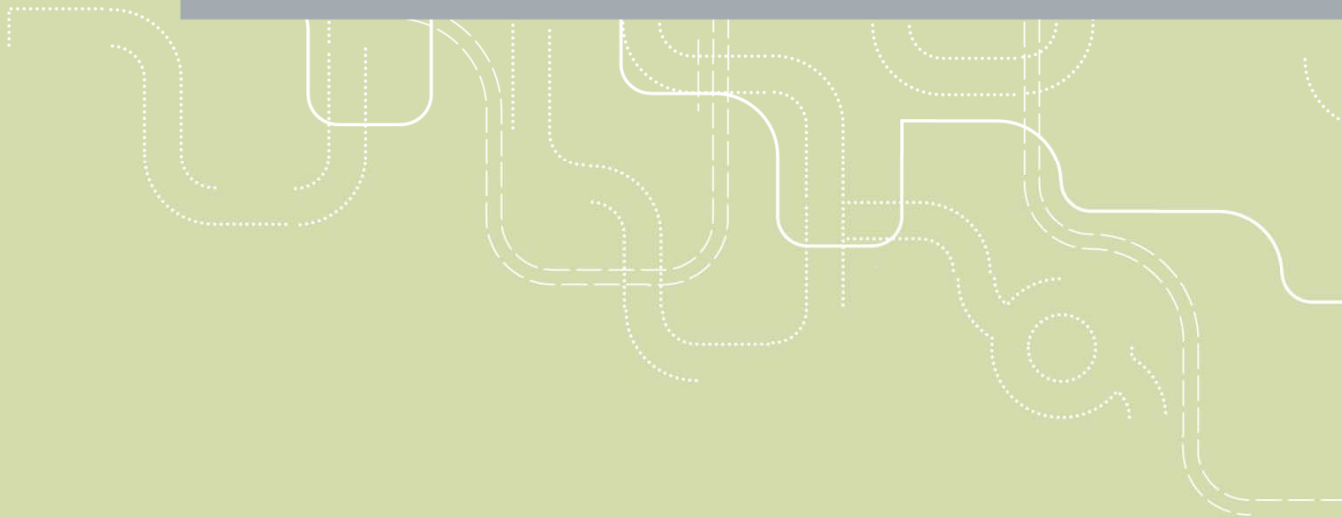


Trafikksikkerhetstilstanden 2011 - Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger



Trafikksikkerhetstilstanden 2011 - Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger

Aslak Fyhri
Renata Torquato

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.

Tittel: Trafikksikkerhetstilstanden 2011 - Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger

Title: Knowledge, behaviour and attitudes to traffic safety 2011

Forfattere: Aslak Fyhri
Renata Torquato

Author(s): Aslak Fyhri
Renata Torquato

Dato: 02.2012

Date: 02.2012

TØI rapport: 1194/2012

TØI report: 1194/2012

Sider 47

Pages 47

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1314-3

ISBN Electronic: 978-82-480-1314-3

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration

Prosjekt: 3745 - Spørreundersøkelse om trafikksikkerhet 2011

Project: 3745 – Traffic safety survey 2011 (SPOTS2011)

Prosjektleder: Aslak Fyhri

Project manager: Aslak Fyhri

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Quality manager: Torkel Bjørnskau

Emneord: Atferd
Bilfører
Holdning
Kunnskap
Trafikksikkerhet

Key words: Attitude
Behaviour
Driver
Knowledge
Traffic safety

Sammendrag:

Som et ledd i Statens vegvesen sine jevnliggjede tilstandsundersøkelser ble 1671 respondenter intervjuet om kunnskap, holdninger og atferd i trafikken. Hensikten med studien er å gi et tidsbilde av hvordan trafikantene fremstår i trafikksystemet, som et grunnlag for utforming av fremtidige trafikksikkerhetstiltak. Ved å sammenligne med tidligere studier kan vi se at stadig flere bruker sykkelhjelm og bilbelte. Det er også flere som er positive til promillegrensene nå enn da de ble introdusert. For første gang ble det spurt om mobilbruk. Så mange som 15 prosent av de yngste sjåførene skriver/leser ofte tekstmeldinger mens de kjører.

Studien ser også på effekten av ulike datainnsamlingsmetoder på folks besvarelser. De som deltar i webpanel foretar oftere trafikkforseelser, og har mer negative holdninger til ulike former for restriksjoner, enn telefondeltagerne, også når vi kontrollerer for alder, kjønn, partitilhørighet m.m.

Summary:

This is a report of a survey carried out in Norway in 2011 to assess attitudes, knowledge and behaviour relating to different road safety themes. Comparison with previous surveys reveals certain trends occurring over the last decade, including increasing levels of selfreported cycle helmet use and an increase in attitudes in favour of the current alcohol limit. The report highlights differences in road safety attitude, knowledge and behaviour according to gender, age, region, education, income and distance driven. The overall aim is to provide a dynamic insight into road user mentality and behaviour in order to better inform future traffic safety measures.

The study also compares two types of methodology, web panels and phone surveys in terms of their effect on response patterns. It concludes that web panel respondents are more prone to speeding and less positive to restrictive measures, compared to phone survey respondents.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Rapporten er den seneste i en serie av seks undersøkelser foretatt siden 1998 for å gi innblikk i trafikantenes kunnskaper, atferd og holdninger relatert til ulike forhold som påvirker trafikksikkerheten. Ved å sammenligne de seneste resultatene med tidligere undersøkelser beskriver denne rapporten hvordan trafikantenes atferd og holdninger har endret seg over tid. Dette gir et godt grunnlag for målrettede tiltak for å bedre trafikksikkerheten framover. Rapporten sammenligner også telefon- og webbaserte undersøkelsesmetoder, som ledd i arbeidet med å gjøre bruk av utelukkende nettbaserte metoder i fremtiden.

Undersøkelsen er gjennomført i 2011 av TØI, i Vegdirektoratets regi, ved hjelp av Opinion A/S. Undersøkelsen er finansiert av Vegdirektoratet. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Yngvild Munch-Ellingsen som også har bidratt med spørsmålsformuleringer. Seniorforsker Aslak Fyhri ved TØI har vært prosjektansvarlig og har også skrevet rapporten. Forskningsassistent Renata Torquato har bistått med å oppsummere resultater og å lage tabeller og figurer. Forskningsleder Torkel Bjørnskau har kvalitetssikret rapporten.

Denne rapporten vil også være tilgjengelig som en rapport fra Statens vegvesen.

Oslo, februar 2012

Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Torkel Bjørnskau
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
1.1 Gjennomføring av undersøkelsen	1
1.2 Sammenligning av metoder	1
1.3 Hovedundersøkelse	1
1.4 Feilmarginer	2
1.5 Utvalget i hovedundersøkelsen er vektet etter alder	3
1.6 Bakgrunnsvariabler	3
2 Kunnskap om trafikksikkerhet	8
2.1 Drepte i trafikken	8
2.2 Fartsovertredelser	9
2.3 Prikkbelastning	9
2.4 ”Propillegrensener”	11
3 Atferd i trafikken	13
3.1 Promillekjøring	13
3.2 Fotgjengeres bruk av refleks	14
3.3 Sykling om sommeren	15
3.4 Bruk av sykkelhjelm	15
3.5 Bruk av sykkellys	16
3.6 Fartsvalg på veg med fartsgrense 50 km/t	17
3.7 Fartsvalg på veg med fartsgrense 80 km/t	17
3.8 Bilbeltebruk i tettbygd strøk (fartsgrense 50 eller lavere)	18
3.9 Bilbeltebruk på den siste korte turen	19
3.10 Bilbeltebruk på den siste lange turen	20
3.11 Sovning bak rattet	20
3.12 Bruk av mobiltelefon	21
4 Holdninger til trafikksikkerhet	25
4.1 Påbud om sykkelhjelm	25
4.2 Påbud om refleks	25
4.3 Fengselsstraff for promillekjøring	26
4.4 Økt promillegrense	27
4.5 Senking av fartsgrense i byer og tettsteder	27
4.6 Fartsgrensen på 4-felts motorveger	28
4.7 Opplæring i bilkjøring på skole	29
4.8 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn 130 km/t	29
4.9 Det bør gjøres ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen	30
4.10 Rutinerte bilister kan kjøre litt for fort	31
4.11 Bilistenes hensyn til fotgjengere	31
4.12 Trafikantenes ansvar for sikkerheten på vegene	32
4.13 Bot for fartsovertredelser	33
4.14 Hensynsfullhet hos tunge kjøretøy	33
4.15 Bruk av fotobokser	34
4.16 Bilisters vikeplikt for syklistene	34
4.17 Fartsgrensene bør senkes for å gi høyere trafikksikkerhet	35

4.18 Alkolås i busser.....	36
4.19 Generelle trender.....	36
5 Multivariate analyser	37
5.1 Multivariate analyser brukt for å belyse bakgrunnsfaktorers betydning	37
5.2 Litt om metoden.....	37
5.3 Regresjonsanalyser	38
5.4 Hva forklarer holdningsforskjeller?.....	40
6 Webpanel vs. telefon	44
6.1 Rekruttering til ulike metoder.....	44
6.2 Sammenligning med resten av befolkningen.....	45
7 Referanser.....	47

Sammendrag:

Trafikksikkerhetstilstanden 2011 - Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger

TØI rapport 1194/2012
Forfatter(e): Aslak Fyhri
Renata Torquato
Oslo 2011 47 sider

Er tekstmeldinger bak rattet en ny risikofaktor i trafikken? Statens vegvesens spørreundersøkelse om befolkningens kunnskap, holdninger og atferd i trafikken kan tyde på dette. Studien viser at så mange som 15 prosent av de yngste sjåførene ofte skriver eller leser tekstmeldinger mens de kjører. Denne andelen faller med økt alder. Folks holdninger til trafikken har vært relativt stabile over tid, men de lave promillegrensene som ble innført i 2001, har gradvis fått økt oppslutning.

Bakgrunn

Hvert annet år gjennomfører Statens vegvesen såkalte tilstandsundersøkelser av trafikken og trafikkforholdene i Norge. Den foreliggende undersøkelsen studerer befolkningens kunnskap, atferd og holdninger til trafikksikkerhet i Norge. Tilsvarende undersøkelser har vært gjennomført i 2008, 2004, 2002, 2000 og 1998. Undersøkelsen er derfor godt egnet til å se om det har vært endringer over tid i folks holdninger og atferd.

I tillegg til å måle kunnskap, atferd og holdninger, har denne undersøkelsen som formål å undersøke om det finnes systematiske forskjeller i svarene vi får ved bruk av to ulike datainnsamlingsmetoder - telefonintervju og webintervju. Bakgrunnen for dette er at Statens vegvesen ønsker å teste om det å intervjuere respondenter via web-panel kan være et godt alternativ til telefonintervjuer.

Kunnskap om trafikken

Undersøkelsen måler folks kunnskap om bøtenivåer, antall drepte osv. Den gir altså kun en pekepinn på i hvilken grad befolkningen er opptatt av generelle spørsmål som har med trafikken å gjøre, snarere enn konkret kunnskap om hvordan de skal opptre i trafikken. Det er flere som vet antall drepte i årets undersøkelse enn tidligere år. Samtidig er det færre som kjenner til hvilke overtredelser som gir prikkbelastning enn tidligere.

Fra januar 2012 ble det innført ”propillegrense” for en rekke virkestoffer i både medisiner og narkotika. Da intervjuene ble foretatt høsten 2011, var det ingen slik

grense. Om lag en tredjedel av respondentene visste dette. Resten trodde at grensen allerede var innført, eller svarte at de ikke visste noe om dette.

Atferd

Det er ikke store endringer i folks atferd fra tidligere. Fortsatt er det svært få av de spurte som sier at de kjører med promille, eller kjører uten bilbelte. Det har vært en svak, men gradvis økning over tid i andelen som bruker belte.

Bruken av sykkelhjelm har endret seg klart over tid. Det har vært en gradvis økning i bruk av sykkelhjelm i perioden fra 2000 til 2011, og så mange som 53 prosent svarte at de brukte hjelm alltid/som oftest i 2011, mot 25 prosent i 2000.

Når det gjelder fartsvalg, er bildet litt blandet. Det er en liten økning i andelen som kjører for fort i 50-sone, mens det er ingen endring i 80-sone.

Bruk av mobiltelefon mens man kjører, ble for første gang registrert i årets undersøkelse. 11 prosent av de spurte snakker ofte i håndholdt mobiltelefon, og det er også noen (5 prosent) som ofte skriver eller leser tekstmeldinger. Disse tallene er ikke spesielt høye, men skjuler svært store aldersforskjeller. Andelen som bruker håndholdt mobil ofte/av og til er relativt stabil på rundt 50 prosent blant respondenter som er under 45 år, men betraktelig lavere blant dem som er eldre. Andelen som leser/skriver tekstmelding er enda mer aldersavhengig. Den er høyest blant de under 20 år (15 prosent gjør dette ofte), for så å falle gradvis etter hvert som man blir eldre. Denne alderseffekten gjør seg gjeldende også når vi kontrollerer for andre forhold som kan forklare mobilbruk, som årlig kjørelengde osv.

Holdninger

Det har ikke skjedd store endringer i folks holdninger i løpet av de årene som har gått siden undersøkelsen ble gjennomført for første gang i 1998. Noen spørsmål, som dreier seg om holdninger til innføringen av restriktive tiltak, som promillegrenser, reflekspåbud etc., viser at tiltakene har fått en gradvis økende aksept, mens holdninger til fartsreduksjoner har fått en noe lavere (eller mer blandet) aksept.

Det synes å være stadig flere som sier at de er delvis uenig eller enige i påstandene for hvert år som går, og færre som er helt enige/uenige. Det kan altså synes som befolkningen har blitt mindre bastante i sine meninger om trafikksikkerhet i løpet av de 13 årene som er gått siden første undersøkelse.

I årets undersøkelse ble det for første gang stilt spørsmål om partitilhørighet. Selv om det var en viss sammenheng mellom partitilhørighet og holdninger til trafikksikkerhet, er bildet ikke entydig. Partitilhørighet kunne f.eks ikke forklare holdninger til promillekjøring når vi kontrollerte for andre bakgrunnsvariabler. Ett unntak er holdninger til fart og fartsbøter. Her ser vi klart at de som stemmer FrP og Høyre, i større grad enn andre er motstandere av tiltak som begrenser farten.

Sammenligning av metoder

Et viktig mål med undersøkelsen er å undersøke om det finnes systematiske forskjeller blant svarene vi får ved bruk av to ulike datainnsamlingsmetoder.

Resultatene som presenteres gjennom hele rapporten, viser en klar og signifikant forskjell i svarene avhengig av om folk har svart på webpanel eller på telefon. For å avgjøre hva slags metode vi skal bruke i fremtiden, er det viktig å vite litt mer om hva disse forskjellene skyldes.

Forskjellene kan dels forklares med at det er en klar forskjell mellom webpanel og telefon i hvem som blir rekruttert. Webpanelet rekrutterer flere yngre, flere i byer, noe flere med lav utdanning, færre som kjører mye bil, og en høyere andel FrP-velgere på bekostning av Ap-velgere. Men disse forskjellene kan ikke forklare alt. Selv om vi tar hensyn til de bakgrunnsvariablene vi kjenner til, ser vi at det er forskjell i hvordan de to utvalgene svarer: De som deltar i webpanel, foretar oftere trafikkforseelser og har mer negative holdninger til ulike former for restriksjoner enn telefondeltagerne.

Til sist kan en stille spørsmålet om hvilken av disse to gruppene som er mest representativ for befolkningen som helhet. Det er et betydelig frafall med begge metoder. Yngre respondenter er i større grad underrepresentert i telefonutvalget enn i web-utvalget, men dette blir tatt hensyn til i analysene gjennom vektning. Webutvalget har en høyere andel FrP-velgere enn befolkningen, og en lavere andel Ap-velgere. Dette er vanskeligere å håndtere med vektning.

Selv etter kontroll for kjønn, alder, politisk tilhørighet m.m. er det systematiske forskjeller mellom utvalgene som vi ikke kan forklare. Holdningene er forskjellige mellom de som svarer på web og de som svarer på telefon, og vi kan ikke vite hvilket av disse utvalgene som best representerer synspunktene i befolkningen. Selv om web-panel fremstår som et rimeligere alternativ enn andre innsamlingsmetoder, er vår konklusjon at dette ikke bør innføres som hovedkilde for data om kunnskap, holdninger og atferd i trafikken. En slik endring vil medføre en høy grad av usikkerhet, både fordi "tidsrekken" blir brutt, og fordi representativiteten i forhold til befolkningen er mer tvilsom enn for andre metoder.

1 Innledning

1.1 Gjennomføring av undersøkelsen

Denne undersøkelsen er en del av Statens vegvesens jevnlige tilstandsundersøkelser av trafikken og trafikkforholdene i Norge. Den foreliggende undersøkelsen studerer befolkningens kunnskap, atferd og holdninger til trafikksikkerhet i Norge. Tilsvarende undersøkelser har vært gjennomført i 2008, 2004, 2002, 2000 og 1998. Undersøkelsen er derfor godt egnet til å se om det har vært endringer over tid i folks holdninger og atferd.

1.2 Sammenligning av metoder

I den forrige undersøkelsen fra 2008, sammenlignet vi svarene fra tre ulike undersøkelsesmetoder: telefon (n=1500 respondenter), internettpanel (n=500) og internett ved invitasjonsbrev (n=269). Resultatene viste at det var klare forskjeller mellom de ulike datainnsamlingsmetodene. For det første var det klare forskjeller i *hvem* som svarte. Internett via invitasjonsbrev skilte seg ut ved å at populasjonen bestod av en høyere andel menn, flere over 30 år og flere med lav husholdningsinntekt. De som svarte på nettpanel var oftere høyt utdannede. Vi ønsket også å se om det var forskjeller mellom utvalgene som ikke kunne forklares av tradisjonelle bakgrunnsvariabler. Vi kontrollerte for forskjeller i bakgrunnsfaktorer ved bruk av logistisk regresjonsanalyse, og fant da at de som sitter i web-panel svarte signifikant forskjellig fra telefonrespondenter på 7 av 9 spørsmål. De oppga flere rette svar på kunnskapsspørsmål enn de som svarte på telefonundersøkelsen. De sa oftere enn de som svarte på telefon at de ikke kjører for fort og oppga også oftere at de er mot ulike typer straffer. Desom svarte på nett via invitasjonsbrev svarte ikke signifikant forskjellig fra de som svarte på telefon. Vi konkluderte derfor med at det ikke var bruken av internett som skapte forskjellene, men de ulike *rekrutteringsmetodene* som ble brukt.

I 2011-undersøkelsen ønsket Statens vegvesen likevel å teste om det å gjøre spørreundersøkelser via web-panel kan være et godt alternativ til andre innsamlingsmetoder, siden dette er økonomisk mer fordelaktig, og siden tradisjonelle innsamlingsmetoder også er beheftet med en økende grad av usikkerhet knyttet til lave svarprosent. Et sekundært mål med undersøkelsen er derfor å undersøke om det finnes systematiske forskjeller blant svarene vi får ved bruk av to ulike datainnsamlingsmetoder.

1.3 Hovedundersøkelse

Etter en samlet vurdering av de to undersøkelsesmetodene bestemte vi oss for å bruke kun telefonrespondentene for å oppnå det primære målet, å sammenligne med tidligere år. På denne måten er vi sikre på at resultatene ikke blir rammet av eventuelle systematiske forskjeller forårsaket av datainnsamlingsmetoder. I

figurene har vi allikevel gjengitt svarene både for web og for telefon. Dette for at man i fremtidige undersøkelser skal ha mulighet for å velge hvilken metode man ønsker å fortsette å bruke.

Det er altså bare svarene fra telefonutvalget som er egnet for sammenligning med tidligere år.

Utvalget i undersøkelsen består av til sammen 1671 respondenter, 842 er intervjuet på telefon (CATI) og 829 er intervjuet på web (CAWI). Utvalget som er brukt, er representativt for den norske befolkningen over 14 år. Undersøkelsen er gjennomført av Opinion A/S. Utvalget i telefonundersøkelsen er trukket tilfeldig fra en nummeropplysningsdatabase forvaltet av Easy Connect A/S. Før bruk var databasen modifisert for å gjøre den representativ for den norske befolkningen over 14 år, med hensyn til alder, kjønn og fylke. Utvalget som er trukket, er ytterligere kvotert slik at 50 prosent av intervjuene gjennomføres på mobiltelefon og 50 prosent på fasttelefon. Av de som ble oppringt, var 28 % villige til å svare på undersøkelsen. Av disse svarte 54 % på mobiltelefon og 46 % på fasttelefon.

Webundersøkelsen består av et tilfeldig utvalg trukket fra et webpanel forvaltet av Opinion A/S. Webutvalget er også stratifisert med hensyn til alder, kjønn og fylke. Svarprosenten i webutvalget er på 38 prosent.

1.4 Feilmarginer

I denne undersøkelsen foretar vi to typer sammenligninger. I den første gjennomgangen av svarene folk har, ser vi på utvikling over tid, altså en sammenligning av årets svar med svarene fra de foregående undersøkelsene.

Den andre sammenligningen vi foretar er mellom grupper i befolkningen. I tidligere år har slike sammenligninger blitt foretatt for hvert enkelt av spørsmålene i undersøkelsen og rapportert fortløpende i rapporten. I denne rapporten har vi samlet disse analysene i et eget kapittel som altså på en mer systematisk måte tar for seg effekten av ulike bakgrunnsvariabler på "effektvariablene".

Ved alle slike undersøkelser er det feilmarginer. Jo større utvalget er, desto mindre er de statistiske feilmarginene. De fleste spørsmålene er formulert med flere svaralternativer (verdier), og respondentene svarer ved å velge en av verdiene. Summen av alle folks besvarelser gir en prosentvis fordeling. For å teste om fordelingen på en besvarelse er signifikant forskjellig fra år til år bruker vi en *kji-kvadrat test* (Tabachnik og Fidell, 2007), med et signifikansnivå på 5 prosent.

I mange tilfeller er et viktig spørsmål om man skal benytte en ensidig eller tosidig statistisk test for å teste signifikansnivå. Dette avhenger av om man på forhånd har en hypotese om i hvilken *retning* en evt. forskjell skal gå (for eksempel er kvinner mer positive til refleksbruk eller ikke). Som nevnt benytter vi en *kji-kvadrattest*, som er en tosidig test, noe som er rimelig her, da vi ikke har dannet oss noen hypoteser om i hvilken retning endringer foregår.

Alle tallmessige sammenlikninger som er foretatt i dette dokumentet er statistisk signifikante når ikke annet er angitt. De endringene som er beskrevet er signifikante hvis ikke de er omtalt som marginale forskjeller, tendenser eller ikke signifikante endringer.

1.5 Utvalget i hovedundersøkelsen er vektet etter alder

Vi har vektet datamaterialet i forhold til aldersfordelingen i befolkningen (jf. Statistisk sentralbyrås folketelling). Dette skyldes at respondenter under 30 år er underrepresentert i utvalget i forhold til i befolkningen ellers, og at de mellom 45 og 59 er overrepresentert. Aldersfordelingen i utvalget er gjengitt i tabellen nedenfor, sammen med fordelinger fra 2002 og 2004. Vektingen fører til at disse forskjellene mellom ulike år, og mellom utvalg og befolkning, blir utlignet.

Alle resultater i hovedundersøkelsen er rapportert på de vektete data.

Tabell 1.1 Aldersfordeling av respondentene i 2002, 2004, 2008 og 2011. Prosent

	Den norske befolkningen	2002	2004	2008	2011 Alle	2011 Telefon	2011 Web
15- 30 år	24	19	11	16	15	12	18
30-44	26	29	26	27	29	29	28
45-59	24	28	29	30	30	31	29
60+	26	24	34	27	26	28	25
Total	100	100	100	100	100	100	100
Antall	3 998 596 ¹	2000	2000	1500	1671	842	829

¹ 15 år og oppover

1.6 Bakgrunnsvariabler

1.6.1 Kjønn

Tabell 1.2 viser kjønnsfordelingen i utvalget.

Tabell 1.2 Utvalget fordelt på kjønn og innsamlingsmetode. Prosent

	2011 Alle	2011 Telefon	2011 Web
Kvinne	47	46	48
Menn	55	54	52
Total	100	100	100
Antall	1671	842	829

Det er en tendens til at menn er overrepresentert i utvalget, dette gjelder både for de som er rekruttert vi web og via telefon.

1.6.2 Geografisk fordeling av respondentene

Respondentene ble spurt om de bodde i by eller større tettsted, mindre tettsted eller utenfor tettsted. Andelen av respondentene som bor i byer eller større tettsted har økt for hvert år disse undersøkelsene har blitt gjennomført, jf. tabell 1.3.

Tabell 1.3 Andel som bor i byer, tettsteder og utenfor tettsteder i 2002, 2004, 2008 og 2011. Prosent

	2002	2004	2008	2011 Alle	2011 Telefon	2011 Web
By eller større tettsted	58	61	61	63	60	67
Mindre tettsted	31	29	23	23	26	19
Utenfor noe tettsted	12	10	16	14	14	14
Total	101	100	100	100	100	100
Antall	1999	2008	1500	1671	842	829

1.6.3 Utdanning

Det er færre med kun grunnskole, og en høyere andel som har mer enn 4 års utdanning i utvalget enn i befolkningen ellers. Vi har her sammenlignet med den norske befolkningen 16 år og oppover, siden dette var det lettest tilgjengelige datamaterialet (Kilde: Statistikkbanken, SSB. www.ssb.no).

Tabell 1.4 Utdanningsnivå i befolkningen, i 2008 og 2011 per datainnsamlingsmetode. Prosent

	Den norske befolkning 2011	2008	2011 Alle	2011 Telefon	2011 Web
Grunnskole	28	12	7	5	8
Videregående skole	40	39	39	41	37
Universitet/høyskole (<4 år)	20	27	33	32	35
Universitet/høyskole (>4 år)	6	21	21	22	20
Total	100	100	100	100	100
Antall	3 937 850 ¹	1500	1671	842	829

¹ 16 år og oppover

1.6.4 Inntekt

Inntektsfordelingen i utvalget i 2011 er i stor grad den samme som i 2008-utvalget. Det er en noe høyere andel som har inntekt under 200.000,- (brutto husholdningsinntekt). Sammenligner vi utvalget med befolkningen ser vi at begge utvalgene har en lavere andel med under 200.000 i inntekt, og en høyere andel med midlere inntekter enn i det snittet av befolkningen har (vi har her brukt tall fra Reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009), siden Statistisk sentralbyrå (SSB) opererer med andre kategorier og andre innteksdefinisjoner enn Opinion).

Tabell 1.5 Inntektsnivå (brutto husstandsinnkomst) i befolkningen, i 2004, 2008 og i 2011 fordelt etter datainnsamlingsmetode. Prosent

	Den norske befolkning (RVU 2009)	2004	2008	2011 Alle	2011 Telefon	2011 Web
Under 200.000	20	14	6	9	9	9
200.000-399.999	16	33	20	19	19	19
400.000-599.999	18	28	23	24	23	24
600.000-799.999	18	16	21	18	18	18
800.000-999.999	15		17	16	15	16
1.000.000-1.199.999	14		8	8	9	7
1.200.000 eller mer	-	9	5	6	6	6
Total	100	100	100	100	100	100
Antall	2 152 031 ¹	1543	1201	1671	842	829

¹ antall husholdninger

1.6.5 Partitilhørighet

Respondentene fikk spørsmålet ”Hvis det var Stortingsvalg i morgen, hvilket politisk parti ville du stemt på?”. Dette spørsmålet har ikke vært stilt tidligere. Bakgrunnen for at vi nå stiller dette spørsmålet er at vi antar at holdninger til trafikk og trafikksikkerhet følger klare politiske skillelinjer, og det er derfor viktig at utvalget er representativt mht. politisk partitilhørighet og ikke kun mht. tradisjonelle bakgrunnsvariabler som kjønn, alder osv.

Det er en ganske høy andel som svarer at de ville stemt ”andre/ingen partier” i undersøkelsen sammenlignet med i befolkningen (basert på et snitt av meningsmålinger fra høsten 2011). Dette skyldes antageligvis at det er mange som ikke ville ha stemt. For å sammenholde med befolkningen, må vi derfor holde disse utenfor. Som tabellen viser er telefonutvalget rimelig representativ for befolkningen som helhet, mens webutvalget har en noe høyere andel som stemmer Høyre, på bekostning av Ap.

Tabell 1.6 Partitilhørighet i 2011 fordelt etter datainnsamlingsmetode. Prosent

	2011 Befolkning	2011 Telefon	2011 Web	2011 Alle
Arbeiderpartiet	33	36	25	30
Frp (Fremskrittspartiet)	15	12	13	12
Høyre	30	31	37	34
KrF (Kristelig Folkepartiet)	5	5	3	4
Norges Kommunistiske Parti	0	0	0	0
Det Liberale Folkepartiet	0	0	0	0
Rødt	2	2	1	2
Senterpartiet	5	4	5	5
SV (Sosialistisk Venstreparti)	4	5	7	6
Venstre	5	6	7	7
Sum	99	100	100	100
Antall		634	777	1411
Andre/ingen	2	23	10	17

1.6.6 Førerkort og disponering av bil

91 prosent i utvalget i 2011 svarte at de hadde førerkort for bil (tabell 1.4). Det var 85 prosent som svarte at de hadde førerkort for bil eller motorsykkel¹ i 2008. Det er noe færre som har førerkort i webpanelet enn blant de som har svart på telefon

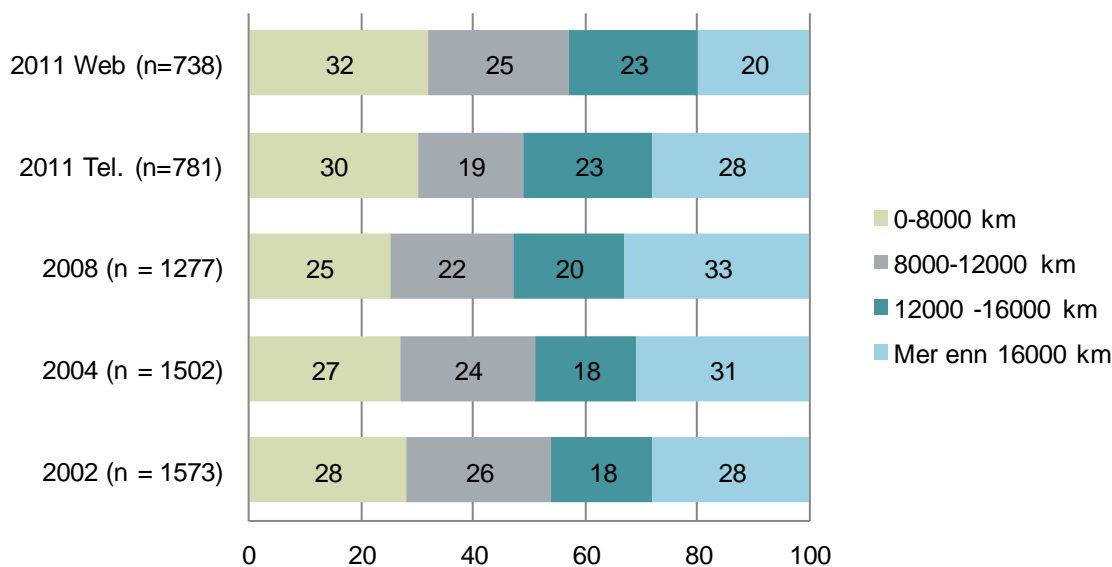
Tabell 1.7 Andel som har førerkort i 2011 fordelt etter datainnsamlingsmetoder. Prosent

	2011 Alle	2011 Telefon	2011 Web
Med førerkort	91	93	89
Uten førerkort	9	7	11
Total	100	100	100
Antall	1665	836	829

Blant utvalget i 2011 er det 93 prosent menn som disponerer bil, noe som er litt flere enn i 2008.

1.6.7 Kjørelegde

Respondenter som har førerkort ble spurt om hvor langt de kjører pr år. Figur 1.1 viser hvordan den årlige kjørelegden fordeler seg i 2002, 2004, 2008 og 2011.



Figur 1.1 Kjørelegde pr. år med bil eller motorsykkel. Prosent av de som har førerkort og visste kjørelegde.

Figur 1.1 viser at det er en viss tendens til økte kjørelegder over tid. I 2011 kjører over halvparten (51 prosent) 12 000 km eller mer i løpet av et år, mot 46 prosent i 2008.

I Tabell 1.8 sammenligner vi svarene med data fra RVU 2009. Gjennomsnittlig kjørelegde er tilsynelatende langt høyere for populasjonen i denne undersøkelsen

¹ Dette spørsmålet er endret fra 2008, slik at vi nå kun spør om førerkort for bil, og ikke for bil og MC som i tidligere år.

enn det som er funnet i RVU. En mulig forklaring til dette er at folk automatisk tenker på årlig kjørelengde for bilen sin, snarere enn for seg selv når de svarer på dette spørsmålet. I gjennomsnitt kjører hver person med førerkort i Norge ca 10.000 km årlig (ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen), mens hver bil går ca 13.000 km per år (ifølge OFV).

De som svarer på web kjører noe kortere per år enn de som svarer på telefon.

Tabell 1.8 Kjørelengder fordelt etter datainnsamlingsmetode og år. Prosent

	RVU 2010	2011 Alle	2011 Telefon	2011 Web
0-2000 km	47	11	11	11
2000-8000 km	20	20	19	21
8000-12000 km	8	22	19	25
12000- 16000 km	6	23	23	23
Mer enn 16000 km	15	24	28	20
Total	100	100	100	100
Antall	22 880	1519	781	738

1.6.8 Yrkessjåfør

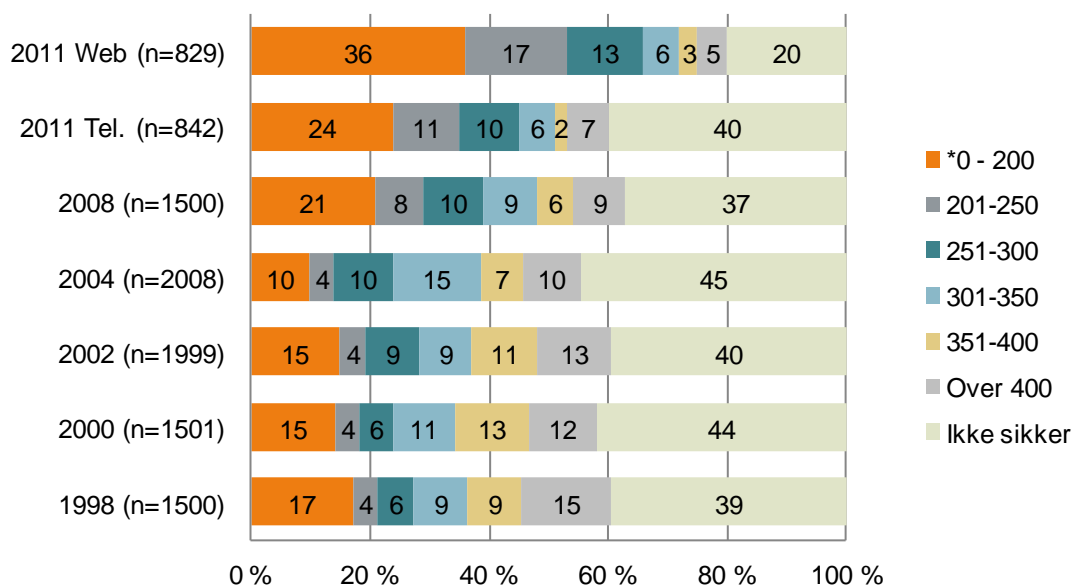
I utvalget i 2011 sier 6 prosent at de er yrkessjåfør. Av menn sier 5 prosent at de er yrkessjåfør, mot bare 1 prosent kvinner.

2 Kunnskap om trafikksikkerhet

Som nevnt innledningsvis, er det kun svarene på telefonintervjuene som kan sammenlignes med svarene fra tidligere år. Web-resultatene er kun tatt med for å kunne sammenligne med fremtidige undersøkelser.

2.1 Drepte i trafikken

Svarene på spørsmålet "Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?" fordelte seg som vist i Figur 2.1.

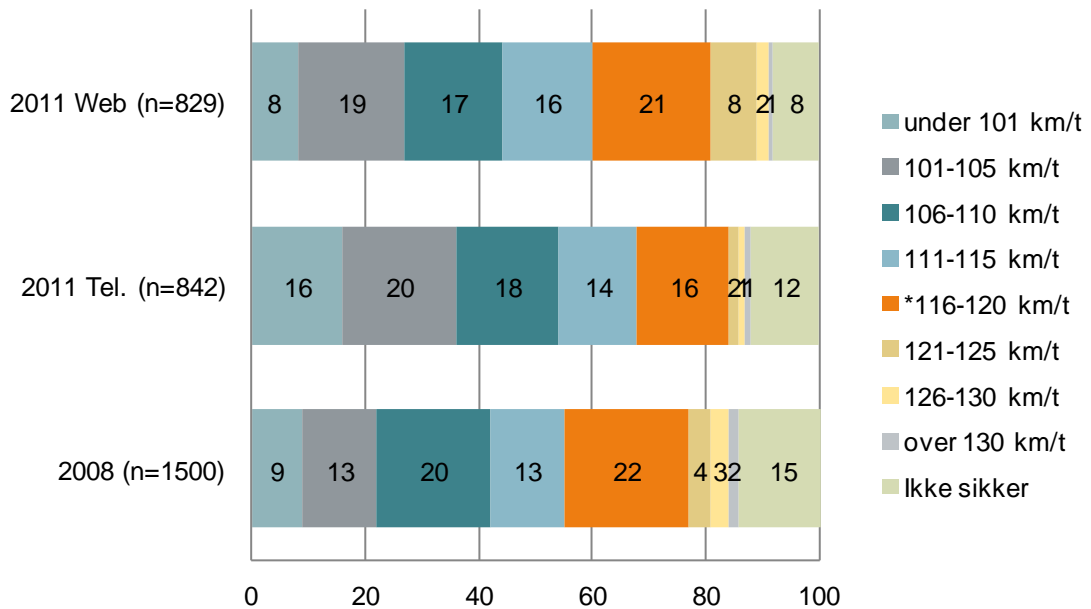


Figur 2.1 "Vet du omtrent hvor mange som blir drept i trafikken hvert år?" Prosent. I 2004 og tidligere undersøkelser var det ikke mulig å svare "0-100", "101-150", eller "151-200". For å kunne sammenligne er disse kategoriene slått sammen i 2008 og i 2011.

169 personer omkom i trafikken i 2011 ifølge tall fra Statens vegvesen. 24 prosent svarte at "0- 200" personer omkom. Det er flere som svarer under 200 i år enn tidligere år. Det kan altså synes som om folks besvarelser følger den reelle utviklingen i trafikken. Samtidig var det få som svarte "riktig" i de årene da flere enn 200 ble drept, og det er fortsatt et mindretall som vet det riktige antallet trafikkdrepte. Det er derfor vanskelig å si noe entydig om folks kunnskap har forandret seg.

2.2 Fartsovertredelser

Respondentene fikk spørsmålet, ”Vet du hvor fort man må kjøre for å miste førerkort på en veg med fartsgrense 80 km/t?”. Spørsmålet ble stilt første gang i 2008. Figur 2.2 viser hvordan folk svarte.

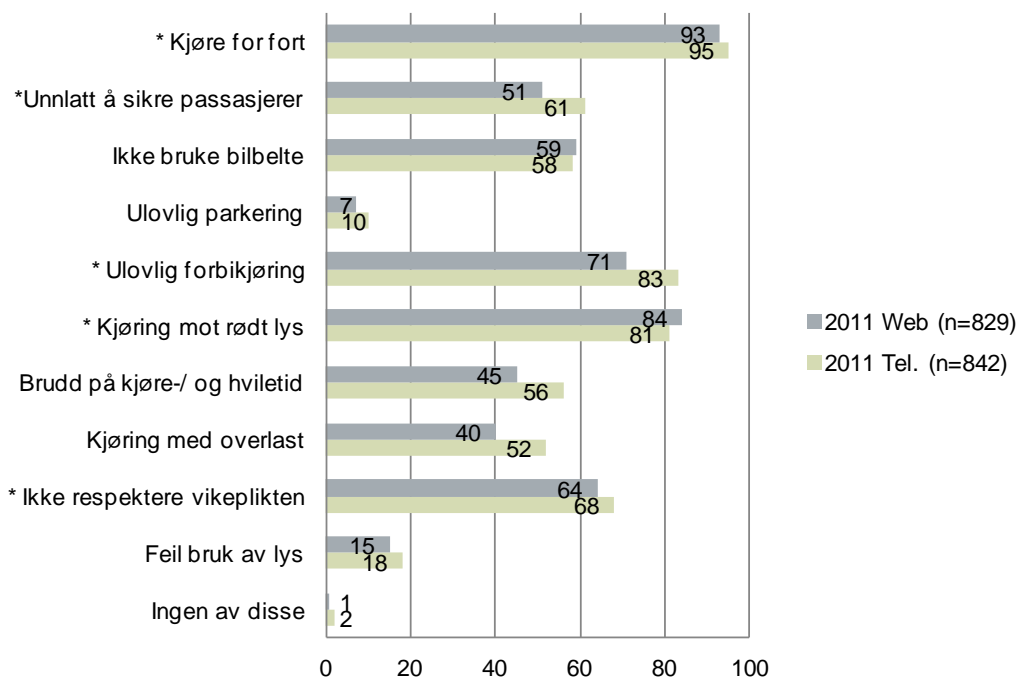


Figur 2.2 ”Vet du hvor fort man må kjøre for å miste førerkort på en veg med fartsgrense 80 km/t?”. Prosent

Omtrent en femtedel svarte riktig, at man må kjøre 36 km/t over fartsgrensen for å miste førerkortet i 80-sone. Det er flere som angir en fart under den riktige, og færre som ”overdriver” i 2011, sammenlignet med i 2008.

2.3 Prikkbelastning

Respondentene fikk spørsmålet: ”For hvilke av de følgende overtredelser får man prikker i førerkortet?” Spørsmålet ble stilt for første gang i 2004. Figur 2.3 viser folks besvarelser i 2011.



Figur 2.3 "For hvilke av de følgende overtredelser får man prikker i førerkortet?" Rett svar er merket med *. Prosent

Ordningen med prikkbelastning av førerkortet ble innført 1. januar 2004. 1. juli 2011 ble ordningen utvidet med følgende overtredelser som man får prikker i førerkort:

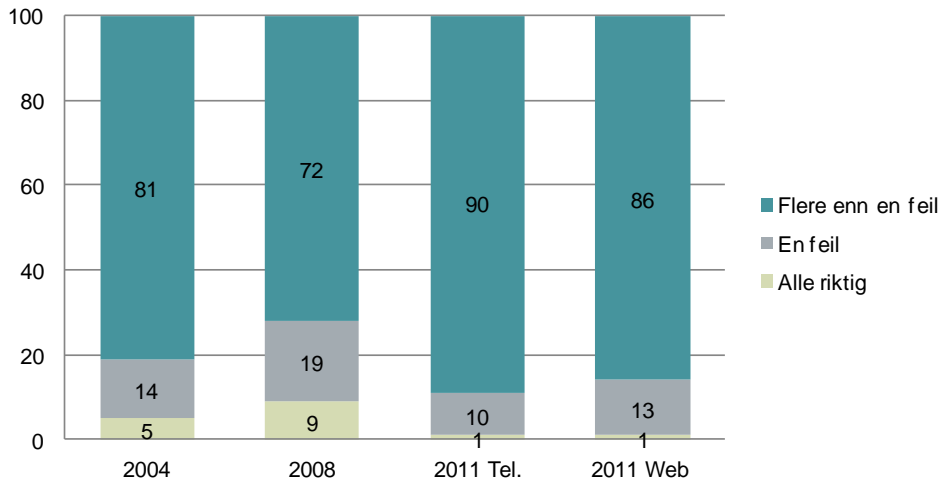
- For liten avstand til foran kjørende
- Unnlatt sikring av passasjerer under 15 år
- Kjøring i sperreområde
- Kjøring med trimmet motorsykkel/moped

Det kan fremdeles synes som trafikantene har god kunnskap om hva denne ordningen innebærer. Et overveldende flertall svarer fortsatt riktig at man får prikker for å kjøre for fort (nå 95 prosent mot 92 prosent i 2008), for ulovlig forbikjøring (83 prosent mot 84 prosent i 2008), og for kjøring mot rødt lys (81 prosent mot 85 prosent i 2008). Imidlertid er andelen som korrekt svarer at man får prikker for ikke å respektere vikeplikten, redusert fra 2008 (68 prosent).

For de nye overtredelsene som man får prikker i førerkort for, var det bare spurt om unnlatt sikring av passasjerer under 15 år, noe 61 prosent svarte riktig på.

Når man tolker svarene på dette spørsmålet, er det viktig å ta hensyn til hvor mange 'feil' overtredelser som er nevnt av de respondentene som oppgir 'riktige' overtredelser. Forskjellen mellom antall riktige og antall feil svar kan betraktes som ekte kunnskap. En måte å måle ekte kunnskap om de relevante overtredelsene på er derfor å subtrahere for hver respondent antall feil svar fra antall riktige svar. På denne måte får man et "nettoresultat" som er en god indikator av kunnskap på dette området. Figur 2.3a viser at de fleste (90 prosent) i dette utvalget gjorde flere enn én feil. Denne andelen er høyere enn den var i de foregående årene. Det kan derfor synes som folk i stor grad gjetter på disse

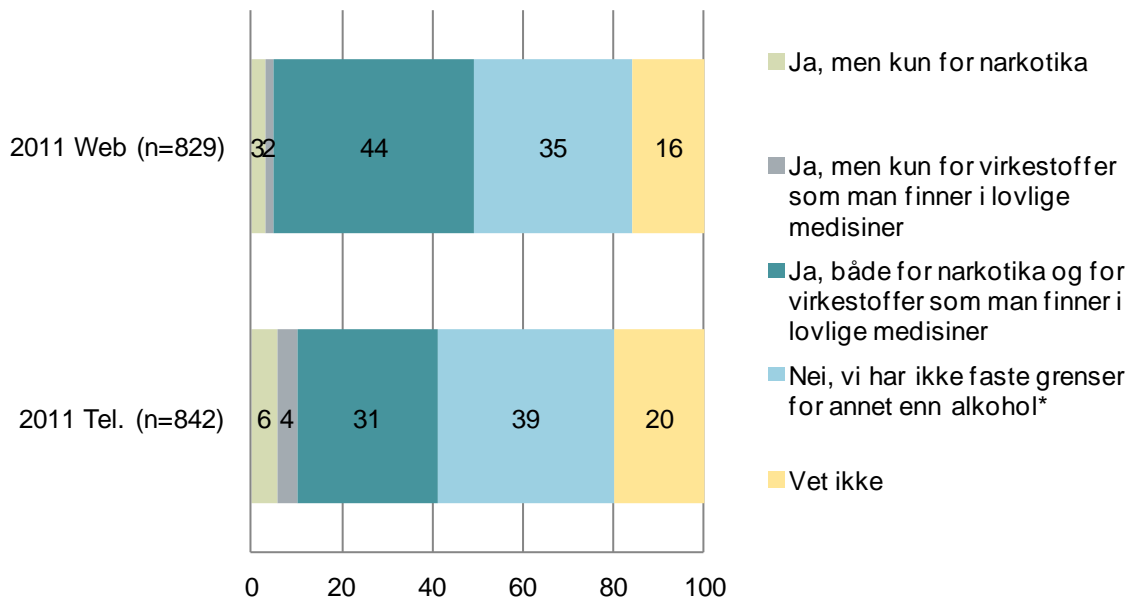
spørsmålene, og at denne gjettingen gir seg større utslag når antallet sanksjonerte forseelser øker.



Figur 2.3a "For hvilke av de følgende overtredelser får man prikker i førerkortet?" Ekte kunnskap (= antall riktige svar minus antall feil svar) er redusert siden 2004.

2.4 "Propillegrenser"

Dette spørsmålet ble stilt for første gang i 2011. På intervjutidspunktet fantes det ingen slik fast grense, men fra januar 2012 ble det innført en grense for en rekke virkestoffer i både medisiner og narkotika. Figur 2.4 viser hvordan folk svarte.



Figur 2.4 "I Norge har vi en promillegrense på 0,2. Kjenner du til om vi har faste grenser for andre "rusmidler" i trafikken?" Prosent

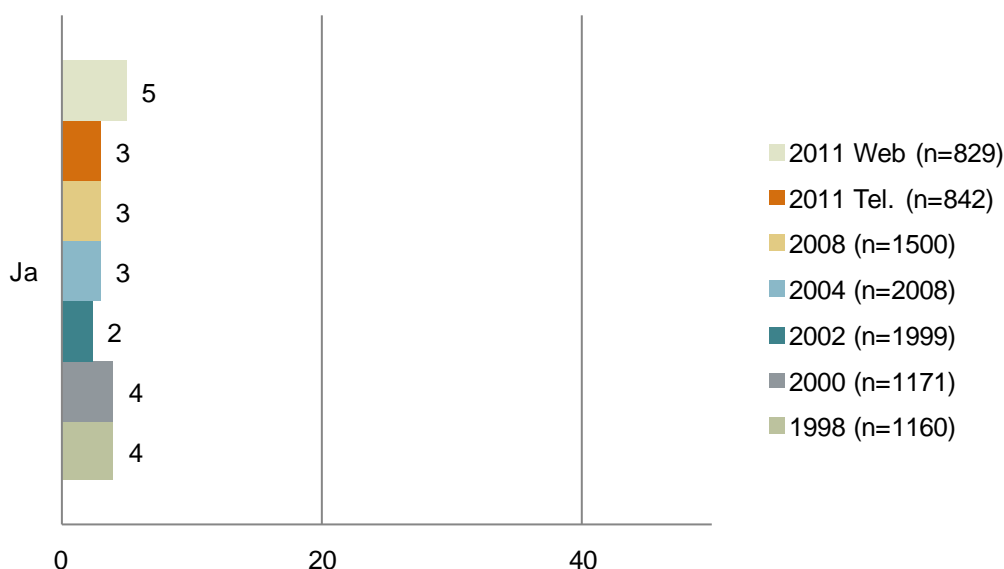
Mange (i telefonutvalget) svarte riktig, at det ikke finnes faste grenser for rusmidler annet enn for alkohol (39 prosent), men det er også mange som tror at det finnes en slik grense (41 prosent). 20 prosent sier at de ikke vet svaret. Det er noe flere i web-utvalget som tror vi har en slik grense.

3 Atferd i trafikken

Også når det gjelder atferd, er det kun svarene på telefonintervjuene som kan sammenlignes med svarene fra tidligere år. Web-resultatene er kun tatt med for å kunne sammenligne med fremtidige undersøkelser.

3.1 Promillekjøring

Respondentene fikk spørsmålet ”Har det i løpet av de siste 12 månedene hendt at du har kjørt bil selv, eller at du har sittet på med en fører, der du har visst om eller hatt mistanke om promillekjøring (dvs. over 0,2 i promille)?” Figur 3.1 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

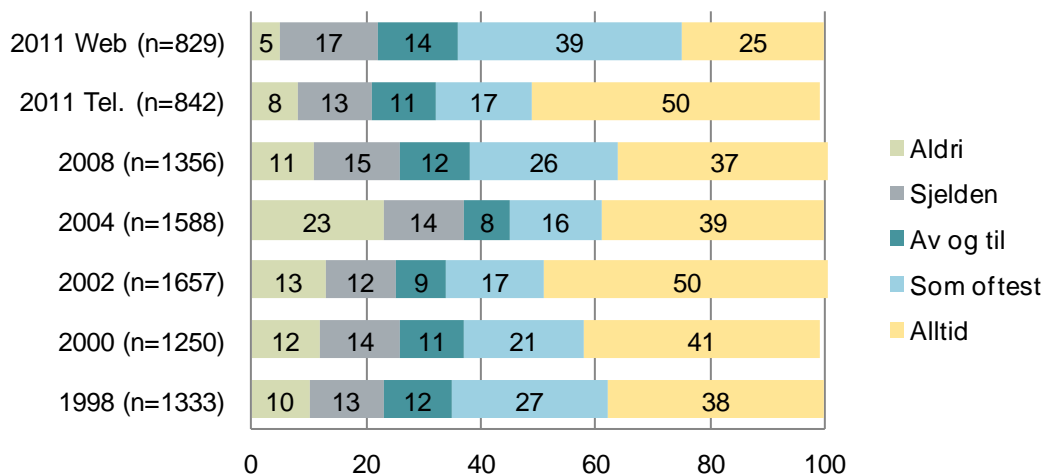


Figur 3.1 ”Har det i løpet av de siste 12 månedene hendt at du har kjørt bil selv, eller at du har sittet på med en fører, der du har visst om eller hatt mistanke om promillekjøring (dvs. over 0,2 i promille)?” i 1998, 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011. Prosent

At nesten samtlige (97 prosent fra de som svarte på telefon) svarer benektende på spørsmålet, tyder på at de fleste er fortsatt svært forsiktige når det gjelder alkohol og bilkjøring. Kun 3 prosent sier at de selv eller noen de har sittet på med har hatt promille i løpet av de siste 12 månedene. Resultatene viser ingen endring fra 2008.

3.2 Fotgjengeres bruk av refleks

I 1998, 2000, 2002 og 2004 fikk respondentene et spørsmål om hvor ofte de bruker refleks når de går på en *ubelyst* veg i mørke. I 2008 og 2011 ble spørsmålet stilt uten ordet *ubelyst*: ”Hvor ofte bruker du refleks når du går på en veg i mørket?” Figur 3.2 viser folks besvarelser. De som har svart at de sjelden eller aldri går på (ubelyst) veg i mørket tatt ut av analysen for alle år.

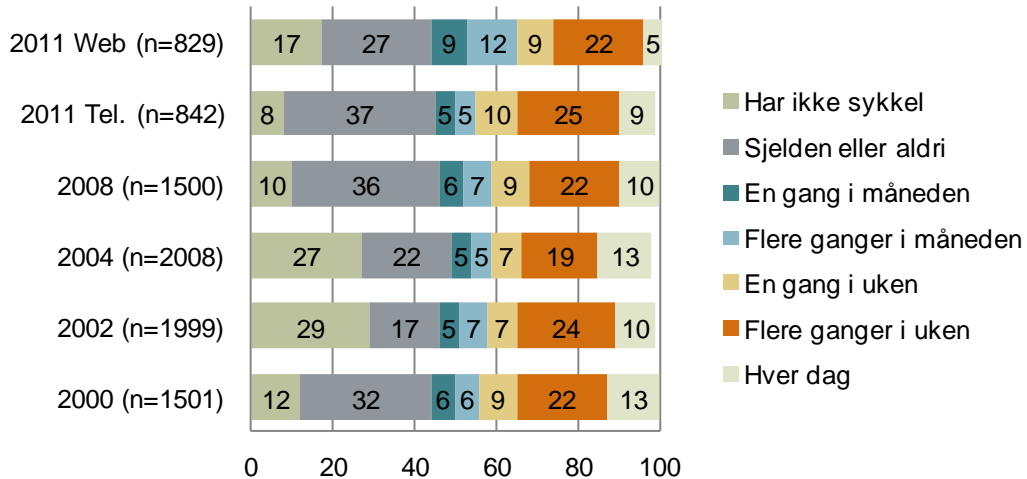


Figur 3.2. ”Hvor ofte bruker du refleks når du går på en veg i mørket?” Kun svar fra de som går på (ubelyst) veg i mørket. Prosent

Tallene på bruk av refleks har variert betydelig gjennom de årene som har vært undersøkt. Det var en foreløpig topp på 50 prosent som alltid brukte refleks i 2002, før det falt ned mot 37 prosent i 2008. I 2011 er andelen igjen oppe i 50 prosent.

3.3 Sykling om sommeren

Respondentene ble spurt om hvor ofte de sykler om sommeren. Figur 3.3 viser hvordan folk svarte i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011. Spørsmålet ble ikke stilt i 1998.

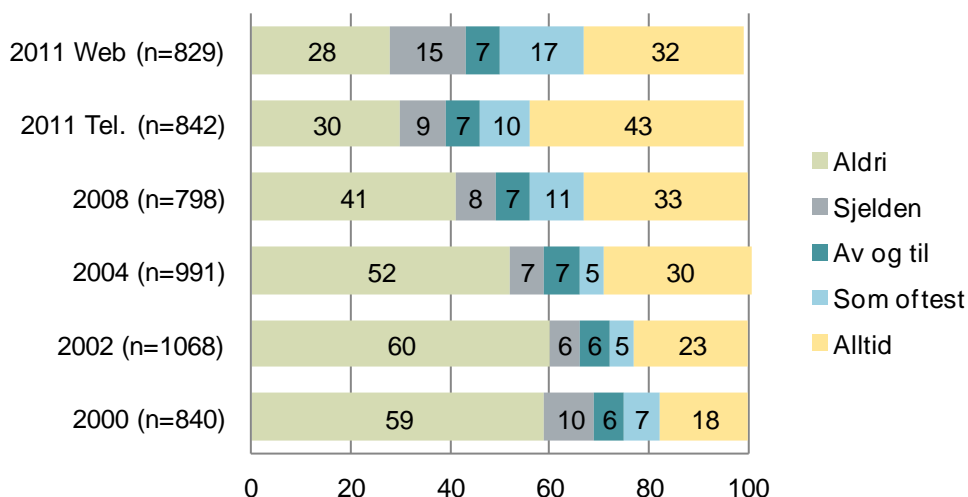


Figur 3.3 "Hvor ofte folk sykler i sommerhalvåret?" i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011. Prosent

Siden 2000 har det ikke skjedd noen stor endring i hvor ofte folk sykler i sommerhalvåret. Andelen som sier at de sykler hver dag eller flere ganger i uken i har ligget stabilt på mellom 32 og 35 prosent. Andelen som eier sykkel varierer derimot overraskende mye over tid. Det kan muligens skyldes systematiske forskjeller knyttet til intervjusituasjonen. Andelen som svarte at de ikke hadde sykkel, er litt større blant de som svarte på web enn blant de som svarte på telefon (hhv. 17 og 8 prosent). Likevel kan det antas at sykkelinnhav påvirker sykkelbruk på veg i liten grad, siden den totale andelen som ikke har sykkel og sjelden eller aldri sykler er nokså konstant over årene (44 til 49 prosent).

3.4 Bruk av sykkelhjelm

De respondentene som svarte at de hadde sykkel og som sykler i det minste én gang i måneden, fikk deretter spørsmålet: "Hvor ofte bruker du hjelm når du sykler?" Figur 3.4 viser folks besvarelser i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

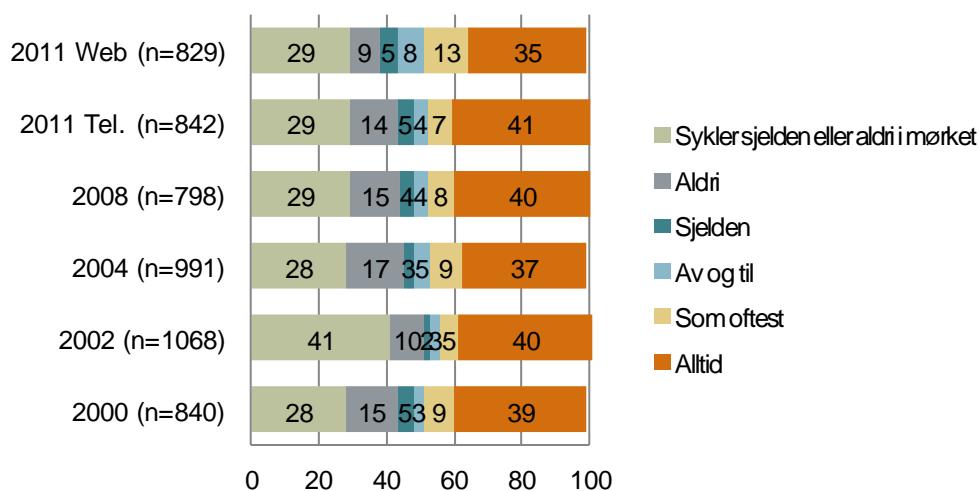


Figur 3.4 : "Hvor ofte bruker du hjelm når du sykler?" i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011. Kun de som sykler minst én gang i måneden. Prosent

Det har vært en gradvis økning i bruk av sykkelhjelmer i perioden fra 2000 til 2011. Så mange som 53 prosent svarte at de brukte hjelm alltid/som oftest i 2011, og andelen som aldri bruker hjelm har falt fra 59 prosent i 2000 til 30 prosent i 2011.

3.5 Bruk av sykkellys

De respondentene som svarte at de hadde sykkel og som sykler minst én gang i måneden, fikk spørsmålet: "Hvor ofte bruker du lys på sykkel når du sykler i mørket?" Figur 3.5 viser folks besvarelser på dette spørsmålet i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

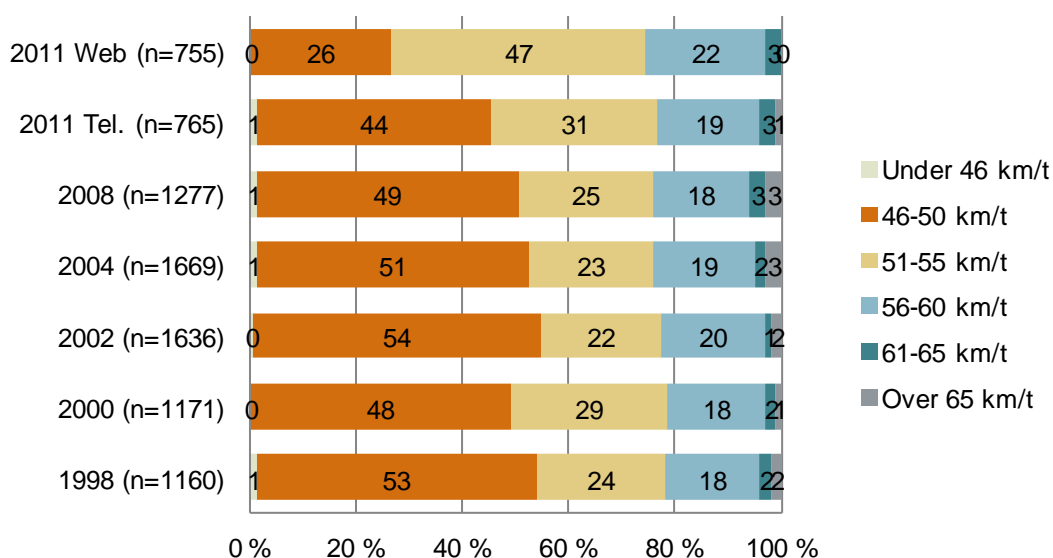


Figur 3.5 "Hvor ofte bruker du lys på sykkel når du sykler i mørket?" Kun de som sykler én gang i måneden eller mer. Prosent

I motsetning til hjelmbruk har det vært svært liten endring i lysbruk på sykkel. Andelen som alltid/som oftest bruker lys er stabil på 48 prosent, mens andelen som aldri bruker lys har ligget stødig på snaut 30 prosent.

3.6 Fartsvalg på veg med fartsgrense 50 km/t

De respondentene som har førerkort fikk spørsmålet "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Figur 3.6 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

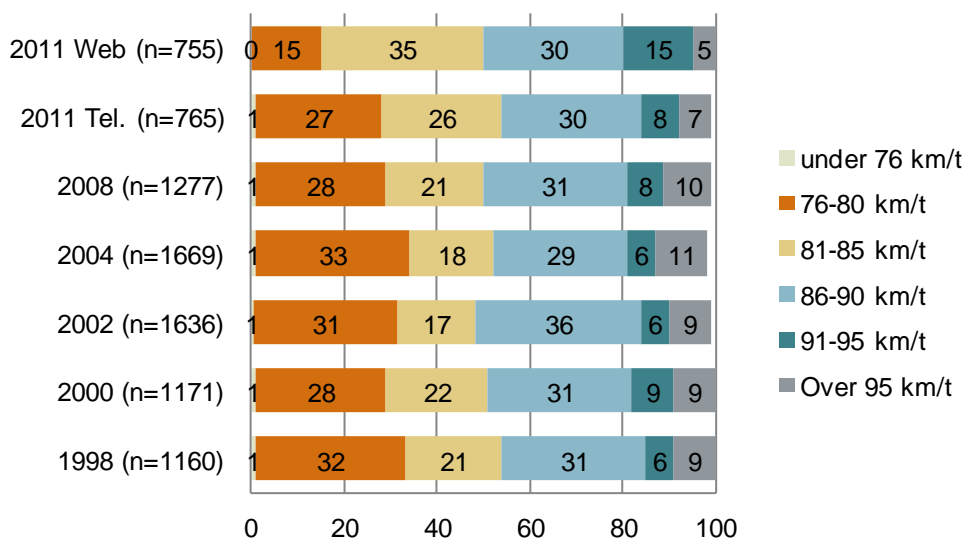


Figur 3.6 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 50 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Kun de som har førerkort. Prosent

I 2008 svarte litt under halvparten av de med førerkort at de holder fartsgrensen eller at de holder en fart like under fartsgrensen (50 prosent). I 2011 er andelen litt lavere (45 prosent). Samtidig ser vi at andelen som bryter fartsgrensen med mer enn 10 km/t også har falt litt.

3.7 Fartsvalg på veg med fartsgrense 80 km/t

De respondentene som har førerkort, fikk spørsmålet: "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Figur 3.7 viser folks besvarelser i 1998, 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

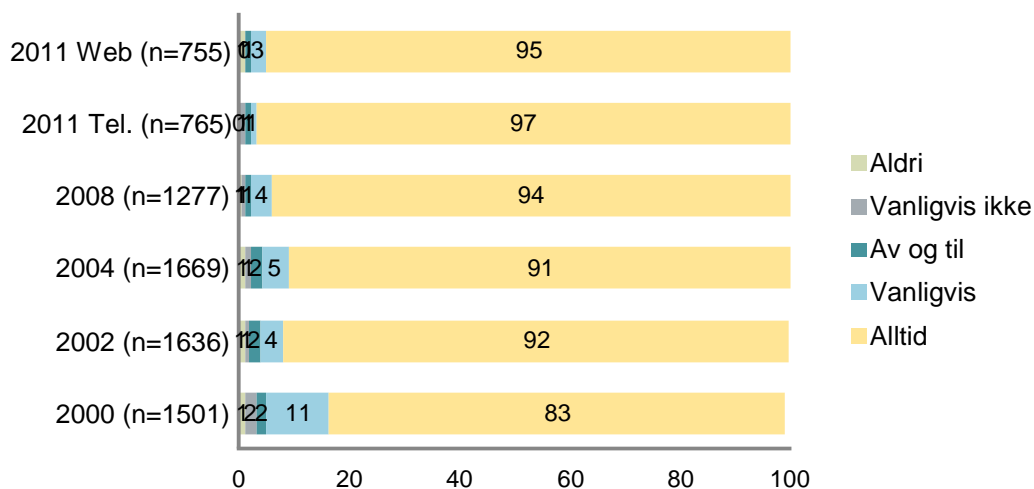


Figur 3.7 "Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?" Kun de som har førerkort. Prosent

I 80-sone er det flere som sier de bryter fartsgrensen enn på veg med 50 km/t fartsgrense med lite trafikk. Mens nesten halvparten legger seg på eller rett under fartsgrensen i 50-sone, er det kun 33 prosent som gjør det i 80-sone. I motsetning til 50- sone, har det ikke vært noen økning i andelen som bryter fartsgrensen i 80-sone fra 2008.

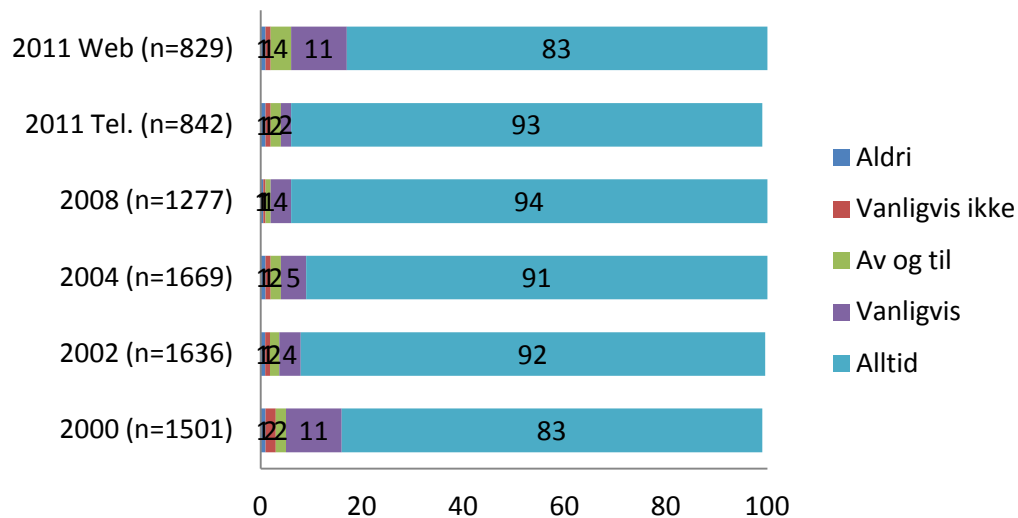
3.8 Bilbeltebruk i tettbygd strøk (fartsgrense 50 eller lavere)

Respondentene som har førerkort, fikk spørsmål om i hvilken grad de bruker bilbelte når de kjører og sitter på i bil i tettbygd strøk. Figur 3.8 og 3.9 viser hva respondentene svarte i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011. Spørsmålet ble ikke stilt i 1998.



Figur 3.8 "Bruker du bilbelte som fører når du kjører i tettbygd strøk?" Kun de som har førerkort. Prosent

Nesten alle (97 prosent) oppgir at de alltid eller vanligvis bruker bilbelte som fører.

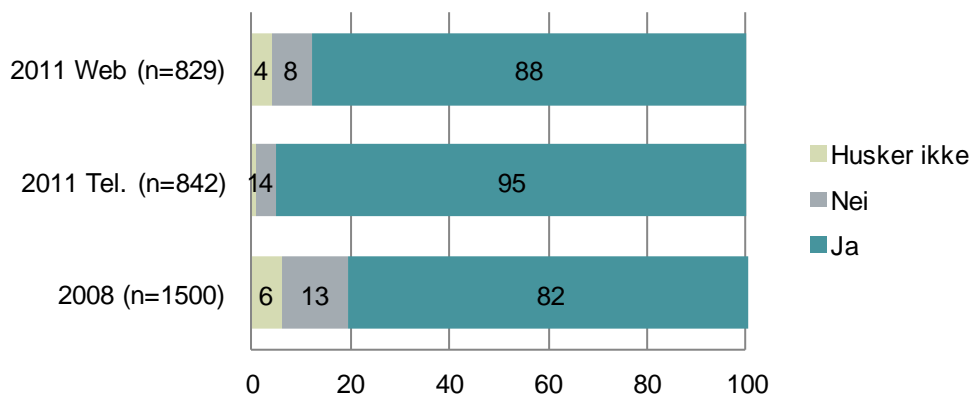


Figur 3.9 "Bruker du bilbelte i tettbygd strøk som passasjer?" Prosent

Andelen som oppgir at de alltid bruker bilbelte som passasjer er 94 prosent. Det har vært liten endring på disse to spørsmålene over tid.

3.9 Bilbeltebruk på den siste korte turen

Respondentene fikk for første gang i 2008 spørsmål om de bruker bilbelte *som passasjerer* i baksetet, uavhengig av om de hadde førerkort, på den siste korte turen de hadde kjørt. Figur 3.10 viser hva respondentene svarte i 2008 og 2011.



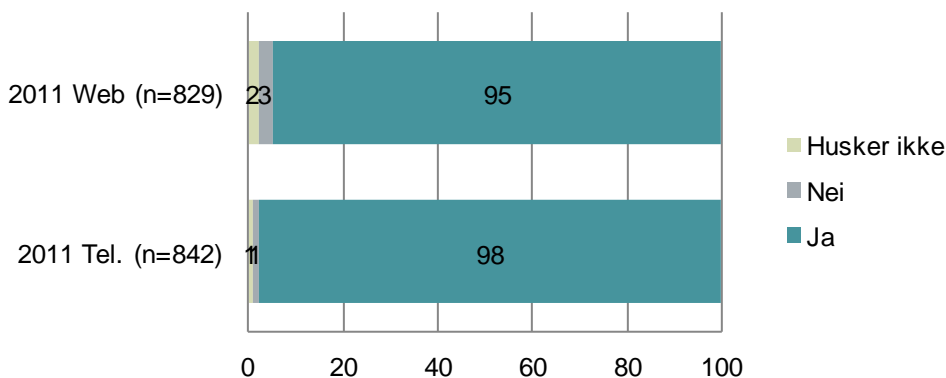
Figur 3.10 "Brukte du bilbelte på den siste korte turen hvor du var passasjer i baksetet?" Prosent

Nesten alle (95 prosent) oppgir at de brukte bilbelte som passasjer på den siste korte turen i 2011 mot 82 prosent i 2008.

Respondentene fikk også for første gang i 2011 spørsmål om de brukte bilbelte *som fører* på den siste korte turen. Nesten alle (98 prosent) oppgir at de har brukt bilbelte som fører på den siste korte turen.

3.10 Bilbeltebruk på den siste lange turen

I 2011 fikk respondentene for første gang spørsmål om de brukte bilbelte som fører og som passasjer i baksetet på den siste *lange turen*. Svarene er vist i figur 3.11. Nesten alle oppgir at de har brukt bilbelte som fører (99 prosent) og som passasjer (98 prosent) i baksetet på den siste lange turen.



Figur 3.11 "Brukte du bilbelte på den siste lange turen hvor du var passasjer i baksetet?" Prosent

3.11 Sovning bak rattet

Spørsmål om sovning bak rattet ble stilt til respondentene med førerkort for første gang i 2008. Spørsmålet var stilt som følger:

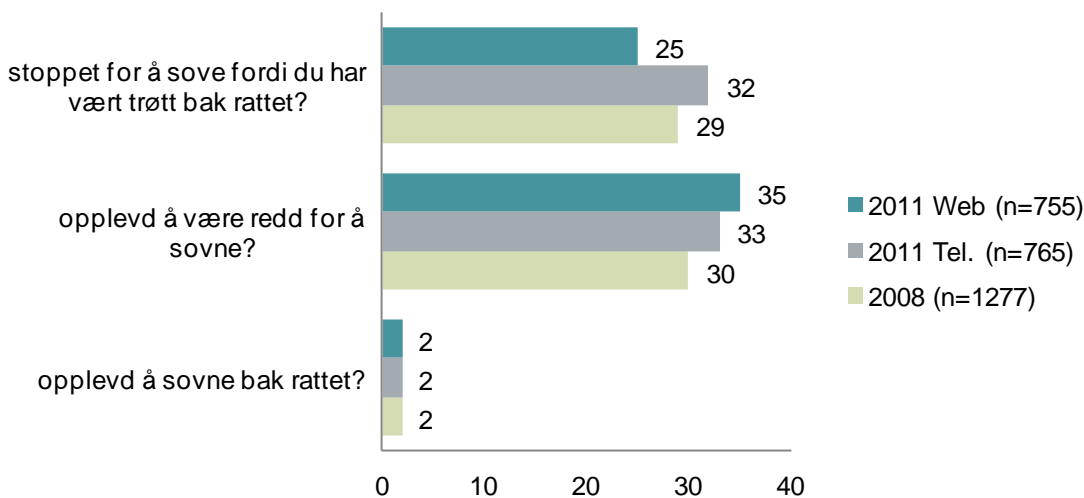
Har du i løpet av de siste 12 månedene:

Opplevd å sovne bak rattet?

Opplevd å være redd for å sovne?

Stoppet for å sove fordi du har vært trøtt bak rattet?

Figur 3.12 viser hva respondentene svarte i 2008 og 2011.



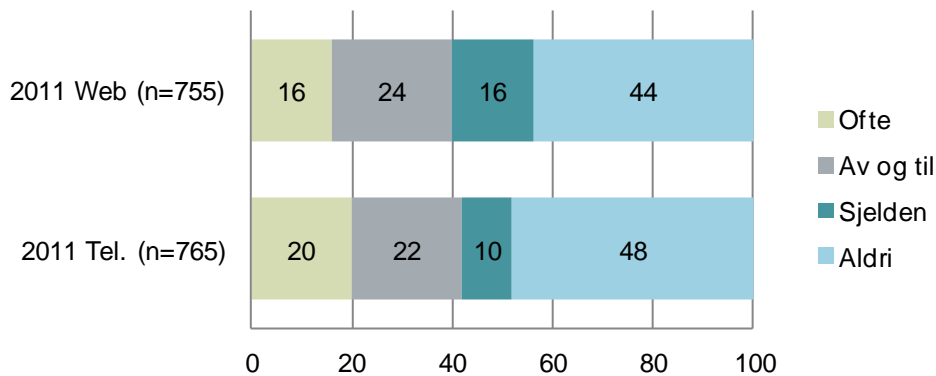
Figur 3.12. "Har du i løpet av de siste 12 månedene:" Kun de som har førerkort. Prosent

To prosent sier at de har opplevd å sovne bak rattet i løpet av de siste 12 måneder. En mye større andel (33 prosent) svarer at de har vært redd for å sovne bak rattet i løpet av den samme perioden, litt mer enn i 2008 (30 prosent). 32 prosent oppgir at de har stoppet for å sove de siste 12 månedene pga. trøtthet bak rattet, noe som også er litt mer enn i 2008 (29 prosent).

3.12 Bruk av mobiltelefon

Respondenter som har førerkort fikk for første gang i 2011 spørsmål om bruk av mobiltelefon. Spørsmålet var som følger: *Har du som fører av personbil i løpet av de siste 12 månedene: Snakket i håndholdt mobiltelefon? Snakket i håndfri mobiltelefon? Skrevet/lest meldinger?*

3.12.1 Håndfri mobil

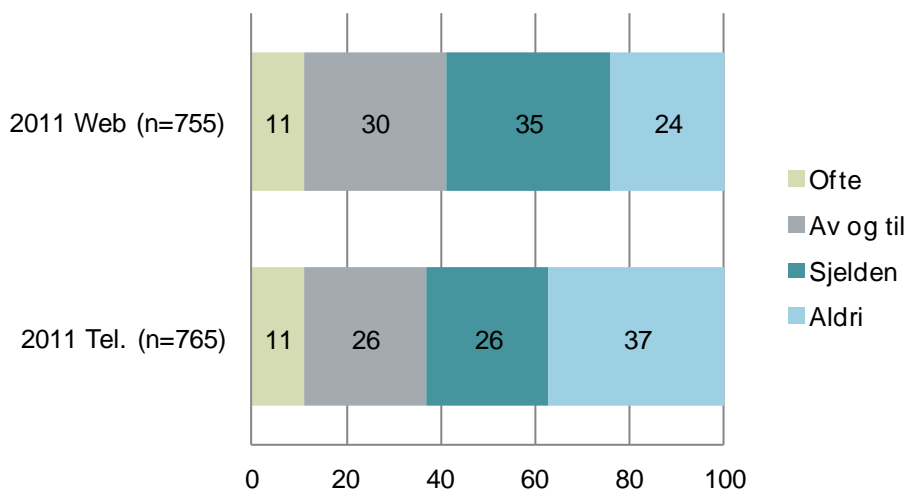


Figur 3.13. "Har du som fører av personbil i løpet av de siste 12 månedene snakket i håndfri mobiltelefon?" Kun de som har førerkort. Prosent

59 prosent svarer at de aldri eller sjelden har snakket i håndfri mobiltelefon i løpet av de siste 12 månedene.

3.12.2 Håndholdt mobil

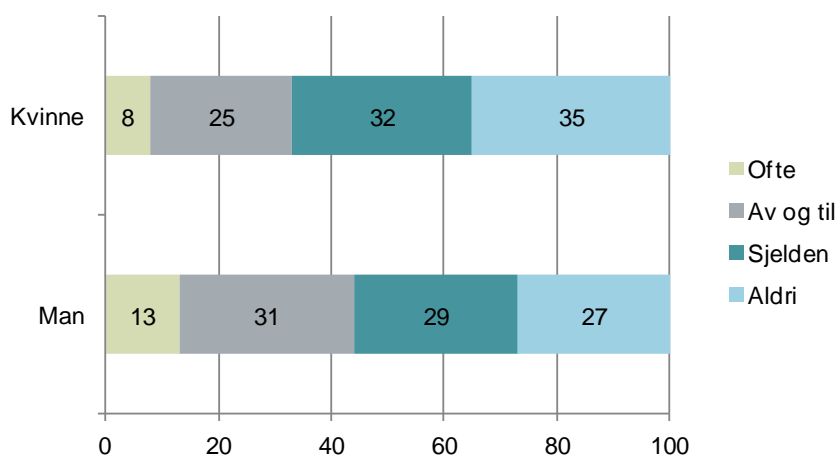
Figur 3.14 viser andelen som sier de har snakket i håndholdt mobil som bilfører i løpet av de siste 12 månedene.



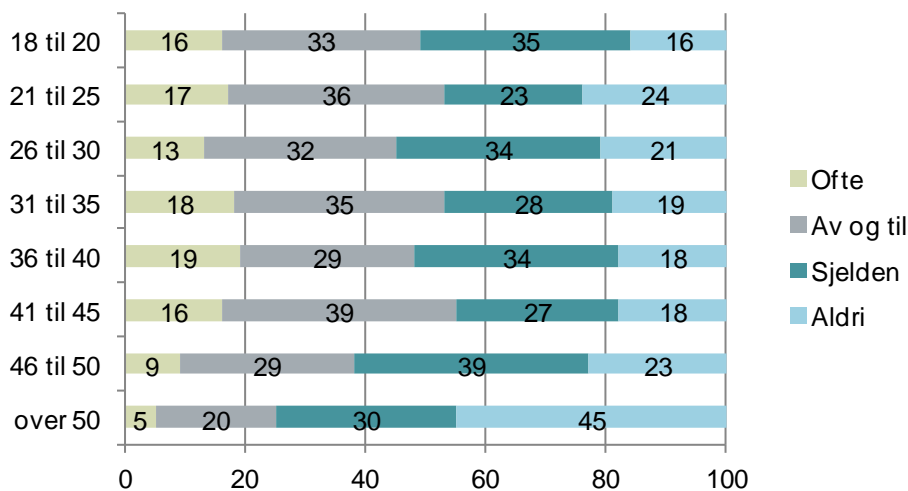
Figur 3.14. "Har du som fører av personbil i løpet av de siste 12 månedene snakket i håndholdt mobiltelefon?" Kun de som har førerkort. Prosent

De fleste (63 prosent) svarte at de aldri eller sjelden har snakket i håndholdt mobiltelefon i løpet av de siste 12 månedene.

Det er flere menn enn kvinner, og det er flere i de yngste aldersgruppene enn blant de over ca 40 år, som har snakket i håndholdt telefon.



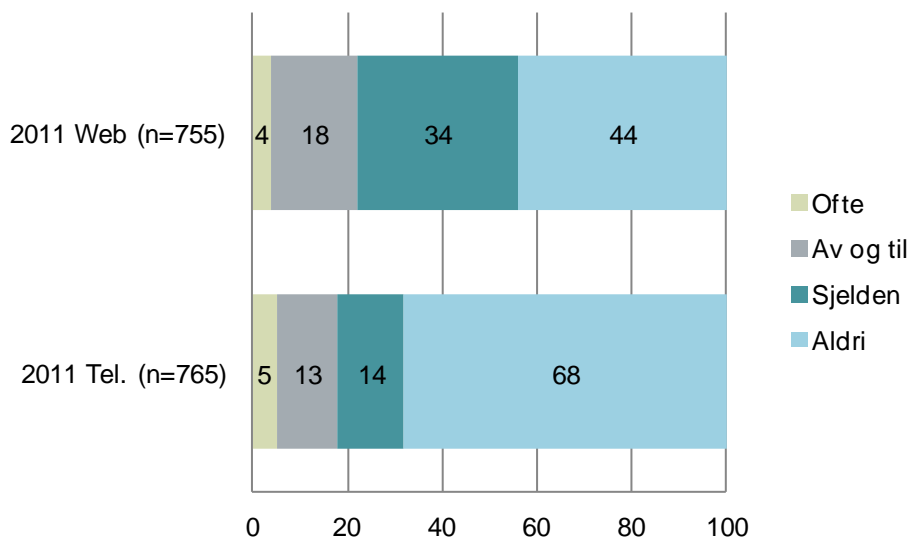
Figur 3.14a Bruk av håndholdt mobiltelefon etter kjønn i løpet av det siste 12 måneder. Kun de som har førerkort. Prosent



Figur 3.14b Bruk av håndholdt mobiltelefon etter alder i løpet av det siste 12 måneder. Kun de som har førerkort. Prosent

3.12.3 Skrive/lese tekstmeldinger

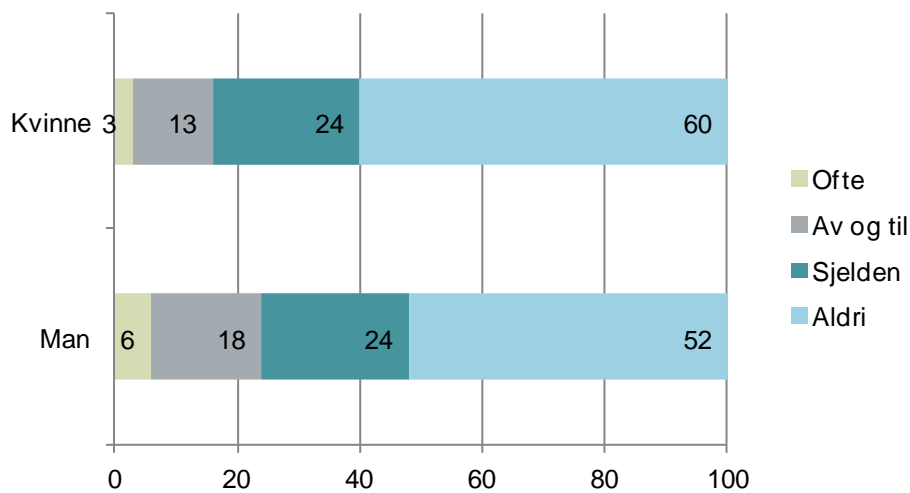
Figur 3.15 viser andelen som sier de i løpet av de siste 12 månedene har skrevet eller lest tekstmeldinger som bilfører.



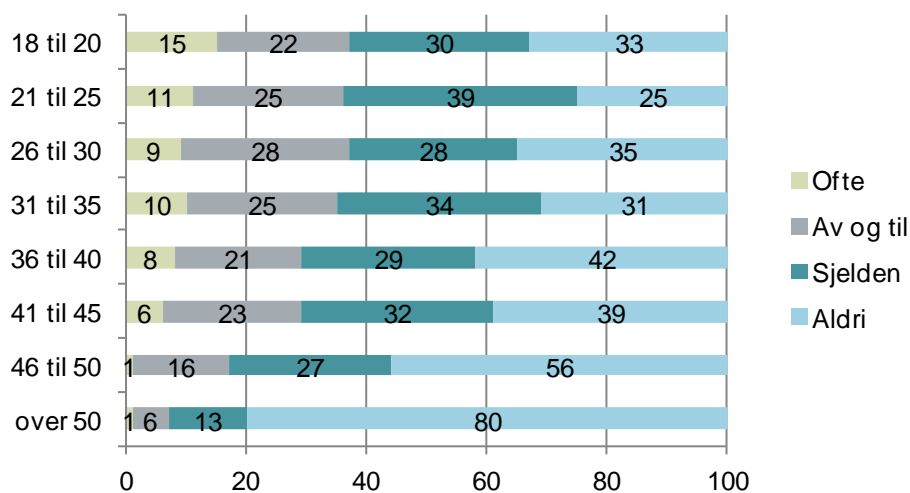
Figur 3.15. "Har du som fører av personbil i løpet av de siste 12 månedene skrevet/lest tekstmeldinger?" Kun de som har førerkort. Prosent

82 prosent oppgir at de aldri eller sjelden har skrevet eller lest tekstmeldinger i løpet av de siste 12 månedene.

Også for tekstmeldinger ser vi en klar kjønnsforskjell, menn gjør dette oftere enn kvinner jf. figur 3.15a. Når det gjelder alder, er sammenhengen enda tydeligere enn den var for å snakke i telefonen. Blant de under 20 år er det så mange som 37 prosent som ofte eller av og til skriver tekstmeldinger mens de kjører bil. Det er så godt som ingen over 50 år som gjør dette, jf. figur 3.16b.



Figur 3.15a Skrevet/lest tekstmeldinger i løpet av det siste 12 måneder etter kjønn. Kun de som har førerkort. Prosent



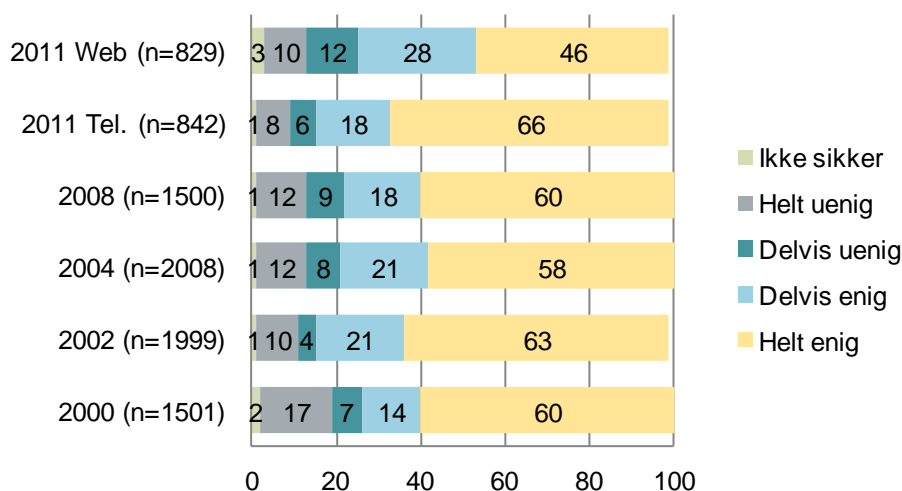
Figur 3.15b Skrevet/lest tekstmeldinger i løpet av det siste 12 måneder etter alder. Kun de som har førerkort. Prosent

4 Holdninger til trafiksikkerhet

Respondentene ble bedt om å angi i hvilken grad de er enig eller uenig i 18 ulike påstander om trafikken. Antallet påstander er redusert fra tidligere år, samtidig som noen nye har kommet til. Igjen, web-resultatene er kun tatt med for å kunne sammenligne med fremtidige undersøkelser.

4.1 Påbud om sykkelhjelme

Første påstand var *"Det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler"*. Figur 4.1 viser folks holdning til denne påstanden i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

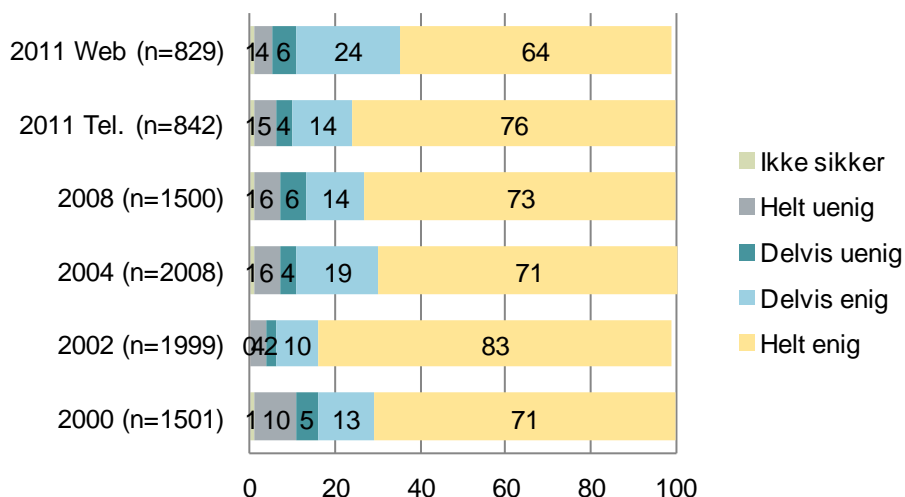


Figur 4.1 *"Det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler."* Prosent

I 2011 er 84 prosent av de spurte enten helt eller delvis enige i påstanden om at sykkelhjelme burde påbys mot 78 prosent i 2008. 14 prosent er helt eller delvis uenige i at sykkelhjelme burde påbys i 2011 mot 21 prosent i 2008. Det er altså en tydelig økning i støttet til et slikt påbud, fra 2008 til 2011, men samtidig ser vi at det i 2002 var 85 % som støttet et påbud. Det er derfor vanskelig å konkludere om oppfatningene om sykkelhjelpåbud har endret seg over tid.

4.2 Påbud om refleks

Respondentene ble presentert for påstanden at *"Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørke"*. Figur 4.2 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

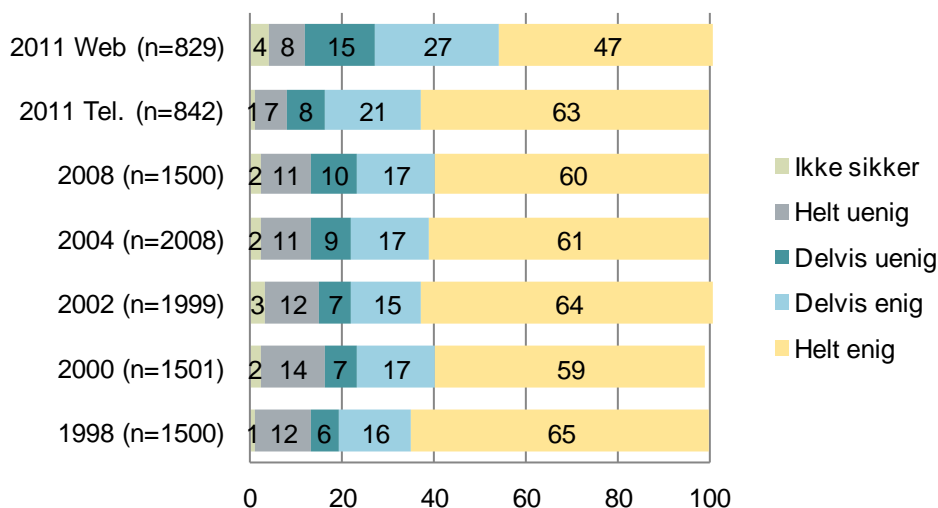


Figur 4.2 "Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørke." Prosent

Det har ikke skjedd noen stor endring i holdninger til et påbud om refleks for fotgjengere i mørket de siste fire årene. Det vil si at de aller fleste fortsatt er helt eller delvis enige i at det bør være påbudt (90 prosent i 2011 mot 87 prosent i 2008).

4.3 Fengselsstraff for promillekjøring

Respondentene ble presentert for påstanden "Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring, dvs soning i fengsel". Figur 4.3 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

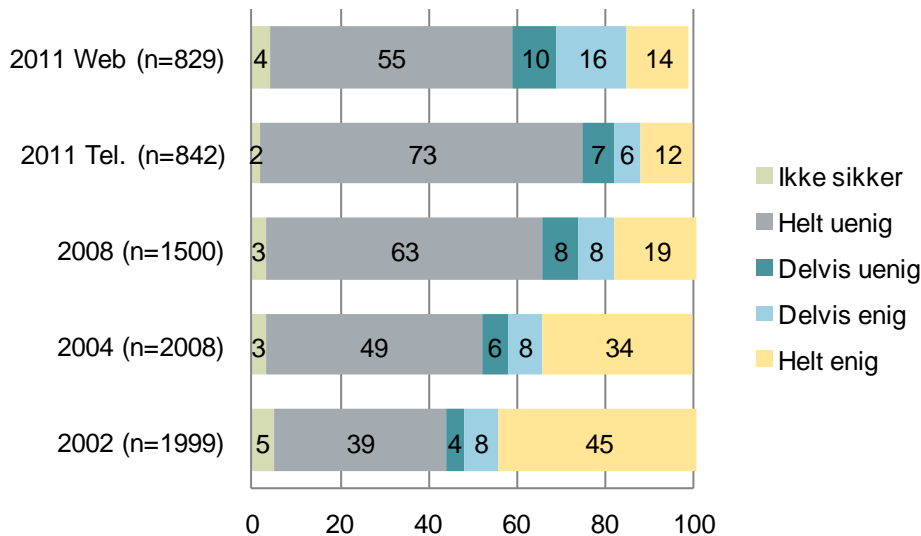


Figur 4.3 "Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring, dvs soning i fengsel." Prosent

I 2011 er det fremdeles et flertall (84 prosent) som er helt eller delvis enige i påstanden om at det bør være fengselsstraff for all promillekjøring. Det har skjedd liten endring siden 2000.

4.4 Økt promillegrense

I 2001 ble promillegrensen senket fra 0,5 til 0,2. Respondentene ble presentert for påstanden: "Promillegrensen bør heves til 0,5." Figur 4.4 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002, 2004, 2008 og 2011.

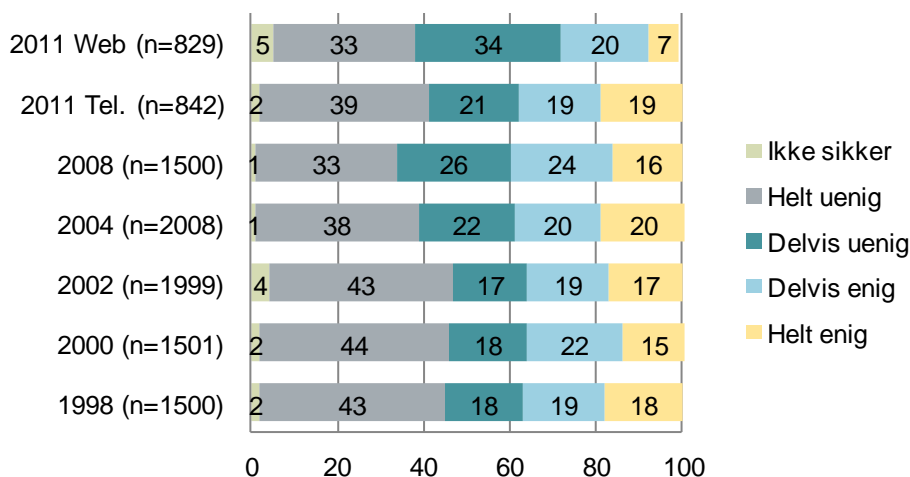


Figur 4.4 "Promillegrensen bør heves til 0,5" Prosent

I 2002 var befolkningen todelt i forhold til hvorvidt promillegrensen bør heves igjen (jf. Fyhri 2003), det vil si at de fleste var enten helt enige eller helt uenige. Siden det har det skjedd en gradvis reduksjon i andelen som vil øke promillegrensen. I 2011 er det kun 12 prosent som er helt enige i at promillegrensen bør heves tilbake til 0,5, og så mange som 73 prosent er helt uenige.

4.5 Senking av fartsgrense i byer og tettsteder

Respondentene ble presentert for påstanden "Fartsgrensen bør være 30 km/t på de fleste veger i byer og tettsteder". Figur 4.5 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 1998, 2000, 2002, 2004, 2008 og 2011.

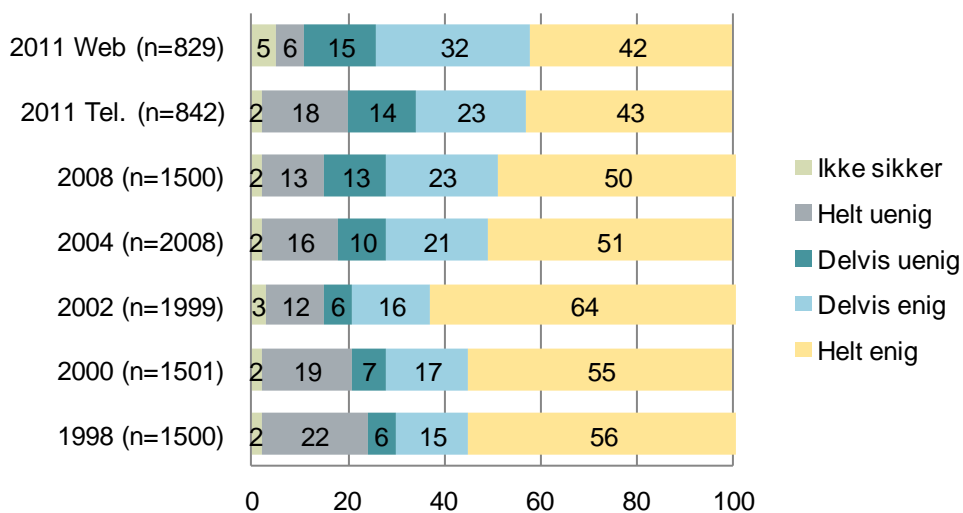


Figur 4.5 "Fartsgrensen bør være 30 km/t på de fleste veger i byer og tettsteder." Prosent

De fleste (60 prosent) er uenige i denne påstanden. Det har ikke vært noen store endringer i folks holdninger til dette, selv om det er en tendens til at flere er uenige i 2011 enn de var i 2008. Samtidig er det en tendens til at flere var uenig dette på begynnelsen av 2000-tallet.

4.6 Fartsgrensen på 4-felts motorveger

Respondentene ble presentert for påstanden at "Fartsgrensen på 4-felts motorveger bør være minst 110 km/t". Figur 4.6 viser folks reaksjoner på denne påstanden.



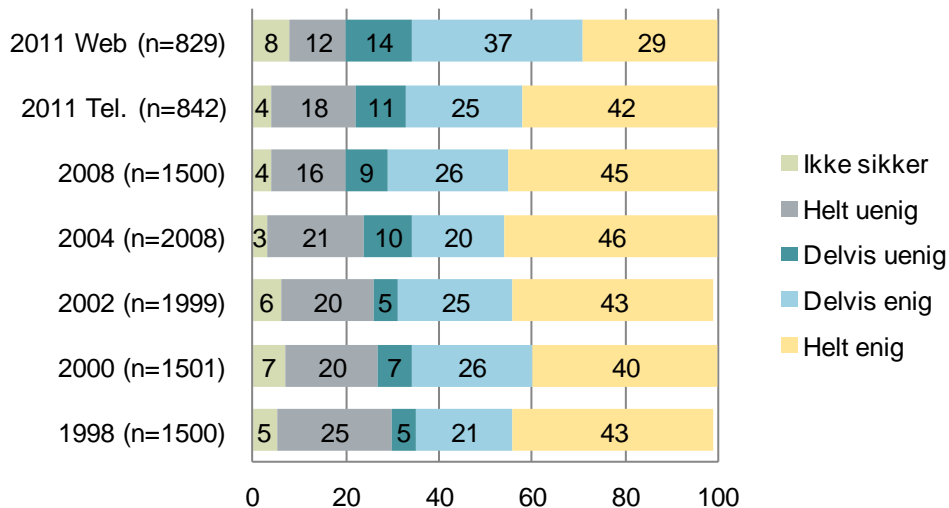
Figur 4.6 "Fartsgrensen på 4-felts motorveger bør være minst 110 km/t." (NB! 1998-2002 ble det spurt om fartsgrense på minst 100 km/t). Prosent

Siden 2001 har man hatt 100 km/t som fartsgrense på motorveg klasse A. Frem til 2002 spurte man om fartsgrensen bør være 100 km/t, mens man fra 2004 spurte

om den bør være 110 km/t. Det er derfor ikke mulig å sammenligne resultatene før og etter dette skillet. I 2011 er et flertall (66 prosent) enig i denne påstanden. Samtidig ser vi at det har vært en gradvis reduksjon i støtten til en slik fartsøkning fra 2004, da 72 prosent var enige.

4.7 Opplæring i bilkjøring på skole

Respondentene ble presentert for påstanden: "Opplæring i bilkjøring bør foregå på videregående skole." Figur 4.7 viser folks reaksjoner.

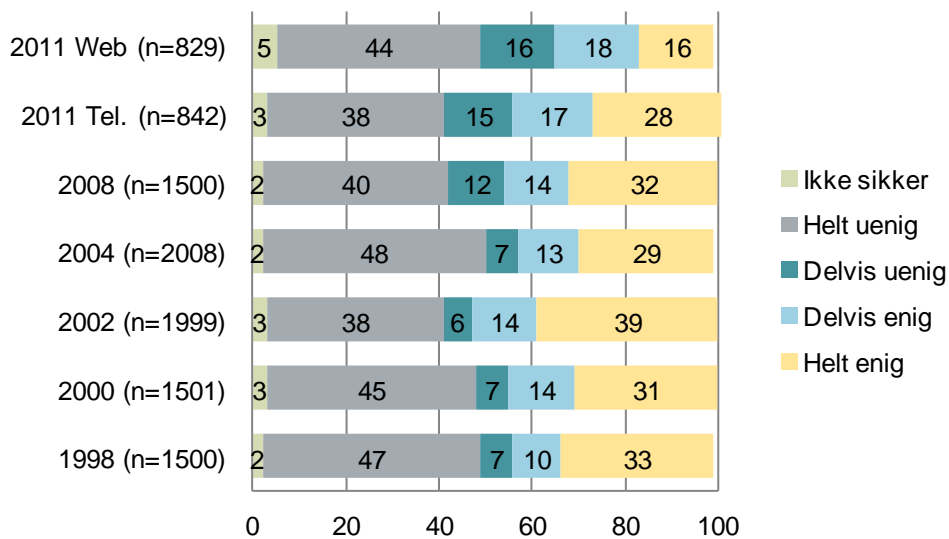


Figur 4.7 "Opplæring i bilkjøring bør foregå på videregående skole." Prosent

I 2011 er de fleste (67 prosent) helt eller delvis enige i at opplæring i bilkjøring bør foregå på videregående skole. Det har ikke vært noen klar endring over tid på dette spørsmålet.

4.8 Biler bør ikke kunne kjøre fortere enn 130 km/t

Respondentene ble presentert for påstanden at "Bilene bør lages slik at det er umulig å kjøre fortere enn 130 km/t." Figur 4.8 viser folks reaksjoner.

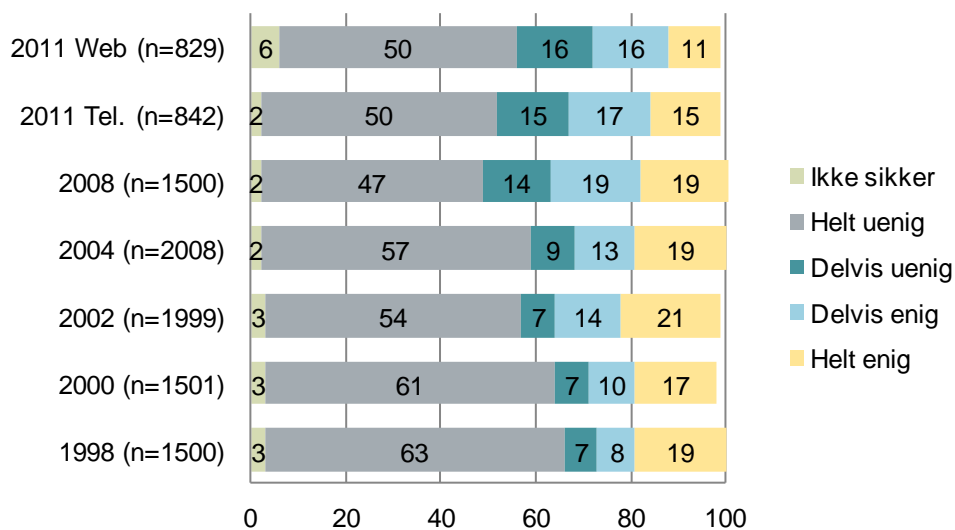


Figur 4.8. "Bilene bør lages slik at det er umulig å kjøre fortere enn 130 km/t." Prosent

Befolkningen er fremdeles todelt på dette spørsmålet. Andelen som er helt eller delvis enig er 45 prosent, og andelen som er helt eller delvis uenig 53 prosent. Heller ikke her har det vært noen klar endring over tid.

4.9 Det bør gjøres ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen

Respondentene ble presentert for påstanden, "Det bør være en anordning i bilene som gjør at det er ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen." Figur 4.9 viser folks reaksjoner på dette.

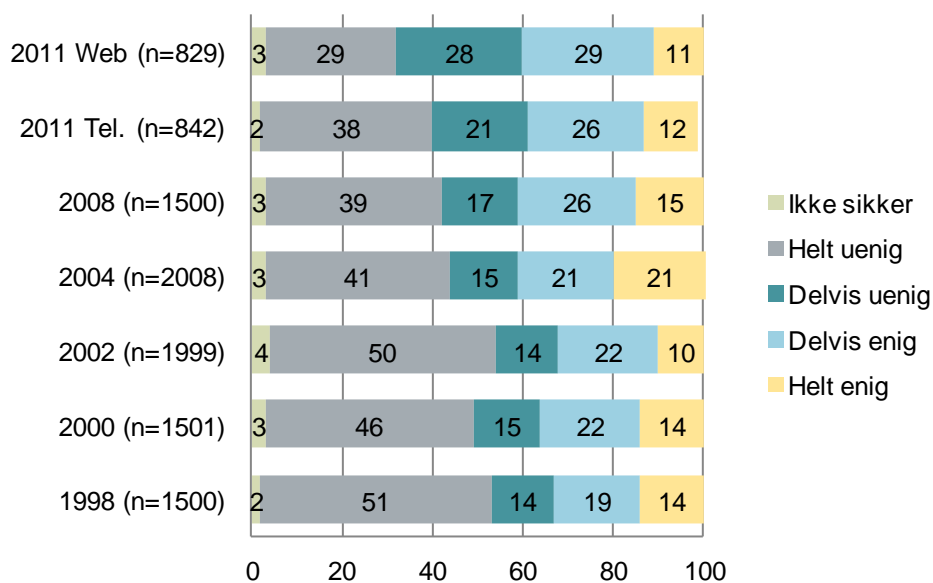


Figur 4.9 "Det bør være en anordning i bilene som gjør at det er ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen." Prosent

De fleste (65 prosent) er helt eller delvis imot slike anordninger i bilen. Samtidig har det vært en gradvis økning i aksepten for tiltaket (27 prosent enige i 1998 til 32 prosent enige i 2011).

4.10 Rutinerte bilister kan kjøre litt for fort

Respondentene ble presentert for påstanden, ”Det er ikke alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort.” Figur 4.10 viser folks reaksjoner på dette spørsmålet.

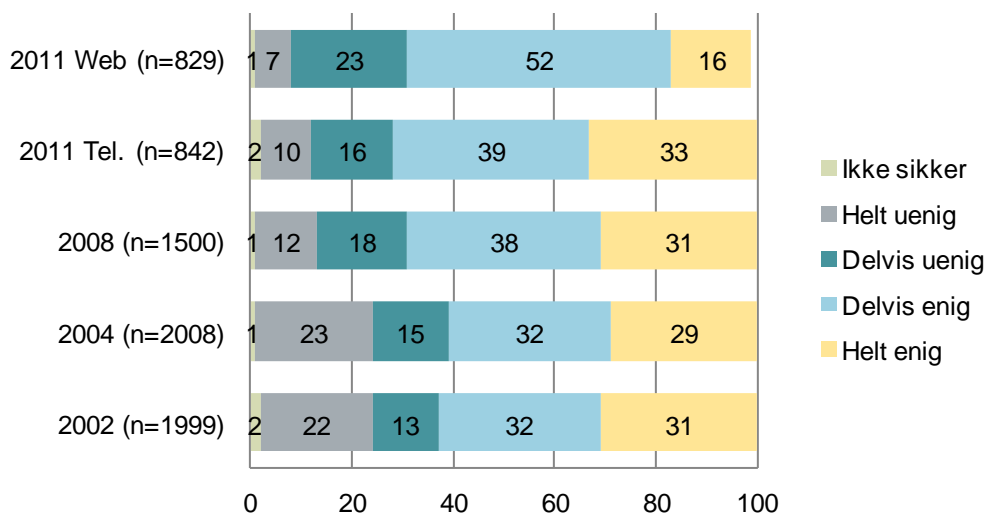


Figur 4.10 ”Det er ikke alvorlig om rutinerte bilister kjører litt for fort.” Prosent

Det er en overvekt som er uenige (helt eller delvis) i påstanden (59 prosent). Andelen som er helt eller delvis har ligget rimelig stabil på dette nivået over lang tid.

4.11 Bilistenes hensyn til fotgjengere

Respondentene ble presentert for påstanden ”Bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere ved gangfelt.” Påstanden ble for første gang fremmet i 2002. Figur 4.11 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002, 2004 og 2008.

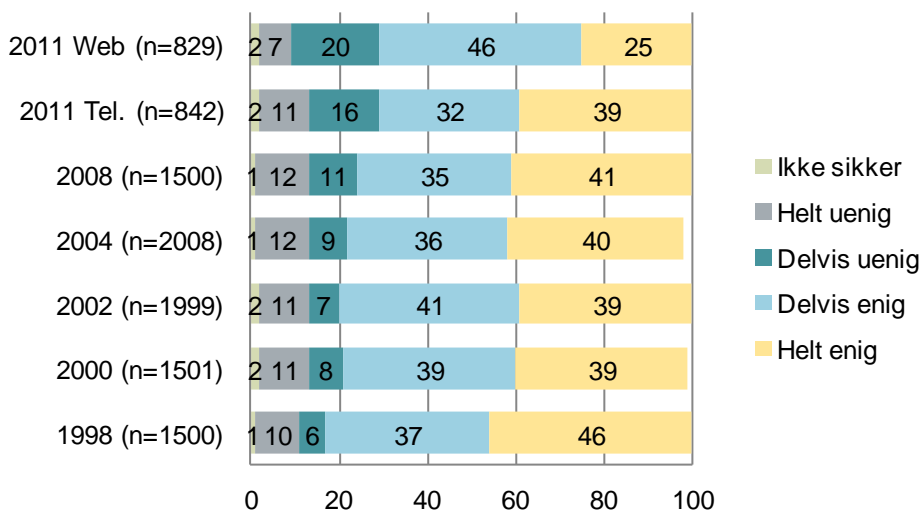


Figur 4.11 "Bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere ved gangfelt." Prosent

Flertallet (72 prosent) er helt eller delvis enige i at bilistene er flinke til å stoppe for fotgjengere, og denne andelen har økt siden 2004 da det var 61 prosent.

4.12 Trafikantenes ansvar for sikkerheten på vegene

Respondentene ble presentert for påstanden: "Sikkerheten på vegene er trafikantenes ansvar." Figur 4.12 viser folks reaksjoner på denne påstanden.

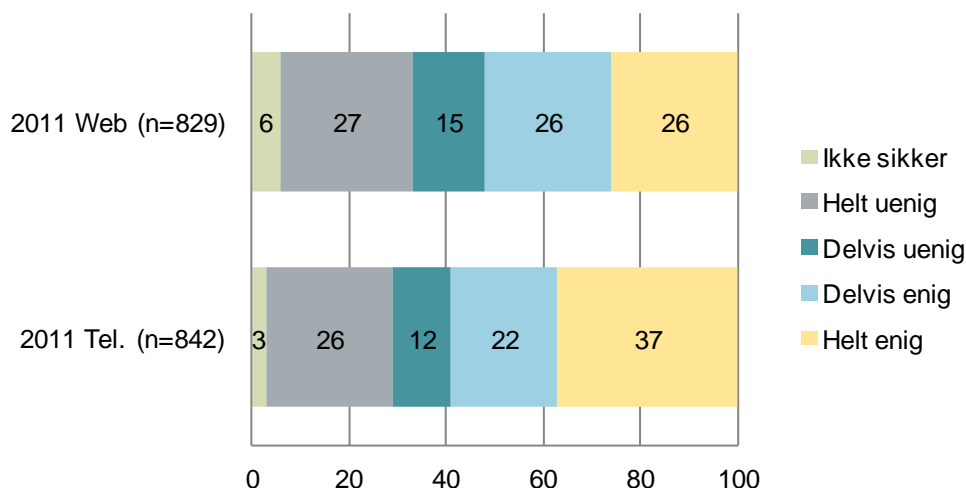


Figur 4.12 "Sikkerheten på vegene er trafikantenes ansvar." Prosent

De aller fleste (71 prosent) er helt eller delvis enige i at sikkerheten på vegene er trafikantenes ansvar. Det er 39 prosent som er helt enige. Det har imidlertid vært en gradvis økning i andelen som uenige i dette fra 16 prosent i 1998 til 27 prosent 2011.

4.13 Bot for fartsovertredelser

Respondentene ble i 2011 for første gang presentert for påstanden ”Fartsbøter bør beregnes ut fra inntekt slik som promillebøter.” Figur 4.13 viser folks reaksjoner.

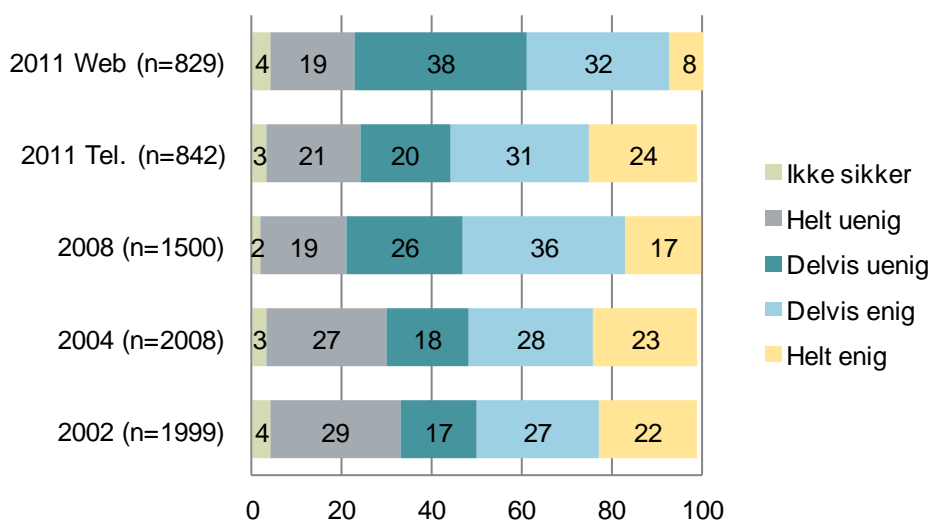


Figur 4.13 ”Fartsbøter bør beregnes ut fra inntekt slik som promillebøter.” Prosent

Det er flere i utvalget som er enige i påstanden (59 prosent) enn som er uenige (38 prosent).

4.14 Hensynsfullhet hos tunge kjøretøy

Respondentene ble presentert for påstanden ”Tunge kjøretøyer kjører vanligvis hensynsfullt.” Påstanden ble for første gang presentert i 2002. Figur 4.14 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2002, 2004, 2008 og 2011.

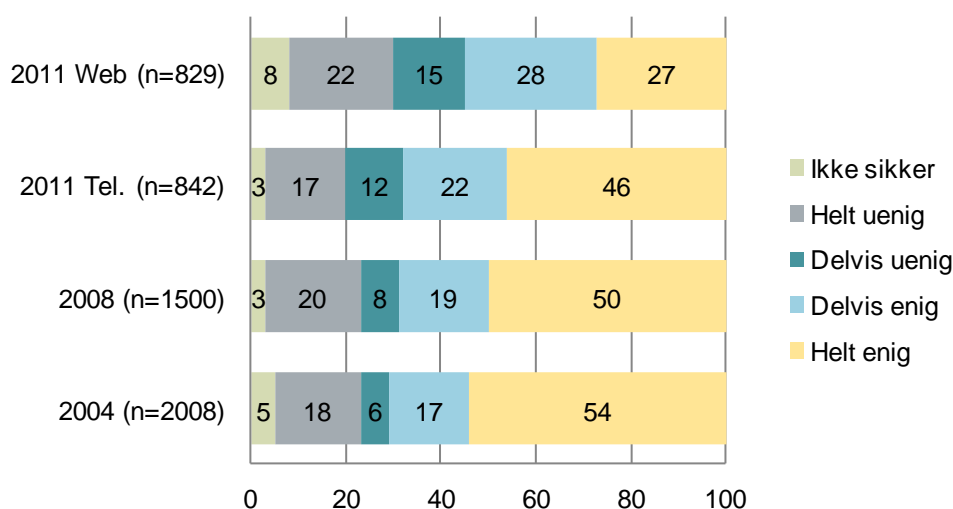


Figur 4.14 ”Tunge kjøretøyer kjører vanligvis hensynsfullt.” Prosent

Befolkningen har delte meninger om tunge kjøretøy kjører hensynsfullt. Det er 41 prosent som er uenige (helt eller delvis) og 55 prosent som er enige (helt eller delvis) i påstanden om at tunge kjøretøyer kjører hensynsfullt. Totalt sett har det ikke vært noen nevneverdig endring i folks synspunkt på dette siden 2002.

4.15 Bruk av fotobokser

Respondentene ble presentert for påstanden "Fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt." Figur 4.15 viser folks reaksjoner på denne påstanden i 2004, 2008 og 2011.

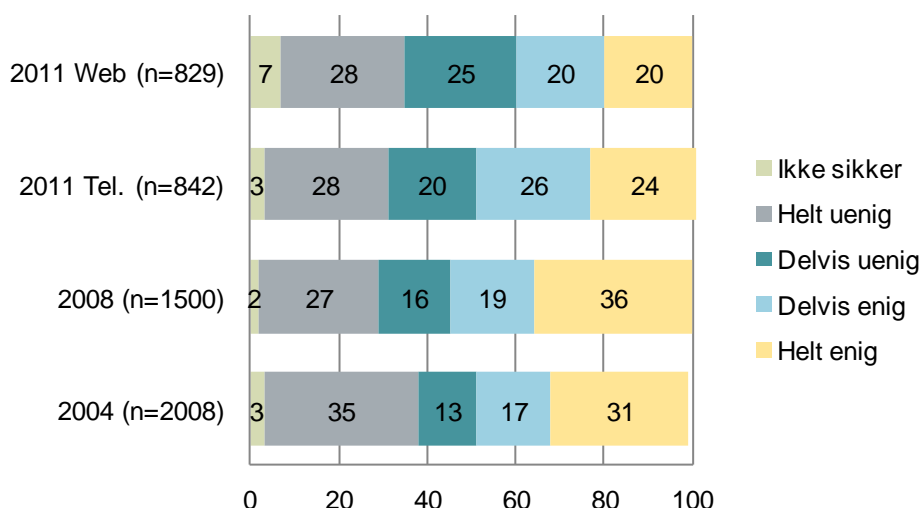


Figur 4.15 "Fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt." Prosent

Spørsmålet om hvordan fotoboksene skal måle farten ble stilt første gang i 2004. Siden den gang har motstanden mot tiltaket økt, fra 24 prosent helt/delvis uenige til 29 prosent i 2011. Flertallet er imidlertid enige i at dette er et fornuftig tiltak, og så mange som 46 prosent er helt enige.

4.16 Bilisters vikeplikt for syklister

Respondentene ble presentert for følgende påstand "Når en sykkelveg krysser en bilveg bør bilene alltid ha vikeplikt for syklister." Figur 4.16 viser folks reaksjoner på denne.

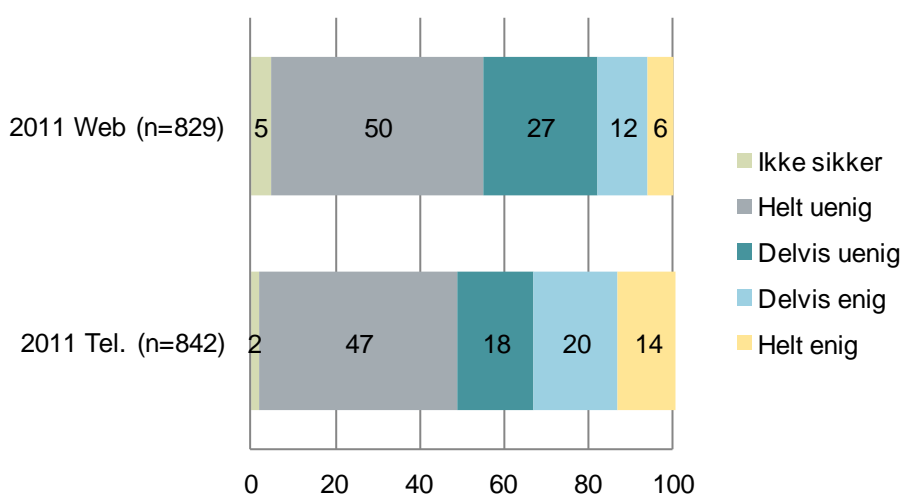


Figur 4.16 "Når en sykkelveg krysser en bilveg bør bilene alltid ha vikeplikt for sykklister." Prosent

De spurte er fortsatt delte i synet på denne påstanden. Andelen som er helt eller delvis enig at bilene bør ha vikeplikt er 50 prosent, mens 48 prosent er helt eller delvis uenig. Det har vært en liten økning i andelen som er uenige i at bilister burde ha vikeplikt for sykklister fra 2008 til 2011.

4.17 Fartsgrensene bør senkes for å gi høyere trafikksikkerhet

I 2011 ble respondentene presentert for påstanden "Generell fartsgrense utenfor tettbygd stork bør senkes fra 80 til 70 for å bedre sikkerheten på vegene." Figur 4.17 viser folks reaksjoner.

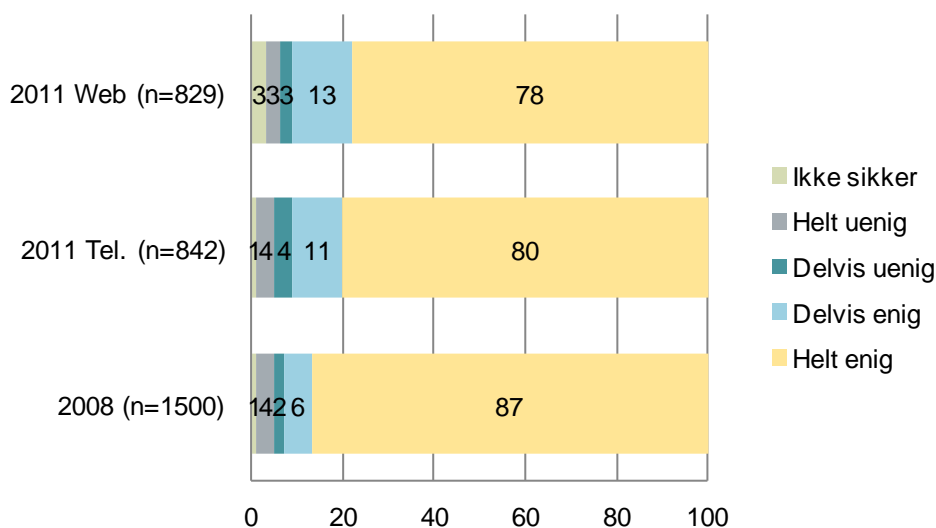


Figur 4.17 "Generell fartsgrense utenfor tettbygd stork bør senkes fra 80 til 70 for å bedre sikkerheten på vegene." Prosent

Flertallet er uenige i denne påstanden (65 prosent i telefonutvalget). Kun 34 prosent er enig i en generell reduksjon av fartsgrensene utenfor tettbygd strøk.

4.18 Alkolås i busser

Respondentene ble for første gang i 2008 presentert for følgende påstand: ”Det bør være alkolås i alle busser, slik at det blir umulig for føreren å starte bussen hvis han har promille.” Figur 4.18 viser folks reaksjoner på denne.



Figur 4.18 : ”Det bør være alkolås i alle busser, slik at det blir umulig for føreren å starte bussen hvis han har promille.” Prosent

Et stort flertall i utvalget (80 prosent) er helt enig i at det bør være alkolås i busser. Dette er en reduksjon fra 2008 (87 prosent).

4.19 Generelle trender

Det har ikke skjedd store endringer i folks holdninger i løpet av de årene som har gått siden undersøkelsen ble gjennomført for første gang i 1998. Noen spørsmål, som dreier seg om holdninger til innføringen av restriktive tiltak, som promillegrenser, reflekspåbud etc., har fått en gradvis økende aksept, mens holdninger til fartsreduksjoner har fått en noe lavere (eller mer blandet) aksept.

Men det synes å være stadig flere som sier at de er delvis uenig eller enige i påstandene for hvert år som går, og færre som er helt enige/uenige. Det kan altså synes som befolkningen har blitt mindre bastante i sine meninger om trafikksikkerhet i løpet av de 13 årene som er gått siden første undersøkelse.

5 Multivariate analyser

5.1 Multivariate analyser brukt for å belyse bakgrunnsfaktorens betydning

I de tidligere kapitlene har vi presentert hovedfunn og sett på endringer over tid i kunnskap, atferd og holdninger. I tidligere rapporter i denne serien, har man også presentert forskjeller mellom grupper av respondenter (mht. alder, kjønn m.m. for hvert av disse spørsmålene. I denne rapporten har vi valgt å ikke kommentere disse bakgrunnsvariablene for hvert enkelt spørsmål, men å lage en samlet analyse. Årsaken er at enkle bivariate sammenhenger ofte kan gi et feil bilde. Dette skyldes at bakgrunnsvariablene kan ha en viss sammenheng med hverandre. Et eksempel på dette er at når eldre ofte tjener mer enn yngre kan det være vanskelig å avgjøre om det er alder eller inntekt som faktisk er utslagsgivende når en finner en sammenheng mellom inntekt og holdninger til fart. For å løse dette, må vi se om de uavhengige variablene alder og inntekt påvirker svarene *uavhengig av hverandre*. Det kan vi gjøre ved bruk av multivariate analyseteknikker som for eksempel regresjonsanalyse.

5.2 Litt om metoden

I dette kapitlet gjennomfører vi regresjonsanalyser av spørsmål om atferd og holdninger fra undersøkelsen, for å undersøke hvilke av følgende bakgrunnsfaktorer som har størst betydning uavhengig av hverandre:

- Kjønn (Mann; Kvinne)
- Alder
- Bosted (By/større tettsted; mindre tettsted; utenfor tettsted)
- Utdanning (Grunnskole; Videregående; universitet/høyskole <4 år; universitet/høyskole >4 år)
- Inntekt (under 200.000; 200.000-399.999; 400.000-599.999; 600.000-799.999; 800.000-999.999; 1.000.000-1.199.999; 1.200.000 eller mer)
- Kjørelengde, km/år (0-8000; 8000-12000; 12000-16000; Mer enn 16000)
- Politisk parti (Frp; Høyre; Ikke stemt; "Resten")²

Kodingen av variablene har den samme rekkefølgen som er gjengitt, det vil si at kvinne er kodet 1 og mann 2, etc.

Vi har brukt faktoranalyse for konstruere indekser basert på de 18 holdningsspørsmålene, slik at materialet skal bli lettere å tolke, og ikke så detaljert. Vi er også interessert å granske om det finnes sammenheng mellom det å

² Denne inndelingen ble gjort skjønnsmessig, basert på hvordan partitilhørighet så ut til å påvirke nøkkelspørsmålene i bivariate analyser

kjøre for fort og holdninger og annen atferd. Derfor har vi konstruert en ny variabel som indikerer summen av fartsvalg i 50- og 80-sone.

Vi har gjennomført ordinær lineær regresjonsanalyse. Strengt tatt burde vi gjennomført logistisk regresjon, siden mange av bakgrunnsvariablene ikke har en uniform og lineær distribusjon (de er kategoriske). Ulempen med dette ville vært at vi måtte ha rekodet svarene på nøkkelspørsmålene til to verdier slik som rett svar / feil svar, ja / nei, enig / uenig, kjører fort / ikke fort, og dermed utnyttet mindre av variasjonen i folks besvarelser. I praksis har ikke dette valget av regresjonsmetode så stor betydning, og vi utnytter datamaterialet bedre ved å gjennomføre lineær regresjon.

5.3 Regresjonsanalyser

Lineær regresjonsanalyse ble brukt til å vurdere bidraget fra åtte bakgrunnsvariabler (kjønn, alder, bosted, utdanning, inntekt, kjørelengde, politisk parti og metode) for å forklare fartsvalg, bilbeltebruk og mobilbruk.

Fartsvalg

For å analysere fartsvalg brukte vi gjennomsnittet av de to spørsmålene om hvor fort man vanligvis kjører på veger med fartsgrense på hhv. 50 km/t og 80 km/t. Resultatene av regresjonsanalysen med fartsvalg som avhengig variabel er vist i tabell 5.1.

Tabell 5.1 Regresjonsanalyse med fartsvalg (i 50 og 80 sone) som avhengig variabel.

	Beta	Sig.
Kjønn	-0.068	0.007
Alder	-0.255	0.000
Web vs telefon	0.078	0.001
Bosted	-0.109	0.000
Kjørelengde	0.100	0.000
Utdanning	-0.010	0.698
Inntekt	0.067	0.009
Politisk parti	-0.032	0.202

R²: 0.12

I modellen var seks av åtte bakgrunnsvariabler statistisk signifikante: kjønn (-0.06), alder (-0.25), bosted (-0.11), inntekt (0.06), kjørelengde (0.10) og metode (0.07). Ikke uventet er alder den variabelen som bidrar mest til å forklare fartsvalg: jo yngre man er, jo fortere kjører man. Også de som bor i tettsteder, har høyere inntekt og høyere kjørelengde kjørte fortere enn de andre. De andre variablene ga kun mindre bidrag til å forklare fartsvalg.

Bilbeltebruk

Tabell 5.2 viser resultatene fra regresjonsanalysen med bilbeltebruk som avhengig variabel. Vi har valgt å se på hvor ofte man bruker bilbelte som passasjer i tettbygde strøk, da dette er den belteregelen flest synder mot.

Tabell 5.2 Regresjonsanalyse med bilbeltebruksom passasjer i tettbygde strøk som avhengig variabel.

	Beta	Sig.
Kjønn	-0.080	0.003
Alder	-0.097	0.000
Web vs telefon	0.107	0.000
Bosted	-0.003	0.923
Kjørelengde	-0.024	0.374
Utdanning	-0.041	0.136
Inntekt	0.024	0.373
Politisk parti	-0.049	0.062

R²: 0.029

For bilbeltebruk som passasjer i tettbygde strøk, forklarte modellen 2.5% av variansen. Tre bakgrunnsvariabler var statistisk signifikante: kjønn (-0.08), alder (-0.09) og metode (0.10). Menn, yngre og de som svarte på web bruker i noe mindre grad bilbelte i tettbygde strøk. Det er viktig å gjøre oppmerksom på at ingen av disse variablene ga et stort bidrag til å forklare forskjeller mellom gruppene. Modellen forklarte også lite av variansen i beltebruk. Dette skyldes nok at det er svært få som kjører uten bilbelte, og at variansen i materialet derfor er svært liten.

Mobilbruk

Tabell 5.3 viser hvilke variable som påvirker mobilbruk. Mobilbruk er et gjennomsnitt av tre spørsmål om bruk av mobilen som fører: ”har du som fører av personbil i løpet av de siste 12 månedene snakket i håndholdt mobiltelefon?”; ”har du som fører av personbil i løpet av de siste 12 månedene snakket i håndfri mobiltelefon?” og ”har du som fører av personbil i løpet av de siste 12 månedene skrevet/lest tekstmeldinger?”

Tabell 5.3 Regresjonsanalyse med mobilbruk (håndholdt, håndfri og skrive/lese meldinger) som avhengig variabel.

	Beta	Sig.
Kjønn	0.076	0.001
Alder	0.446	0.000
Web vs telefon	-0.009	0.683
Bosted	-0.055	0.010
Kjørelengde	-0.291	0.000
Utdanning	-0.021	0.364
Inntekt	-0.131	0.000
Politisk parti	0.050	0.023

R²: 0.31

I modellen var seks bakgrunnsvariabler statistisk signifikante: kjønn (0.07), alder (0.44), kjørelengde (-0.29), inntekt (0.13), politisk parti (-0.05) og metode (-0.05). Dette betyr at eldre og de som kjører lite bruker mindre mobil i bilen.

5.4 Hva forklarer holdningsforskjeller?

5.4.1 Faktoranalyse

I stedet for å se på hvert enkelt av de 18 holdningsspørsmålene, har vi slått sammen spørsmål som dreier seg om like temaer til indekser. Dette gjøres dels fordi slike indekser ofte gir mer robuste sammenhenger enn svarene på enkeltspørsmål, og dels for å gjøre materialet lettere å presentere. For å kunne konstruere slike samleindekser har vi først gjennomført en faktoranalyse på holdningsspørsmålene, for å kartlegge hvilke underliggende dimensjoner som fanges opp av dem, og hva som følgelig kan være en hensiktsmessig inndeling.

Et utvalg av holdningsspørsmålene (13 stykker) ble brukt til en *Principal Component Analysis* (PCA) med såkalt oblimin rotasjon (dvs at vi antar de ulike faktorene vi kommer frem til er til en viss grad korrelert med hverandre). 5 av spørsmålene ble utelatt siden vi antok at de ikke fanget opp holdninger, men var mer som rene utsagn å regne, eller at de var vanskelige å gi en entydig tolkning. Analysen avslørte 3 faktorer med *Eigenvalues* over 1 som forklarte henholdsvis 23 %, 11 % og 9 % av total varians.

Den første faktoren handlet om restriktive holdninger til fart. Den andre faktoren inneholder spørsmål om påbud overfor myke trafikanter, promillebøter og alkoholås for busser. En mulig tolkning av denne faktoren kan være at dette dreier seg om tiltak som de som svarer opplever at ikke berører dem direkte, fordi de ikke sykler, går eller kjører med promille, heller ikke med buss. Den tredje faktoren handlet om det som kan kalles liberale holdninger til trafikksikkerhet.

Tabell 5.4 Faktoranalyse av holdninger til trafikksikkerhet. Faktorladninger (fra -1 til +1) på hver av de tre faktorene (jo lengre unna 0, jo bedre passer spørsmålet inn i faktoren). Oblimin rotering

	1 Fart	2 Påbud for myke trafikanter	3 Promille
Det bør være en anordning i bilene som gjør at det er ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen	0.746		
Bilene bør lages slik at det er umulig å kjøre fortere enn 130 km/t	0.665		
Generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk bør senkes fra 80 til 70 for å bedre sikkerheten på vegene	0.663		
Fartsgrensen bør være 30 km/t på de fleste veger i byer og tettsteder	0.563		
Fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt	0.475		-0.428
Når en sykkelveg krysser en bilveg bør bilene alltid ha vikeplikt for syklister	0.466		
Fartsbøter bør beregnes ut fra inntekt slik som promillebøter	0.413		
Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket		0.783	
Det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler		0.772	
Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring. dvs soning i fengsel		0.557	-0.305
Det bør være alkoholås i alle busser. slik at det blir umulig for føreren å starte bussen hvis han har promille		0.507	
Promillegrensen bør heves til 0.5			0.702
Fartsgrensen på 4-felts motorveger bør være minst 110 km/t?			0.616
Det er ikke alvorlig om rutinerne bilister kjører litt for fort			0.57

Vi har valgt å ikke tolke disse faktorene slavisk, men bruke dem som et utgangspunkt for å slå sammen enkeltspørsmål til indekser som deretter benyttes som avhengige variabler i nye regresjonsanalyser. Hvilke enkeltspørsmål som inngår i indeksene blir beskrevet i de følgende avsnittene. Én regresjonsanalyse tar for seg holdninger til fart, én ser på holdninger til påbud for myke trafikanter og én ser på holdninger til promillekjøring.

5.4.2 Holdninger til fart

For å konstruere en indeks for holdninger til fart, konstruerte vi en indeks med en skala fra 1 til 7 (hvor høy verdi indikerer at man har restriktive holdninger til fart). For å lage indeksen brukte vi gjennomsnittet av spørsmålene: "Det bør være en anordning i bilene som gjør at det er ubehagelig å kjøre fortere enn fartsgrensen"; "Bilene bør lages slik at det er umulig å kjøre fortere enn 130 km/t"; "Generell fartsgrense utenfor tettbygd strøk bør senkes fra 80 til 70 for å bedre sikkerheten på vegene"; "Fartsgrensen bør være 30 km/t på de fleste veger i byer og tettsteder"; "Fotoboksene bør måle gjennomsnittsfarten over en strekning i stedet for bare i et punkt" og "Fartsbøter bør beregnes ut fra inntekt slik som promillebøter".

Tabell 5.5 Regresjonsanalyse med holdninger til fart som avhengig variabel.

	Beta	Sig.
Kjønn	0.192	0.000
Alder	0.044	0.075
Web vs telefon	-0.145	0.000
Bosted	0.014	0.551
Kjørelengde	-0.150	0.000
Utdanning	-0.020	0.420
Inntekt	-0.125	0.000
Politisk parti	0.117	0.000
Fartsvalg	-0.185	0.000

R²: 0.21

Regresjonsmodellen som er vist i tabell 5.5 forklarte 21% av variansen og var statistisk signifikant. I modellen var seks av bakgrunnsvariablene statistisk signifikante: kjønn (0.19), kjørelengde (-0.15), inntekt (-0.12), fartsvalg (-0.18) og metode (-0.14). Dette betyr at kvinner, de som kjører sakte, de som har lavere kjørelengde, lavere inntekt og de som svarte på telefon hadde mest restriktive holdninger til fartsøvertredelser.

Holdning til påbud til myke trafikanter

For holdninger til påbud overfor myke trafikanter, slo vi sammen de to spørsmålene: "Det bør være påbudt å bruke refleks når man går langs vegen i mørket" og "Det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler" til en indeks over holdning til påbud myke trafikanter. Tabell 5.6 viser en regresjonsanalyse av hvilke uavhengige variabler som påvirker denne holdningsindeksen. Høy verdi på indeksen indikerer at man er enig i forslagene om påbud

Tabell 5.6 Regresjonsanalyse med holdninger til påbud til myke trafikanter som avhengig variabel.

	Beta	Sig.
Kjønn	0.210	0.000
Alder	0.090	0.001
Web vs telefon	-0.122	0.000
Bosted	0.093	0.000
Kjørelengde	0.067	0.011
Utdanning	-0.048	0.069
Inntekt	0.006	0.811
Politisk parti	0.021	0.393
Fartsvalg	-0.075	0.004

R²: 0.09

Modellen forklarte 9% av variansen og var statistisk signifikant. I modellen var seks bakgrunnsvariabler statistisk signifikante: kjønn (0.21), alder (0.09), metode (-0.12), bosted (0.09), kjørelengde (0.06) og fartsvalg (-0.07), men bare kjønn og metode hadde en effekt som er stor nok til å kunne anses som substansiell. Dette betyr at kvinner og de som svarte på telefon var mest positive til å innføre ulike former for påbud til myke trafikanter.

Holdninger til promillekjøring

For holdninger til promillekjøring, slo vi sammen de to spørsmålene:

”Det bør være alkohol i alle busser, slik at det blir umulig for føreren å starte bussen hvis han har promille” og ”Det bør være ubetinget fengselsstraff for all promillekjøring, dvs soning i fengsel”. Høy verdi betyr at man er for en restriktiv promillelovgivning.

Tabell 5.7 Regresjonsanalyse med holdninger til påbud til myke trafikanter som avhengig variabel.

	Beta	Sig.
Kjønn	0.172	0.000
Alder	0.028	0.299
Web vs telefon	-0.091	0.000
Bosted	0.048	0.063
Kjørelengde	0.045	0.097
Utdanning	-0.109	0.000
Inntekt	0.015	0.589
Politisk parti	0.018	0.478
Fartsvalg	-0.081	0.002

R²: 0.064

Modellen forklarte 6% av variansen og var statistisk signifikant. I modellen var fire bakgrunnsvariabler statistisk signifikante: kjønn (0.17), metode (-0.09), utdanning (-0.10) og fartsvalg (-0.08). Dette betyr at kvinner, de som svarte på telefon, de med lavere utdanning og de som kjører sakte var mest positive til en streng promillelovgivning.

6 Webpanel vs. telefon

Et viktig mål med undersøkelsen var å undersøke om det er systematiske forskjeller i svarene vi får ved bruk av to ulike datainnsamlingsmetoder.

Som vi har sett av figurene i rapporten, er det en klar og signifikant forskjell i svarene avhengig av om folk har svart på webpanel eller på telefon. Som grunnlag for en beslutning om hva slags metode vi skal bruke i fremtiden, er det viktig å vite litt mer om hva disse forskjellene skyldes.

6.1 Rekruttering til ulike metoder

I den foregående undersøkelsen fra 2008, fant vi at webpanelet systematisk rekrutterte en annen gruppe i befolkningen enn de andre metodene. Vi fant også at respondentene i webpanelet oppga flere rette svar på kunnskapsspørsmål, sa oftere at de ikke kjører for fort, men var oftere mot ulike typer straffer. Dette var etter at vi hadde kontrollert for kjente bakgrunnsvariabler som alder, kjønn etc. Vi konkluderte med at dette skyldtes en rekrutteringsskjevhet som ikke kom til syne i de andre bakgrunnsvariablene, men som skyldtes reelle forskjeller mellom gruppene i synet på trafikksikkerhet osv. Det var altså ikke slik at selve metoden skapte ulikheter.

Også i denne undersøkelsen er det en klar forskjell mellom webpanel og telefon i hvem som blir rekruttert (se kapittel 1). Webpanelet rekrutterer flere yngre, flere i byer, noe flere med lav utdanning, færre som kjører mye bil, og en høyere andel FrP-velgere på bekostning av Ap-velgere.

Ser vi på alle disse variablene samtidig i en regresjonsanalyse, ser vi at mye av forskjellen mellom utvalgspopulasjonene skyldes at det er færre yngre i telefonutvalget (tabell 6.1). I denne analysen ser vi på hvordan de ulike bakgrunnsvariablene bidrar til å forklare forskjeller i utvalgspopulasjon. Tar vi hensyn til aldersforskjellen, er det ikke lenger noen forskjell i bosted og utdanning mellom de to utvalgene. Det er imidlertid fortsatt en klar forskjell mellom utvalgene i parti-tilhørighet (en høyere andel FrP-velgere kontra Ap-velgere).

Tabell 6.1 Regresjonsanalyse med intervjumetode som avhengig variabel.

	Beta	Sig.
Kjønn	-,011	,691
Alder	-,066	,012
Bosted	-,008	,773
Omtrent hvor langt kjører du i året med bil, som fører?	-,062	,025
Hva er din høyeste fullførte utdanning?	,013	,636
Hva er brutto inntekt, altså inntekt før skatt, i husstanden?	-,018	,505
Politisk parti	-,084	,001

R²: 0.11

Kan så disse forskjellene i populasjonene forklare de forskjellene vi ser i svarmønster? For å besvare dette spørsmålet, kan vi se på resultatene av regresjonsanalysene som er presentert i kapittel 5. Disse analysene viser hvilke bakgrunnsvariable som kan forklare ulikheter i folks svar på atferd og holdninger i trafikken. Som vi så var ”metode” en signifikant forklaringsvariabel i alle de gjennomførte regresjonsanalysene. Denne analysen viser hva som er forskjell mellom de to utvalgene når vi tar hensyn til de allerede observerte forskjellene mht. alder, geografi, politisk parti osv. Når det gjelder atferd, er det ganske tydelig at de som deltar i webpanel oftere enn de som deltar i telefonintervju gjør trafikkforseelser. Når det gjelder holdninger går tendensen i samme retning, webdeltagerne er mer negative til ulike former for restriksjoner enn telefondeltagerne, og dette gjelder både for myke og harde trafikanter.

Tabell 6.2 Forskjell mellom telefon og webpanel: Oppsummering av regresjonsanalyser av atferd og holdninger til trafikksikkerhet.

	Bidrag av å delta i webpanel
Fartvalg (høy fart)	+
Bilbeltebruk (bruker belte)	-
Bruk av håndholdt mobil	+
Holdninger til fartsbegrensninger	-
Holdninger til påbud for myke trafikanter	-
Holdninger til streng promillelovgivning	-

6.2 Sammenligning med resten av befolkningen

På samme måte som i 2008 ser vi at det er systematisk forskjell mellom webpanel-deltagerne, og telefonintervju-deltagerne, og at det å velge webpanel som metode vil medføre at man får et utvalg som har mer liberale holdninger til trafikksikkerhet og som i større grad bryter lover og regler i trafikken. Umiddelbart kan en tenke at dette diskvalifiserer webpanel som metode. Men det er viktig å spørre seg hvilken av de to utvalgene som er mest representative for befolkningen som helhet. En kan jo tenke seg at telefonutvalgene heller ikke gir et riktig bilde av hvordan folk tenker og opptrer. Det er et ganske stort frafall i hvem som svarer, og det er ikke utenkelig at dette frafallet skaper systematiske skjevheter i utvalget.

Tabell 6.3 oppsummerer forskjellene mellom hvert av de to utvalgene og befolkningen generelt.

Tabell 6.3 Oppsummering av forskjell mellom telefonutvalg og webutvalg og den generelle befolkningen mht til ulike bakgrunnsvariable

	Telefonutvalg	Webutvalg
Alder	Eldre	Noe eldre
Kjønn	=	=
Utdanning	Høyere	Høyere
Inntekt	=	=
Kjørelengde		
Politisk parti	=	”Blåere”

Begge utvalgene har et høyere utdanningsnivå enn befolkningen ellers, men er relativt like på inntekt, kjønn og kjørelengde.

Telefonutvalget underrepresenterer i større grad enn web-utvalget yngre respondenter. Webutvalget har en høyere andel FrP-velgere enn i befolkningen, og en lavere andel Ap-velgere.

Det er vanskelig å gi noe endelig svar på hvilke av disse to utvalgene som best representerer befolkningen. Med tanke på at både alder og politisk partitilhørighet har en signifikant betydning for folks atferd og holdninger, kan det synes som at begge utvalgene er belemret med en viss skjevhet. I de analysene som er presentert i rapporten⁰ er utvalgene vektet mht. alder, slik at betydningen av denne skjevheten til en viss grad er redusert. Det vil være vanskeligere å foreta en slik vektning etter politisk parti, noe som taler mot å bruke webpanel. På den annen side, så vi at politisk tilhørighet ikke var nok til å forklare forskjellen mellom web og telefon. Det er altså en systematisk forskjell mellom utvalgene som vi ikke kan forklare med kjente bakgrunnsvariable, og som vi derfor heller ikke kjenner forekomsten av i befolkningen.

Selv om web-panel fremstår som et rimeligere alternativ enn andre innsamlingsmetoder, er vår konklusjon at dette ikke bør innføres som hovedkilde for data om kunnskap, holdninger og atferd i trafikken. En slik endring vil medføre en høy grad av usikkerhet, både fordi "tidsrekken" blir brutt, og fordi representativiteten i forhold til befolkningen er mer tvilsom enn for andre metoder. Det er ikke noe som tyder på at denne skjevheten har blitt mindre siden 2008, slik en kanskje kunne forventet etter hvert som webpanel ble vanligere å bruke.

7 Referanser

Vågane, L, Brechan, I og Hjorthol, R (2011). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport TØI rapport 1130/2011. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Tabachnik, B.G. & Fidell, L.S. (2007). Using multivariate statistics. 5th Edition. Pearson, Boston.

Tidligere rapporter i serien:

1998

Statens vegvesen (1998). Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet. Rapport no. TTS/14/1998.

2000

Statens vegvesen (2001). Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet i 2000. Rapport no. TTS/9/2001.

2002

Fyhri, A. (2003). Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet i 2002. Arbeidsdokument SM/1260/2003.

Transportøkonomisk institutt.

2004

Nordbakke, S. & Fyhri, A. (2004). Trafikantenes kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet i 2004. Arbeidsdokument SM1665/2005. Transportøkonomisk institutt.

2008

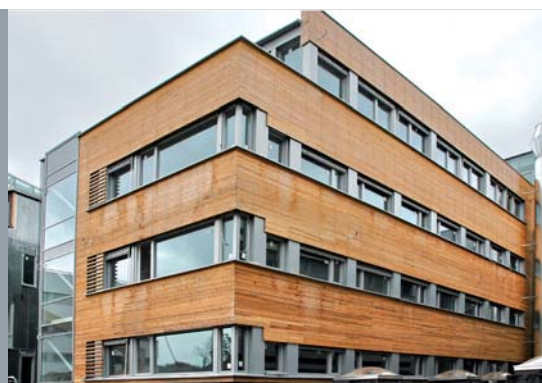
Phillips, R.O. & Fyhri, A (2009). Kunnskaper om og holdninger til trafikksikkerhet - 2008. Status og tendenser. TØI rapport 1023/2009. Transportøkonomisk institutt, Oslo.

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

www.toi.no

**Transportøkonomisk institutt (TØI)
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.