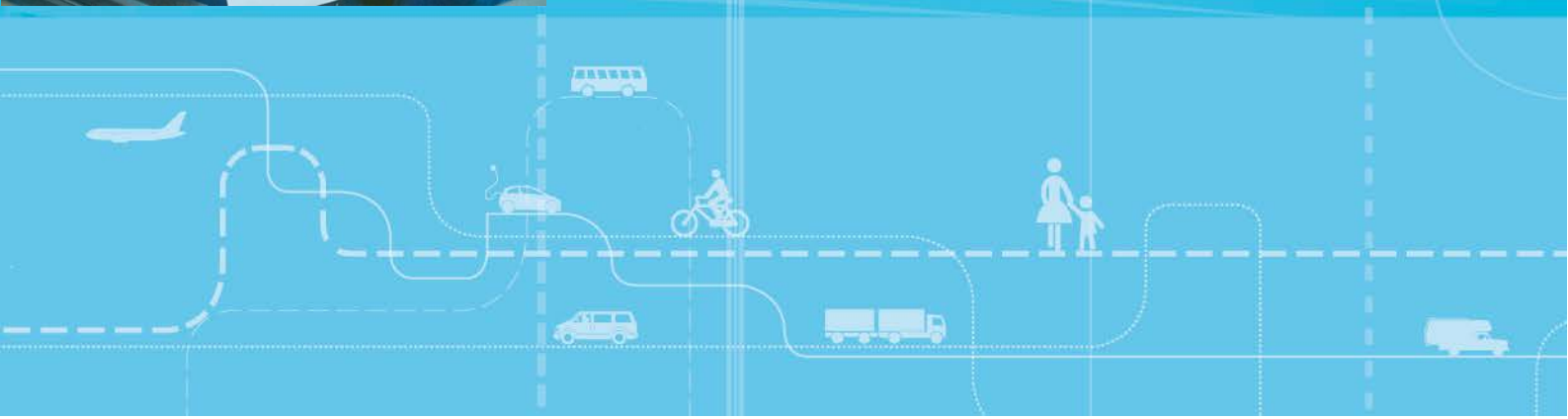


Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere

Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for
førerkort klasse B



Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere

Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for førerkort klasse B

Fridulv Sagberg

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 978-82-480-1478-2 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1477-5 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2013

Tittel: Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere. Effektevaluering av læreplanen fra 2005 for førerkort klasse B

Title: Accidents, driving behaviour and safety attitudes among novice drivers. Effect evaluation of revised regulations for category B driver training in Norway

Forfattere: Fridulv Sagberg

Author(s): Fridulv Sagberg

Dato: 12.2013

Date: 12.2013

TØI rapport: 1287/2013

TØI report: 1287/2013

Sider 110

Pages 110

ISBN Papir: 978-82-480-1478-2

ISBN Paper: 978-82-480-1478-2

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1477-5

ISBN Electronic: 978-82-480-1477-5

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration

Prosjekt: 2994 - Evaluering av ny læreplan for førerkort klasse B

Project: 2994 - Evaluering av ny læreplan for førerkort klasse B

Prosjektleder: Fridulv Sagberg

Project manager: Fridulv Sagberg

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Quality manager: Torkel Bjørnskau

Emneord: Bilføreratferd
Evaluering
Føreropplæring
Trafikksikkerhet

Key words: Driver behaviour
Driver training
Evaluation study
Road safety

Sammendrag:

Unge bilførere med nytt førerkort i 2011-2012 hadde vesentlig mer positive holdninger til trafikksikkerhet, bedre kjøreatferd og lavere ulykkesrisiko de første månedene etter førerprøven, sammenlignet med tilsvarende førere som fikk førerkort fra 2004. Dette er resultatet av en før-etter spørreundersøkelse i forbindelse med innføring av ny læreplan for førerkort klasse B i 2005. Bedringen i ulykkesinnblanding er større for menn enn for kvinner, noe som først og fremst skyldes at det blant unge menn er færre som har egen bil og som kjører daglig. Selv om dette trolig er hovedforklaringen på nedgangen i ulykkesinnblanding, er det indikasjoner på at økt omfang av opplæring, og følgelig mer kjøreefaring, kan ha gitt en viss tilleggseffekt. Større nedgang i selvrapportert ulykkesinnblanding per førerkort blant menn enn blant kvinner bekreftes av analyser av politirapporterte personskadeulykker for perioden 2004-2012.

Summary:

Novice drivers who got their license in 2011-2012 had more positive road safety attitudes, better driving behaviour, and lower crash involvement risk during the first months of solo driving, compared to drivers who got their license in 2004. These are the results of a before-after survey in connection with the introduction of new regulations for category B driver training in Norway. The improvements are larger among males than among females, probably because of a decrease in the proportion of young males owning a car and driving daily. Although this is probably the main explanation for reduced crash involvement, there are indications that increased amount of accompanied driving in the learning phase may have yielded an additional risk decrease. The finding of larger decrease in self-reported crash involvement per licensed driver is supported by analyses of police-reported personal injury crashes for the period 2004-2012.

Language of report: Norwegian

Forord

I 2004 fikk TØI i oppdrag av Vegdirektoratet å evaluere effekter av innføringen av ny læreplan for opplæring til førerkort for personbil (klasse B), som skjedde i 2005. Evalueringen skulle gjennomføres som en før- og etterundersøkelse ved hjelp av spørreskjema på internett, med spørsmål om omfang av opplæring, ulykkesinnblanding de første månedene etter førerprøven, kjøreatferd og holdninger til trafiksikkerhet. Det ble gjort en førundersøkelse blant unge førere med førerkort fra 2004, med opsjon på en etterundersøkelse. En mindre etterundersøkelse ble først gjennomført blant førere med førerkort fra 2008 og 2009, mens hovedundersøkelsen omfattet førere med førerkort fra 2011 og 2012. Grunnen til at etterundersøkelsene ble gjennomført så vidt lenge etter førundersøkelsen, var et ønske fra oppdragsgiver om å vente til den nye ordningen hadde blitt tilstrekkelig godt etablert, bl.a. når det gjaldt trafikkskolenes involvering og oppdatering. Dessuten var det viktig å vente til det forelå ulykkesdata for et helt år for minst ett årskull av førere som hadde hatt mulighet til å følge den nye opplæringsmodellen fullt ut; dvs. at en måtte inkludere alle som var 15 år eller eldre da det trafikale grunnkurset ble innført sommeren 2003.

Vegdirektoratet har hatt følgende kontaktpersoner i ulike faser av prosjektet: Bjørn Andreas Lund (førundersøkelsen), Jan Edv. Isachsen (første etterundersøkelse), og Lars Inge Haslie (hovedundersøkelse og slutt-rapportering).

Ved TØI var Pål Ulleberg prosjektleder under førundersøkelsen, mens Fridulv Sagberg har gjennomført etterundersøkelsene og har skrevet sluttrapporten. Torkel Bjørnskau har hatt ansvar for kvalitetssikringen, og Trude C. Rømming har tilrettelagt rapporten for publisering.

Oslo, desember 2013
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Torkel Bjørnskau
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Bakgrunn og formål	1
1.1	Evaluering av ny læreplan for føreropplæring klasse B	1
1.2	Elementer i den nye opplæringsmodellen	1
1.3	Omfang av obligatorisk undervisning	1
1.4	Tidspunkt for innføring	2
1.5	Formål med evalueringen	2
2	Metode	3
2.1	Datakilder	3
2.2	Spørreundersøkelse	3
2.2.1	Før- og etterundersøkelse	3
2.2.2	Temaer i spørreskjemaet	4
2.2.3	Utvalg og datainnsamling	4
2.2.4	Førundersøkelse	4
2.2.5	Etterundersøkelse 1	4
2.2.6	Etterundersøkelse 2	5
2.2.7	Sammenligning med tidligere undersøkelser fra 1990-tallet	9
2.2.8	Generelt om analysen av de ulike datasettene	9
2.3	Analyse av politirapporterte personskadeulykker	9
3	Omfang og varighet av opplæringen	10
3.1	Opplæring på trafikkskole	10
3.2	Øvelseskjøring med privat ledsager	10
3.3	Beregnet samlet antall kjøretimer (skole og privat)	13
4	Bruk av bil	15
4.1	Biltilgang	15
4.2	Omfang av kjøring	16
4.3	Tid og sted for kjøring	17
5	Ulykkesinnblanding	19
5.1	Selvrapporterte uhell	19
5.1.1	Første seks måneder etter førerprøven	19
5.1.2	Sammenheng mellom uhellsinnblanding og bakgrunnsfaktorer	20
5.1.3	Uhell under øvelseskjøring	22
5.2	Personskadeulykker	23
6	Atferd og holdninger	26
6.1	Oppfatninger om trafikksikkerhet	26
6.2	Vurderinger av egen kjøreferdighet	27
6.3	Samhandling og kjøremåte	28
6.3.1	Samhandling i vikepliktssituasjoner	28
6.3.2	Kjøremåte	29
6.4	Feilhandlinger	31
6.5	Trøtthet og lange kjøreturer	32
6.5.1	Kjøring i trøtt tilstand	32
6.5.2	Påstander om trøtthet	33

6.5.3 Lange turer	34
6.6 Livsstil, generelle holdninger og tenkemåter.....	34
6.6.1 Interesse for bil og bilkjøring.....	34
6.6.2 Generelle holdninger og tenkemåter	35
7 Diskusjon og konklusjoner	36
8 Referanser.....	39
Vedlegg 1. Spørreskjema for førundersøkelsen	41
Vedlegg 2. Spørreskjema for etterundersøkelse 1.....	51
Vedlegg 3. Spørreskjema for etterundersøkelse 2.....	85
Vedlegg 4. Invitasjonsbrev for førundersøkelse	103
Vedlegg 5. Invitasjonsbrev for etterundersøkelse 1.....	105
Vedlegg 6. Invitasjonsbrev for etterundersøkelse 2.....	107
Vedlegg 7. Prosedyre for vekting av data	109

Sammendrag:

Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere

Effektevaluering av læreplan fra 2005 for førerkort klasse B

TØI rapport 1287/2013
Forfatter: Fridulf Sagberg
Oslo 2013 110 sider

Unge bilførere med nytt førerkort i 2011-2012 hadde vesentlig mer positive holdninger til trafiksikkerhet, bedre kjøreatferd og lavere ulykkesrisiko de første månedene etter førerprøven enn tilsvarende førere som fikk førerkort i 2004. Dette viser en før-etter spørreundersøkelse i forbindelse med innføring av ny læreplan for førerkort klasse B (personbil) i 2005. Bedringen i ulykkesinnblanding er større for menn enn for kvinner, noe som først og fremst skyldes at det blant unge menn er blitt færre som har egen bil og som kjører daglig. Selv om dette trolig er hovedforklaringen på nedgangen i ulykkesinnblanding, er det indikasjoner på at økt omfang av opplæring, og følgelig mer kjøreefaring, kan ha gitt en viss tilleggseffekt. Større nedgang i selvrapportert ulykkesinnblanding per førerkort blant menn enn blant kvinner bekreftes av analyser av politirapporterte personskadeulykker for perioden 2004-2012.

På oppdrag fra Statens vegvesen har Transportøkonomisk institutt evaluert innføringen av læreplan for førerkort klasse B, som ble innført i 2005, med hensyn til virkninger på omfang av opplæring (både på trafikkskole og med privat ledsager), ulykkesinnblanding etter førerprøven, samt holdninger og selvrapportert kjøreatferd.

Det viktigste elementet i den nye læreplanen var innføring av modulbasert opplæring i fire trinn, hvor Trinn 1 var såkalt trafikalt grunnkurs (innført i 2003), som må gjennomføres før en får anledning til å begynne øvelseskjøring (enten privat eller på trafikkskole). De øvrige trinnene er: Trinn 2: Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse, Trinn 3: Trafikal del, inkludert "Sikkerhetskurs på bane" (glattkjøring) og Trinn 4: Avsluttende opplæring, inkludert "Sikkerhetskurs på vei". Trinn 2 og 3 avsluttes med en obligatorisk "veiledningstime" for hvert trinn, hvor trafikklæreren vurderer om eleven er klar for neste trinn.

Samlet omfang av obligatorisk kjøring før førerprøven økte fra 7,5 til 13 skoletimer.

Hovedkilden til data for evalueringen var spørreundersøkelser, som inkluderte spørsmål om omfang av opplæring, eksponering og ulykkesinnblanding, holdninger til trafiksikkerhet, og selvrapportert atferd.

Det ble gjennomført en *førundersøkelse* blant førere som fikk førerkort i 2004 (n=1329), og to *etterundersøkelser* blant førere som fikk førerkort henholdsvis i 2008-09 (n=2357) og 2011-12 (n=6634).

Resultatene fra spørreundersøkelsene ble også sammenlignet med data fra tilsvarende spørreundersøkelser blant førere med førerkort fra 1995-96 og 1998-99.

Politirapporterte personskadeulykker ble analysert for perioden 2004-2012, på bakgrunn av Statistisk sentralbyrås veitrafikkulykkesstatistikk.

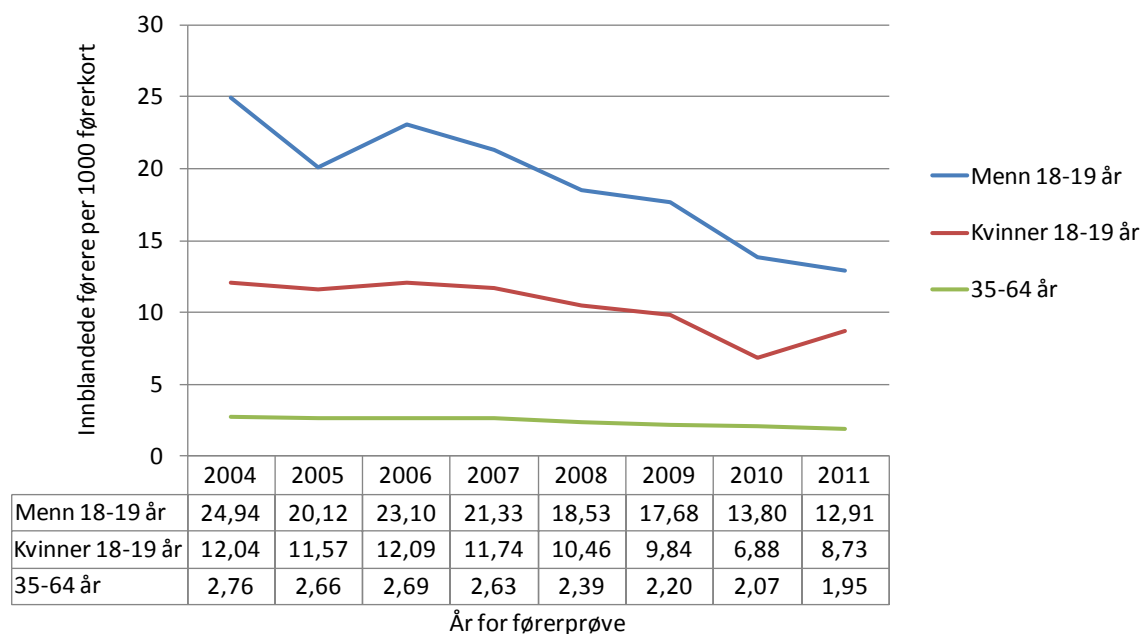
Den umiddelbare effekten av innføringen av grunnkurset i 2003 var at mange ventet lenger med å starte opplæringen, sammenlignet med dem som begynte opplæring etter gammel ordning, og at omfanget av privat øvelseskjøring dermed gikk ned.

Imidlertid økte omfanget av opplæring på trafikkskole. I tillegg til økningen i obligatorisk undervisning økte også antallet ikkeobligatoriske timer. Totaleffekten ser ut til å ha vært en moderat økning i det samlede omfanget av kjøreopplæringen.

Det har vært en tydelig endring i bilbruk blant de ferske førerne, noe som har betydning for å forklare endringer i ulykkesinnblanding. Det har vært en nedgang i andelen menn som har egen bil eller som kjører bil daglig. I tråd med dette har det også vært en liten nedgang i gjennomsnittlig kjørelengde, og i andelen som kjører bil natt til lørdag eller søndag. Blant kvinner har det vært en nedgang i andelen som ikke har tilgang til bil, og en økning i omfanget av bilkjøring.

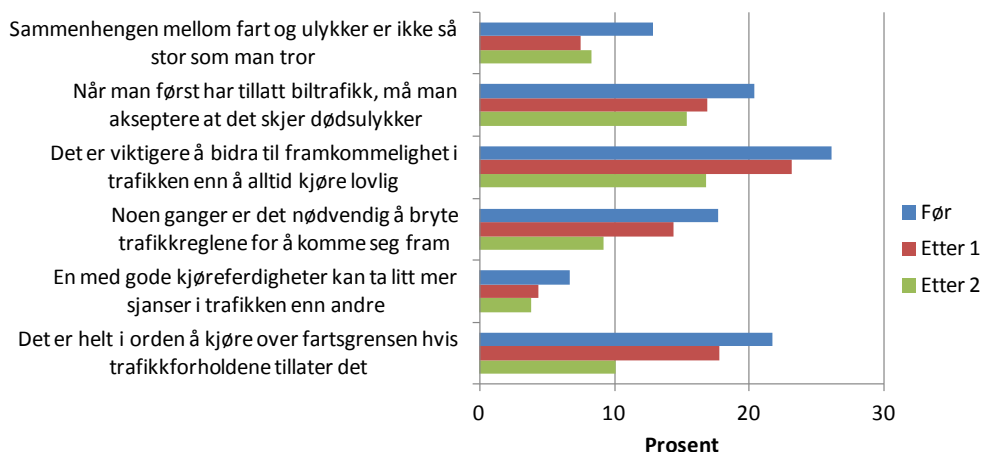
Både spørreundersøkelsen og analysene av personskadeulykker viser at ulykkesinnblandingen har gått signifikant ned blant menn (særlig i løpet av de to siste årene), mens det har vært bare en mindre nedgang blant kvinner (se figur I).

Ulykkesnedgangen blant menn kan i stor grad forklares av endringene i bilbruk som er beskrevet ovenfor. Dette forklarer også i stor grad forskjellen i ulykkesutviklingen mellom menn og kvinner.



Figur I. Innblanding i personskadeulykker første 12 måneder etter førerprøven, for førere som fikk førerkort før fylte 20 år, etter år for førerkort (2004-2011) og kjønn, og for førere i aldersgruppen 35-64 år etter år for ulykken. Innblandede førere per 1000 førerkort.

Det har også vært en klar endring i positiv retning fra 2004 til 2011-12 når det gjelder de unge bilførernes oppfatninger og holdninger med hensyn til trafikksikkerhet, vurdering av egne kjøreferdigheter, samhandling i trafikken, kjøremåte, feilhandlinger, kjøring i trøtt tilstand, og forebyggende tiltak mot trøtthet bak rattet (se figur II).



Figur II. Unge førere (18-20 år) som har svart "enig" eller "helt enig" på spørsmål om oppfatninger av trafikksikkerhet, etter undersøkelsestidspunkt.

Det er vanskelig å si om denne positive utviklingen i holdninger og atferd er spesifikk for bilkjøring, eller om den er uttrykk for en mer generell trend i retning av mer positiv atferd blant ungdom. En sterkere fokusering på holdninger til trafikksikkerhet i den nye læreplanen – og dermed i den obligatoriske opplæringen – kan ha bidratt til noen av de endringene vi finner hos de unge bilførerne.

Når det gjelder andre mulige effekter av den nye læreplanen for klasse B, er det to resultater som er særlig verdt å nevne. For det første finner vi en tydelig endring i selvrapportert atferd når det gjelder mer miljøvennlig og energiøkonomisk kjørestil, noe som høyst sannsynlig henger sammen med at dette er et tema som er sterkere fokusert i den nye læreplanen enn det var i kjøreopplæringen tidligere.

Det andre resultatet er at det blant menn ser ut til å være en sammenheng mellom mange timer på trafikkskole og lav ulykkesinnblanding. Dette resultatet er forenlig med en tidligere hypotese om en omvendt U-formet sammenheng mellom ulykkesinnblanding og omfang av kjøreerfaring, basert på at opplæring påvirker både faktiske ferdigheter og tro på egne ferdigheter, og at læringskurvene for subjektive og objektive ferdigheter er ulike. Dermed kan det tenkes at overvurdering av ferdigheter forekommer i størst grad ved moderat omfang av øvelseskjøring, mens mer omfattende øvelseskjøring vil kunne korrigere denne overvurderingen. Siden det totale omfanget av øvelseskjøring (privat og trafikkskole) er høyere enn tidligere, kan det tenkes at de fleste er over toppen på den omvendte U-en, slik at ytterligere øvelseskjøring er forbundet med lavere risiko.

Til tross for at det trafikale grunnkurset i starten virket som en barriere mot øvelseskjøring, har den nye læreplanen totalt sett ført til større samlet omfang av øvelseskjøring, noe som kan ha bidratt i en viss grad til nedgangen i ulykkesrisiko. Økningen i timetall er imidlertid beskjeden, slik at det er liten grunn til å tro at dette har hatt noen stor effekt på risikoen. Den viktigste forklaringen på at risikoen har gått ned særlig mye blant menn, er trolig endringene i biltilgang og bilbruk som er omtalt foran.

En grunn til at det er vanskelig å trekke noen sikker konklusjon om hvorvidt endringene i opplæring har påvirket ulykkesrisikoen, er at denne studien ikke har

inkludert noen direkte sammenlignbar kontrollgruppe. For å kunne finne ut med sikkerhet om endringene i opplæring har hatt noen effekt, måtte en ha sammenlignet førerne som fikk opplæring etter den nye modellen, med en kontrollgruppe som fikk opplæring etter tidligere modell, for eksempel ved at endringen ble gjennomført som et forsøk i en eller flere regioner, og med de øvrige regionene som kontrollgruppe. Men i og med at dette var en ordning som ble gjennomført på nasjonalt nivå, var det ikke mulig å etablere en slik kontrollgruppe.

Resultatene gir for øvrig ingen grunn til å endre tidligere hypoteser om at ytterligere økning i omfanget av mengdetrening vil være effektivt for å forsterke trenden i retning av lavere ulykkesrisiko blant ferske førere. Et effektivt tiltak for å oppnå dette vil eksempelvis være å stille minimumskrav både til omfang og varighet av opplæringsperioden.

Summary:

Accidents, driving behaviour and safety attitudes among novice drivers

Effect evaluation of revised regulations for category B driver training in Norway

TOI Report 1287/2013

Author: Fridulv Sagberg

Oslo 2013, 110 pages Norwegian language

Novice drivers who got their license in 2011-2012 had more positive road safety attitudes, better driving behaviour, and lower crash involvement risk during the first months of solo driving, compared to drivers who got their license in 2004. These are the results of a before-after survey in connection with the introduction of new regulations for category B (passenger car) driver training in Norway. The improvements are larger among males than among females, probably because of a decrease in the proportion of young males owning a car and driving daily. Although this is probably the main explanation for reduced crash involvement, there are indications that increased amount of accompanied driving in the learning phase may have yielded an additional risk decrease. The finding of larger decrease in self-reported crash involvement per licensed driver is supported by analyses of police-reported personal injury crashes for the period 2004-2012.

Commissioned by the Norwegian Public Roads Administration, the Institute of Transport Economics has evaluated the introduction in 2005 of new regulations and a new curriculum for category B driver training. The evaluation focussed on changes in the amount of driver training (accompanied by a traffic school instructor or a parent or other lay person), post-licence crash involvement, as well as safety attitudes and self-reported driving behaviour.

The most important feature of the new regulations was the introduction of a module-based education in four steps. The first step is a 17-hour¹ basic theoretical course with a focus of risk appreciation and understanding of road traffic (introduced in 2003). This course can be taken up to one year before the minimum age of starting driver training (16 years), and the course is a prerequisite for subsequent behind-the-wheel training. The subsequent steps are: Step 2 – Basic vehicle handling and driving competence; Step 3 – Driving in traffic (including a closed track slippery driving and safety course); Step 4 – Final training (including an “on-road safety course” consisting of one part with overtaking and driving on high-speed rural roads, and one part in mixed traffic). The total number of mandatory driving is 13 hours (as compared to 7.5 hours with the old regulations).

The main data source for the evaluations was web-based questionnaires, which included questions about amount of training, exposure, crash involvement, attitudes to road safety, and self-reported driving behaviour.

¹ In this document, “hours” mean 45-min “school hours”

A *pre-intervention* study was carried out among drivers who were licensed in 2004 (n=1329), and two *post-intervention* studies were carried out among drivers licensed in 2008-2009 (n=2357) and 2011-2012 (n=6634).

Additionally, the results from these surveys were compared to data from similar previous surveys among drivers licensed in 1995-96 and 1998-99.

Involvement in police-reported personal injury crashes was analysed for the period 2004-2012, based on national data from Statistics Norway.

Ideally, in order to conclude with greater certainty regarding effects of the new curriculum, the evaluation should have included a control group receiving training based on the old curriculum. However, this would have required introduction of the new model only in some regions, and using remaining regions as control. Since the new curriculum was introduced on a national level from the start, it was not possible to include such a control group.

The immediate effect of introducing the basic course (Step 1) was that many learner drivers waited longer before starting their driver training (since the course was a prerequisite), compared to those who started their training before the change, and that the total amount of pre-license accompanied driving with a parent or other lay person was reduced.

However, the number of traffic school lessons increased. In addition to the increase in mandatory lessons, there was also an increase in the number of voluntary lessons. The total effect was a moderate increase in the total amount of accompanied driving (traffic school or private).

There has been a marked change in car usage among novice drivers, with implications for explaining changes in crash involvement. The proportion of males owning a car or driving daily has decreased. Consequently, in this group the average exposure has decreased, as well as the proportion of night driving during weekends. Among females the proportion of drivers without access to a car has decreased, and the exposure has increased slightly.

Both the survey results and the analyses of police-reported crashes show that crash involvement rate has decreased significantly among males (especially during the last two years), while there has been only a small decreasing tendency among females (see Figure I). The decrease among males is largely explainable by the changes in car usage described above. Different car usage also explains differences in crash involvement trends between males and females.

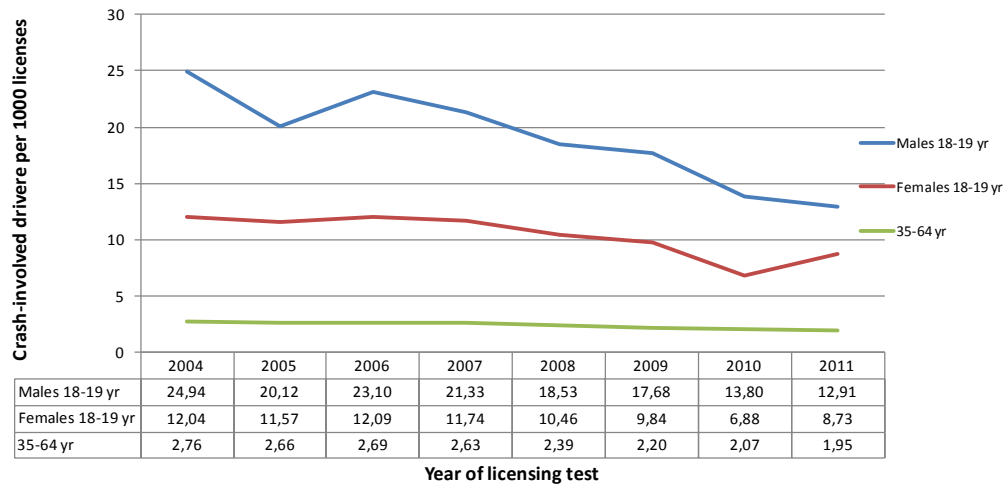


Figure I. Involvement in personal injury crashes first 12 months after licensing for male and female young drivers, by licensing year, and crash involvement of 35- to 64-year-old drivers by year of crash. Involved drivers per 1000 licenses.

The surveys show that there has been a marked positive development from 2004 to 2011-2012 in novice drivers’ safety-related attitudes, perceived traffic skills, social interaction in traffic, driving style, driving errors, driving while sleepy, and in taking relevant countermeasures against sleepy driving (see Figure II).

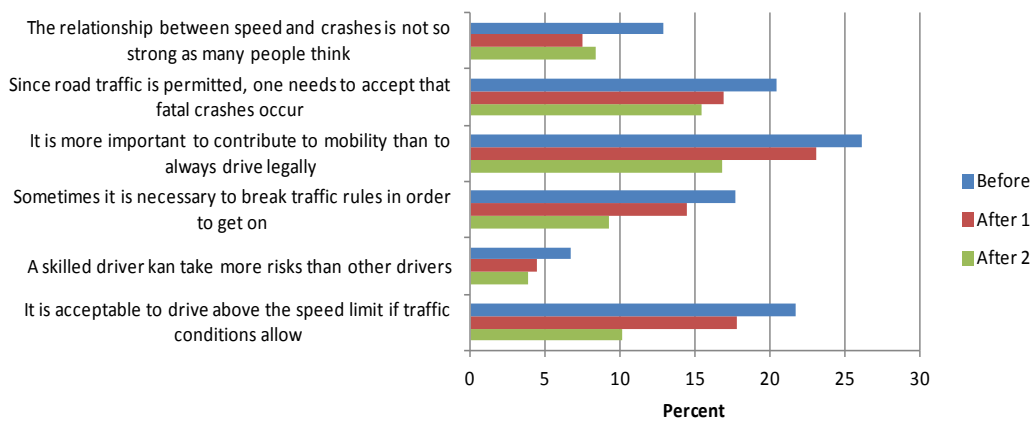


Figure II. Novice drivers aged 18-20 years who responded “agree” or “completely agree” to questions about attitudes and opinions related to speeding and road safety, by survey. Percent.

It is difficult to tell whether this change in attitudes and behaviour is specific to the car driving arena, or whether it reflects a more general trend towards more positive behaviours among young people. A stronger emphasis on safety-related attitudes in the new curriculum – and consequently in the mandatory education – may have contributed to some of the observed changes.

Concerning other possible effects of the revised category B regulations and curriculum, two results from the present study are particularly relevant. First, there is marked change in self-reported behaviour regarding environmentally friendly or fuel efficient driving. This is most likely an effect of a stronger focus on this topic in the current curriculum, compared to previous driver training.

The second result is that a high number of traffic school lessons seems to be associated with lower crash involvement risk among male drivers. This result is consistent with a previous hypothesis assuming an inverted-U shaped relationship between crash involvement and the amount of training, caused by different learning curves for subjective and objective driving skills. A moderate amount of driver training may cause an overestimation of driving skills (because confidence in one's own skills increases more than the actual skills) and consequently increased risk, whereas more extensive training will reduce the discrepancy and produce a more realistic estimation of skills, and lower risk as a consequence. Since the total amount of driver training is higher than before, more drivers are beyond the top of the inverted U, so that further training may produce lower risk.

Despite the fact that the basic course in the beginning tended to act as barrier against starting driver training, the total effect of the revised regulations has been an increase in the total amount of training, which may have contributed to some extent to lower crash risk. The increase in driving experience is, however, rather small, so the effect on crash risk is modest at best. The most important explanation of reduced risk (particularly among young males) is most likely the changes in car usage mentioned above.

One reason why it is difficult to draw conclusions about effects of the changes in training regulations on crash involvement, is the lack of a directly comparable control group in the present study.

The results give no reason to change previous hypotheses that further increase in the amount of pre-license driver training will tend to strengthen the decreasing trend in novice driver crash involvement. An efficient measure to achieve this could be e.g. to introduce minimum requirements for amount and duration of driver training.

1 Bakgrunn og formål

1.1 Evaluering av ny læreplan for føreropplæring klasse B

I 2003-2005 ble det innført ny læreplan for opplæring til førerkort klasse B. Denne rapporten presenterer resultater fra en evaluering av noen mulige virkninger av den nye føreropplæringsmodellen. Evalueringen omfatter virkninger på tidspunkt og varighet av opplæringen, både på trafikkskole og med privat ledsager. Dessuten evalueres virkninger på eksponering og ulykker de første månedene etter førerprøven, samt på holdninger til trafikksikkerhet og på atferd i trafikken. Evalueringen er gjennomført på oppdrag fra Statens vegvesen.

1.2 Elementer i den nye opplæringsmodellen

De viktigste elementene i den nye opplæringen er:

- Innføring av trafikalt grunnkurs, som er obligatorisk for å kunne begynne øvelseskjøring. Det omfatter bl.a. opplæring i risikoforståelse, og dessuten førstehjelp og mørkekjøringsdemonstrasjon. Grunnkurset inneholder ingen kjøreopplæring og kan tas fra fylte 15 år.
- Modulbasert opplæring i fire trinn, hvor grunnkurset utgjør Trinn 1. De øvrige trinnene er:
 - Trinn 2: Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse
 - Trinn 3: Trafikal del, inkludert "Sikkerhetskurs på bane" (glattkjøring)
 - Trinn 4: Avsluttende opplæring, inkludert "Sikkerhetskurs på vei"Trinn 2 og 3 avsluttes med en obligatorisk "veiledningstime" for hvert trinn, hvor trafikklæreren vurderer om eleven er klar for neste trinn.

1.3 Omfang av obligatorisk undervisning

Omfanget av obligatorisk undervisning i den nye modellen er som følger:

- Trafikalt grunnkurs: 17 timer¹
- Veiledning Trinn 2: 1 time
- Sikkerhetskurs på bane (Trinn 3): 2 timer teori og 2 timer praktisk øvelse
- Veiledning Trinn 3: 1 time
- Sikkerhetskurs på vei (Trinn 4): 4 timer klasseromsundervisning (derav 2 timer før og 2 timer etter den praktiske delen av kurset), 5 timer øving i landeveiskjøring og forbikjøring, og 4 timer kjøring i variert trafikkmiljø (derav minst 3 timer med eleven ved rattet).

¹ Alle timeangivelser i rapporten når det gjelder opplæring, er skoletimer á 45 minutter

Dette betyr at samlet omfang av opplæring med eleven bak rattet er minimum 12 timer, og vanligvis 13. Til sammenligning var omfanget i den tidligere modellen (som ble innført i 1995) ca. 7,5 timer.

1.4 Tidspunkt for innføring

Trafikalt grunnkurs ble gjort obligatorisk fra 1. juli 2003 for alle som ikke hadde fylt 16 år før denne datoen.

Øvrige elementer i den trinnvise opplæringsmodellen ble innført fra 1.1.2005. De som kunne dokumentere at de hadde begynt opplæring ved trafikkskole før denne datoen, fikk mulighet til å fullføre opplæringen etter gammel modell, fram til 1.1.2006. Dette innebærer at den nye opplæringsmodellen har vært gjeldende for alle som har tatt førerkort klasse B fra og med 2006.

1.7.2009 ble det innført fritak for trafikalt grunnkurs for elever som hadde fylt 25 år.

1.5 Formål med evalueringen

Et implisitt formål med føreropplæringen er utvikling av trafikal kompetanse. I læreplanen defineres trafikal kompetanse som ”de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjon føreren trenger for å mestre trafikkmiljøet på en sikker måte” (Statens vegvesen, 2004; s. 7).

På denne bakgrunn har et hovedformål med evalueringen vært å undersøke om det har skjedd endringer i unge føreres ulykkesinnblanding fra før til etter innføring av ny læreplan, som kan tenkes å ha sammenheng med opplæringen. Dessuten har evalueringen omfattet undersøkelser av en del mellomliggende variabler som kan forklare en eventuell sammenheng mellom opplæring og ulykkesinnblanding.

Følgende grupper av effektindikatorer har inngått i evalueringen:

- Omfang av opplæring (både privat og på trafikkskole)
- Eksponering: kjørelengde siste uke og måned
- Innblanding i ulykker
- Holdninger til trafikksikkerhetsspørsmål
- Selvrapportert atferd i trafikken.

Evalueringen er gjennomført som en før- og etterundersøkelse, med innsamling av data fra førere som fikk førerkort henholdsvis før og etter innføring av den nye opplæringsmodellen.

2 Metode

2.1 Datakilder

Det er to hovedkilder² til data som er benyttet i denne evalueringen:

- Spørreskjemaundersøkelse blant førere som har hatt førerkort fra 1 til 6 måneder
- Statistisk sentralbyrås register over politirapporterte veitrafikkulykker med personskaide.

Datagrunnlaget beskrives nærmere i avsnitt 2.2 - 2.3 nedenfor.

2.2 Spørreundersøkelse

2.2.1 Før- og etterundersøkelse

Spørreundersøkelsen ble gjennomført som en før- og etterundersøkelse, dvs. med datainnsamling både før og etter innføring av ny ordning. Førundersøkelsen ble gjennomført blant førere som hadde tatt førerkort i 2004 og den egentlige etterundersøkelsen blant førere med førerkort fra 2011-12. I tillegg ble det benyttet data fra en mindre omfattende etterundersøkelse blant førere med førerkort fra 2008-09. De to etterundersøkelsene blir heretter referert til som "etterundersøkelse 1 og 2".

For å kunne gi grunnlag for sikre konklusjoner om effekter av den nye læreplanen skulle evalueringen ha inkludert en kontrollgruppe som hadde fått opplæring etter gammel modell. Dette ville ha krevd at den nye læreplanen ble innført som et forsøk i enkelte regioner, slik at en kunne bruke de øvrige regionene som kontrollgruppe. I og med at endringen ble innført for hele landet på en gang, var det ikke mulig å inkludere en slik kontrollgruppe. Eventuelle endringer i effektindikatorer må derfor tolkes med forbehold om at de kan skyldes andre forhold som har endret seg i den aktuelle perioden fra førundersøkelse til etterundersøkelse.

² I tillegg var det planlagt å benytte data fra Statens vegvesens TSK-register (Trafikkskole-Sensor-Kursarrangør). I dette registeret legger trafikkskoler og kursarrangører inn data for gjennomføring av de ulike trinnene i opplæringen. Opplysninger som legges inn for hver elev, inkluderer tidspunkt for godkjenning av trafikalt grunnkurs, tidspunkt for gjennomføring av veiledning Trinn 2 og Trinn 3, og tidspunkt for godkjenning av sikkerhetskurs på bane og sikkerhetskurs på vei.

Planen var å bruke data fra TSK-registeret som grunnlag for å undersøke om det har skjedd noen endring over tid siden den nye modellen ble innført, når det gjelder tidspunkt for gjennomføring av de ulike trinnene i opplæringen, og når det gjelder samlet varighet av opplæringen. En foreløpig gjennomgang av data fra registeret tyder imidlertid på at registreringene ikke er komplette for de første årene etter at den nye læreplanen ble innført, og det ble derfor i samråd med oppdragsgiver besluttet å ikke inkludere analyser av TSK-registeret i denne rapporten.

2.2.2 Temaer i spørreskjemaet

Spørreskjemaene for de tre undersøkelsene er gjengitt i vedleggene 1-3 og de tilhørende invitasjonsbrevene i vedleggene 4-6. Omfanget av spørsmål varierer noe mellom de tre undersøkelsene. Alle tre skjemaene omfatter imidlertid spørsmål innenfor følgende temaer:

- Bakgrunnsopplysninger: Kjønn, alder, bosted (by/land)
- Føreropplæring: Omfang, varighet, type (privat/skole)
- Eksponering: Kjørelengde siste måned og siste uke.
- Innblanding i uhell, med spesifisering av måned for siste uhell
- Holdninger til trafiksikkerhet
- Atferd i trafikken.

Evalueringen inkluderer bare analyse av spørsmål som har identiske formuleringer i flere av undersøkelsene, både når det gjelder selve spørsmålsteksten og svaralternativene.

2.2.3 Utvalg og datainnsamling

Utvalgene til alle tre undersøkelsene ble trukket fra Statens vegvesens førerkortregister, etter nærmere bestemte kriterier for alder og tidspunkt for førerprøve, som beskrevet i det følgende. De uttrukne førerne fikk tilsendt brev med invitasjon til å delta i undersøkelsen på internett (gjengitt i vedleggene 4-6). Hver fører fikk tilordnet et unikt passord for å logge inn på undersøkelsen.

2.2.4 Førundersøkelse

Utvalget i førundersøkelsen ble trukket blant førere som hadde tatt førerkort i 2004 og var født i 1985 eller 1986.

Invitasjon til å delta ble sendt ut i januar 2005 til et utvalg på 2800 førere, og en påminnelse ble sendt ut i februar 2005.

Det var 1329 personer som svarte, noe som gir en svarprosent på 47,5.

2.2.5 Etterundersøkelse 1

Etterundersøkelsen var opprinnelig planlagt til å gjennomføres i perioden 2006-2008. Statens vegvesen besluttet imidlertid å utsette etterundersøkelsen, men da denne beslutningen ble tatt, var det allerede startet innsamling av data i en annen undersøkelse (Bjørnskau, 2009) som var planlagt samordnet med evalueringen av klasse B, slik at det forelå et mindre datamateriale som kunne inngå i evalueringsprosjektet. Dette materialet omtales her som "etterundersøkelse 1". Det ble sendt ut spørreskjemaer til månedlige utvalg av førere under 21 år. I evalueringen benyttes data for førere som hadde tatt førerkort i 12-månedersperioden fra og med mars 2008 til og med februar 2009, og som hadde hatt førerkort fra 1 til 6 måneder på undersøkelsestidspunktet. Bruttoutvalget av førere som oppfylte disse kriteriene var på 10800 førere. Av disse var det 2357 som svarte, dvs. en svarprosent på 21,8. Tankegangen og prinsippene for oppdeling av utvalget i månedlige underutvalg er nærmere beskrevet i forbindelse med etterundersøkelse 2 nedenfor.

2.2.6 Etterundersøkelse 2

For etterundersøkelse 2 ble det trukket et utvalg på 21600 førere fra førerkortregisteret, som var under 21 år, hadde tatt førerkort i 12-månedersperioden fra og med september 2011 til og med august 2012, og hadde hatt førerkort fra 1 til 6 måneder på undersøkelsestidspunktet.

Et overordnet krav til undersøkelsesopplegget var at det skulle være mulig å beregne risiko måned for måned etter førerprøven; dvs. at datamaterialet skulle kunne grupperes etter *førerkortaldre*. Dette betyr at vi måtte ha data om både uhell og eksponering for hver enkelt måned. Antall uhell registrert i offentlig statistikk er for lite til at det gir mening å sammenligne måned for måned. Når det derimot gjelder selvrapporterte uhell i spørreundersøkelsen, som er det vesentligste datagrunnlaget i denne undersøkelsen, ble det tatt sikte på å trekke store nok utvalg til at det skulle bli meningsfylt å beregne månedlige risikotall for de aller første månedene etter førerprøven.

Den enkleste framgangsmåten for å skaffe månedlige risikotall ville være å sende ut skjemaer til hele utvalget på en gang og spørre om eksponering og uhell for f.eks. siste måned. Så kunne en sammenligne undergrupper av førere etter hvor lenge de hadde hatt førerkort på svartidspunktet. Problemet med denne tilnærmingen er at resultatet kan være avhengig av *når på året dataene samles inn*. Dersom det eksempelvis er slik at folk kjører mindre om vinteren, vil en få lavere anslag på kjørelengde dersom rapporteringen skjer om vinteren enn dersom den skjer om sommeren. For vårt formål trenger vi imidlertid eksponeringsdata som er representative for hele året.

Et alternativ kunne være å be folk rapportere for flere måneder bakover i tid, slik at en fikk tall for hver førerkortaldre for alle uansett når på året de hadde fått førerkort. Dette er mulig når det gjelder større uhell, fordi en kan anta at folk flest husker slike uhell i løpet av siste år. For mindre uhell kan det derimot tenkes at en lettere glemmer, eller at en ikke husker tidspunktet riktig. Og når det gjelder kjørelengde, er det trolig de færreste som har mulighet til å angi månedlig kjørelengde med rimelig nøyaktighet for flere måneder bakover. I tillegg kan det tenkes at rapportering tilbake i tid kan være underlagt skjevheter knyttet til når på året rapporteringen foregår.

For å redusere disse kildene til skjevhet og usikkerhet i datamaterialet valgte vi å fordele datainnsamlingen over året slik at det for hver førerkortaldre fra 1 til og med 6 måneder etter førerprøven ble samlet inn data fra nye grupper førere hver måned over et helt kalenderår. Dermed fikk vi korrigert både for grad av tilbakerapportering (alle rapporterte for like langt tidsrom) og for årstidsvariasjoner.

Dette undersøkelsesopplegget innebærer at alle førerne rapporterer uhell og eksponering for siste måned, uavhengig av hvor lenge de har hatt førerkort. Siden risikoberegningene skulle inkludere en periode på 6 måneder etter førerprøven, innebærer det også at datainnsamlingen måtte pågå helt til det hadde gått 6 måneder siden de siste førerne i det aktuelle årskullet hadde avlagt førerprøven.

Rent praktisk foregikk utvelgelsen ved at det hver måned ble trukket nye utvalg førere fra førerkortregisteret. Utvalgene ble trukket slik at det i gjennomsnitt skulle trekkes like mange personer for hver kombinasjon av *utsendelsesmåned* og *måneder med førerkort (førerkortaldre)*.

Utvalgsplanen er illustrert i tabell 1. Hvert underutvalg (hver celle i tabell 1) bestod av 300 førere i gjennomsnitt³, likt fordelt mellom kvinner og menn. Antall som svarte på spørreskjemaet, både totalt og for hvert underutvalg, er vist i tabell 2.

Det var i alt 6898 komplett utfylte skjemaer. I tillegg var det 487 respondenter som hadde begynt på utfyllingen, men som hadde avbrutt før skjemaet var ferdig utfylt. Antall som har svart på hele eller deler av skjemaet er dermed 7385.

Som nevnt tidligere ble det i alt sendt ut invitasjon om å delta til 21600 førere. Av disse kom 146 i retur på grunn av feil adresse, slik at bruttoutvalget (antall invitasjoner som kan antas å være mottatt av adressaten) er på 21454 førere.

Svarprosenten når vi regner med både fullstendig og ufullstendig utfylte skjemaer blir dermed på 34,4.

Av respondenter med komplette data, er det 264 som har oppgitt tidspunkt for førerprøve som ligger utenfor utvalgskriteriet, og disse er ikke inkludert i analyser hvor data er brutt ned på førerkortalder (måneder med førerkort). Antall som inngår i disse analysene, er dermed 6634 (se tabell 2).

³ De månedlige utvalgene som er vist i tabell 1, ble trukket blant alle førere som oppfylte kriteriene for alder, tidspunkt for førerprøve og tid med førerkort. Eksempelvis ble utvalget for utsending i november 2011 (300 førere) trukket blant dem som hadde fått førerkort i september 2011, utvalget for desember 2011 (600 førere) blant dem som hadde fått førerkort i september eller oktober 2011, utvalget for januar 2012 (900 førere) blant dem som hadde fått førerkort i september, oktober eller november 2011, osv. Det viste seg i ettertid at dette ga en noe skjev fordeling over måneder med førerkort, slik at det var relativt flere som hadde hatt førerkort bare 1 måned, og gradvis færre som hadde hatt førerkort 2 måneder, 3 måneder, osv. (se tabell 2). Dette skyldtes at utvalgene utgjorde en så stor del av populasjonen som fikk førerkort i en gitt måned, at sannsynligheten for dem som hadde fått førerkort denne måneden, ble mindre for å bli trukket ut i neste måned, i og med at hvert utvalg skulle bestå av førere som ikke hadde vært trukket ut tidligere. Av samme årsak er førere i de seneste månedene i årskullet overrepresentert i forhold til de tidligste. For å korrigere for disse skjevhetene er dataene vektet slik at de underutvalgene som er overrepresentert, teller mindre i analysene (prosedyren for vektning er beskrevet i vedlegg 7).

Tabell 1. Tidspunkt for utsendelse av spørreskjemaer til undergrupper av førere, etter måned for bestått førerprøve og antall måneder med førerkort.

		Måned for bestått førerprøve (ett årskull)											
		sep -11	okt -11	nov -11	des -11	jan -12	feb -12	mar -12	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12
Måneder med førerkort	1	nov -11	des -11	jan -12	feb -12	mar -12	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12	sep -12	okt -12
	2	des -11	jan -12	feb -12	mar -12	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12	sep -12	okt -12	nov -12
	3	jan -12	feb -12	mar -12	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12	sep -12	okt -12	nov -12	des -12
	4	feb -12	mar -12	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12	sep -12	okt -12	nov -12	des -12	jan -13
	5	mar -12	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12	sep -12	okt -12	nov -12	des -12	jan -13	feb -13
	6	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12	sep -12	okt -12	nov -12	des -12	jan -13	feb -13	mar -13

Tabell 2. Antall utfylte spørreskjemaer, etter måned for bestått førerprøve og antall måneder med førerkort.

		Måned for bestått førerprøve (ett årskull)												
		sep -11	okt -11	nov -11	des -11	jan -12	feb -12	mar -12	apr -12	mai -12	jun -12	jul -12	aug -12	Sum
Måneder med førerkort	1	94	119	142	154	216	223	234	142	258	302	212	324	2420
	2	65	87	110	123	127	99	73	127	153	176	124	167	1431
	3	65	58	91	71	58	35	88	64	98	80	92	122	922
	4	48	58	86	32	24	53	48	50	50	66	68	105	688
	5	47	45	38	11	31	25	41	27	71	90	79	125	630
	6	52	30	10	21	25	29	20	48	74	79	68	87	543
	Sum	371	397	477	412	481	464	504	458	704	793	643	930	6634

2.2.7 Sammenligning med tidligere undersøkelser fra 1990-tallet

I forbindelse med evalueringen av den forrige omleggingen av føreropplæringen i 1994-95 (Sagberg, 1997, 2000) foreligger det data for førere som tok førerkort i 1994-95, 1995-96 og i 1998-99, som kan benyttes som førdato i evalueringen av den nye opplæringen. Undersøkelsene på 1990-tallet ble gjennomført med samme utvalgsprosedyre som i etterundersøkelsen (som beskrevet i foregående avsnitt). Flere spørsmål om opplæring, ulykker og eksponering var identiske med den nyeste undersøkelsen, og undersøkelsene fra 1990-tallet vil derfor bli inkludert i analyser der det er aktuelt.

2.2.8 Generelt om analysen av de ulike datasettene

Førundersøkelsen ble dimensjonert primært for å kunne gi nullpunkt-data om opplæring og om holdninger og atferd, mens den hadde for lite utvalg til å kunne si noe om ulykkesinnblanding. Også for etterundersøkelse 1 (2008-09) må resultater når det gjelder ulykkesinnblanding tolkes med forbehold, pga den lave svarprosenten og mindre utvalg enn i etterundersøkelse 2. Siden det er en relativt liten andel som har hatt uhell, betyr små utvalg og/eller lav svarprosent at det samlede antallet ulykker i førundersøkelsen og etterundersøkelse 1 er så lavt at risikoanslagene blir svært usikre, og vi velger derfor å ikke inkludere disse datasettene i analysene av ulykkesinnblanding.

I stedet vil data fra etterundersøkelse 2 bli sammenlignet med undersøkelsene fra 1995-96 og 1998-99 når det gjelder ulykkesinnblanding, da disse undersøkelsene både hadde høy svarprosent og store utvalg. Når det gjelder øvrige spørsmål, bl.a. om opplæring, eksponering, holdninger og atferd, hvor det ikke kreves så store utvalg, vil data fra førundersøkelsen, etterundersøkelse 1 og etterundersøkelse 2 bli inkludert i analysene.

2.3 Analyse av politirapporterte personskadeulykker

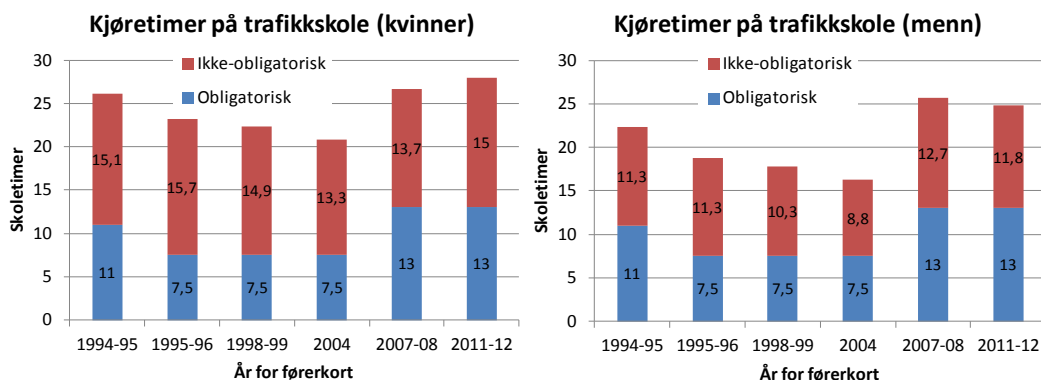
Alle trafikkulykker med personskade som er rapportert til politiet, blir registrert i Statistisk sentralbyrås register over veitrafikkulykker. I våre analyser benytter vi data for årene fra og med 2004. Dataene er blitt koblet til førerkortregisteret, slik at vi har informasjon om tidspunkt for førerprøve for alle innblandede førere. Dermed kan vi analysere spesielt ulykkesinnblanding de første månedene etter førerprøven også når det gjelder personskadeulykkene. Ulykkesinnblanding blir sammenholdt med opplysninger fra Statens vegvesen om førerkortbestanden for de enkelte aldersgrupper og år, slik at en kan beregne antall innblandede førere per 1000 førerkort.

3 Omfang og varighet av opplæringen

3.1 Opplæring på trafikkskole

Figur 1 viser hvordan antall timer på trafikkskole har endret seg fra midt på 1990-tallet og fram til nå. Den forrige endringen i føreropplæringen i 1994-95 medførte en nedgang i totalt antall timer på trafikkskole, først og fremst fordi den obligatoriske opplæringen ble redusert. Fram til 2004 var det dessuten en nedgang i antallet ikke-obligatoriske timer. Dette skjedde parallelt med at omfanget av privat øvelseskjøring økte (som følge av at aldersgrensen for øvelseskjøring var blitt senket fra 17 til 16 år).

Etter innføringen av ny læreplan i 2005 har det igjen vært en økning i antall kjøretimer på trafikkskole. For det første ble antallet obligatoriske timer kjøring økt fra ca. 7,5 til 13. Og dessuten har antall ikkeobligatoriske timer økt, slik at samlet antall timer på trafikkskole nå er ca. 8 timer mer enn det var i 2004, og det er kommet opp på om lag samme nivå som på begynnelsen av 1990-tallet eller litt høyere.



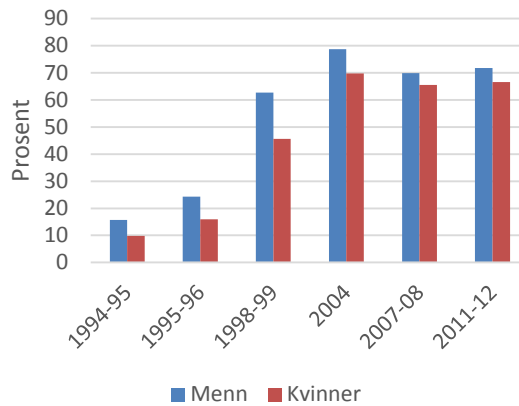
Figur 1. Utvikling i antall timer på trafikkskole fra 1994-95 til 2011-12. Data for ikkeobligatoriske timer er basert på spørreskjemaundersøkelsene.

3.2 Øvelseskjøring med privat ledsager

Da aldersgrensen for øvelseskjøring ble redusert fra 17 til 16 år i 1994, samtidig med at geografiske restriksjoner på privat øvelseskjøring ble fjernet, var formålet at elevene skulle begynne tidligere å øvelseskjøre, og dermed få mer mengdetrening før de begynte å kjøre på egen hånd etter førerprøven, og at dette skulle føre til lavere risiko blant de ferske førerne.

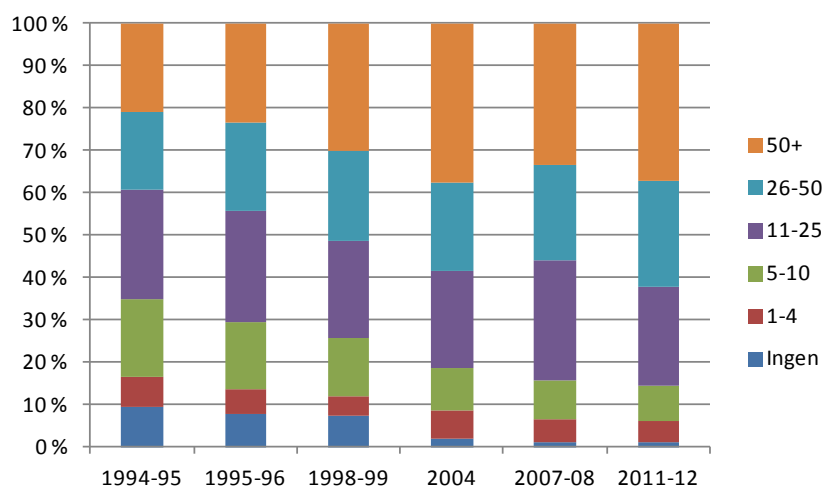
Figur 2 viser at andelen som begynte øvelseskjøring før fylte 17 år, økte jevnt i tiden etter endringen i 1994, helt fram til og med 2004. De to undersøkelsene som er gjennomført etter endringen i 2005, med bl.a. innføring av trafikalt grunnkurs, viser

at denne utviklingen er snudd, slik at andelen som begynner øvelseskjøring før 17 år, er gått noe ned siden 2004. Det er likevel en tendens til at andelen har økt noe fra 2007-08 til 2011-12, dette kan muligens ha sammenheng med at en del ungdommer har fått mulighet til å ta trafikalt grunnkurs som valgfag i skolen, og dermed kommer tidligere i gang med øvelseskjøring.



Figur 2. Andel førere som svarer at de har begynt privat oppløring før de fylte 17 år, etter kjønn.

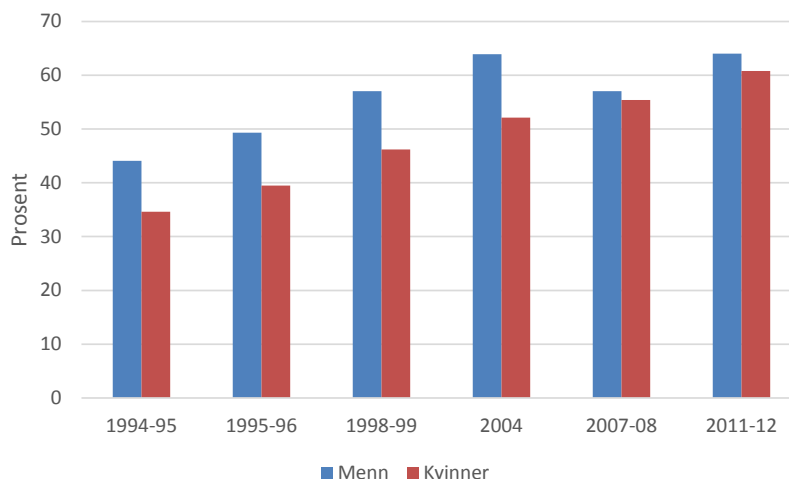
Vi har også sett på hvordan *omfanget* av privat øvelseskjøring har utviklet seg i den samme perioden. Siden 1994 har det vært en jevn økning i andelen førere som har drevet privat øvelseskjøring før førerprøven. Figur 3 viser hvordan andelen førere som *ikke* har drevet privat øvelseskjøring, har gått ned over tid. I 1994 var det rundt 10 % av elevene som ikke øvelseskjørte privat. Denne andelen har nå gått ned til rundt 1 %. Selv om endringen fra 2004 til 2011-12 er relativt liten sammenlignet med endringene fra 1994-94 til 2004, er også den statistisk signifikant ($\chi^2=26$; $df=7$; $p<0,001$).



Figur 3. Andel førere etter antall turer privat øvelseskjøring og år for førerkort.

Figur 4 viser fordelingen på kjønn for andel førere som rapporterer at de har kjørt mer enn 25 turer med privat ledsager før førerprøven. Figurene 3 og 4 viser en

lignende utvikling for omfanget av kjøring som vi så i figur 2 for startalder. Andelen med mange turer økte jevnt til og med 2004, og deretter var det en reduksjon eller utflating. Det ser ut til å være en kjønnsforskjell, ved at omfanget av øvelseskjøring fortsatte å øke også etter 2004 blant kvinner, riktignok med litt mindre økning enn tidligere, mens det var en tilbakegang blant menn. Både for menn og kvinner har det vært en viss økning i omfanget fra 2007-08 til 2011-12, på samme måte som det har vært en økning i andelen som starter tidlig, slik at nivået totalt sett er om lag det samme som i 2004 (litt høyere for kvinner og litt lavere for menn).



Figur 4. Andel førere som svarer at de har kjørt mer enn 25 turer øvelseskjøring med privat ledsager, etter kjønn. Prosent.

I de seneste undersøkelsene (av førere med førerkort fra 2004, 2007-08 og 2011-12) ble det spurt om ungdommene hadde deltatt på informasjonsmøte om privat øvelseskjøring arrangert av Statens vegvesen. Det har vært en signifikant nedgang i andelen som har deltatt på slike møter, fra 27 % i 2004 til 21 % i 2011-12. På den andre siden har det vært en økning i andelen som svarer at de ble oppfordret av trafikkskolen til å øvelseskjøre privat, fra 79 % i 2004 til 89 % i 2011-12.

Vi har også forsøkt å beregne samlet kjørelengde for privat opplæring. Dette er gjort på samme måte som i undersøkelsene fra 1990-tallet, ved at antall turer med privat øvelseskjøring er multiplisert med gjennomsnittet av oppgitt lengde for en typisk tur med privat øvelseskjøring.

Vi kan ikke fastslå antallet private kjøreturer nøyaktig, da svaralternativene i spørsmålet om antall turer er forhåndskodet, slik at respondentene har angitt antall turer ved å krysset av for et *intervall*. I en av studiene på 1990-tallet (Sagberg, 1997) ble det på grunnlag av andre data fra et utvalg førerkortkandidater som hadde tallfestet antall private kjøreturer (Moe, 1996), beregnet gjennomsnittsverdier for de ulike intervallene. Disse gjennomsnittsverdiene er vist i tabell 3. Gjennomsnittlig antall private turer ble så beregnet ved at alle førerne ble tilordnet gjennomsnittsverdien for det intervallet de hadde krysset av for.

Tabell 3. Antall turer privat øvelseskjøring. Omregningsnøkkel fra forhåndskodete svaralternativer til antall turer.

Antall private kjøreturer	Beregnet gjennomsnitt
1-4	2,9
5-10	8,0
11-25	19,2
26-50	40,5
Over 50	135,0

Gjennomsnittlig typisk lengde av en tur, beregnet antall turer og beregnet samlet kjørelengde i etterundersøkelse 2 er vist i tabell 4 for kvinner og menn, og for begge kjønn samlet.

Tabell 4. Beregnet gjennomsnittlig antall turer og samlet kjørelengde for privat øvelseskjøring, for etterundersøkelse 2 (førerkort fra 2011-12), etter kjønn.

	Kvinner	Menn	Alle
Typisk lengde av privat øvelseskjøring	27,4 km	30,6 km	28,9 km
Beregnet antall turer	61	71	66
Beregnet total kjørelengde	1768 km	2294 km	2014 km

Til sammenligning var antall turer i 1998-99 beregnet til 54 og samlet kjørelengde til 1153 km, for menn og kvinner samlet. Typisk lengde av en tur med privat ledsager var da 22 km. Vi ser da at det har vært en betydelig økning i mengden privat øvelseskjøring i denne perioden, målt både i antall turer og i kjørelengde.⁴

3.3 Beregnet samlet antall kjøretimer (skole og privat)

Et grovt anslag på det totale antallet kjøretimer kan vi få ved å summere antallet kjøretimer på trafikkskole og antallet turer med privat ledsager. For dem som tok førerkort i 1998-99, var gjennomsnittlig antall timer på trafikkskole 22,4 for kvinner og 17,8 for menn (figur 1). Antall turer med privat ledsager var 51 for kvinner og 68 for menn (beregnet på grunnlag av data fra Sagberg, 2000). Dermed blir samlet antall timer 73,4 for kvinner og 85,8 for menn.

⁴ Beregningene av kjørelengde må tas med forbehold. Sannsynligvis er økningen i antall turer noe større enn det denne beregningsmåten viser, og *beregningen må derfor betraktes som et minimumsanslag*. Dette skyldes at omregningsnøkkel i tabell 4 er basert på førere som fikk førerkort i 1994, før aldersgrensen ble senket. Siden antallet turer med privat øvelseskjøring har økt og en så vidt stor andel av førerne har krysset av i de høyeste intervallene, er det grunn til å tro at gjennomsnittlig antall turer for dem som har krysset av for et gitt intervall, også har økt. I så fall vil denne beregningsmåten gi for lave anslag på antallet kjøreturer, noe som betyr at kjørelengden har økt mer enn anslagene her tilsier.

I etterundersøkelsen var antallet timer på trafikkskole økt til 28 timer for kvinner og 24,8 for menn (figur 1), mens turer med privat ledsager var økt til 61 for kvinner og 71 for menn. Totalt antall kjøretimer kan dermed grovt anslås til 89 timer for kvinner og 95,8 for menn. Økningen fra 1998-99 blir dermed i gjennomsnitt 15,6 timer for kvinner og 10 timer for menn.

Det må igjen presiseres at disse anslagene er usikre og må tolkes med forbehold.

4 Bruk av bil

Det er interessant å se om det har vært noen endring i bruk av bil blant ferske førere i løpet av den perioden vi har data for, både før og etter innføringen av ny læreplan.

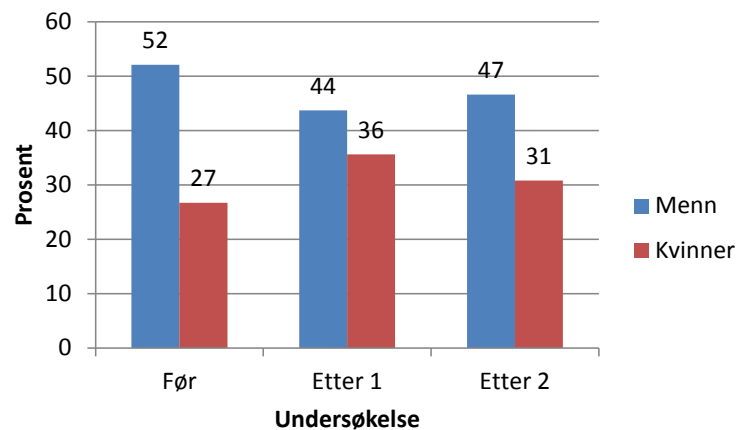
I spørreundersøkelsene har respondentene svart på flere spørsmål relatert til bilbruk:

- Om de eier bil selv
- Hvor ofte de kjører
- Hvor langt de har kjørt siste måned/uke.

For etterundersøkelsene og undersøkelsene fra 1990-tallet har vi dessuten informasjon om hvordan kjøringen siste uke fordeler seg på ulike fartsgrensesoner og på ukedag og klokkeslett.

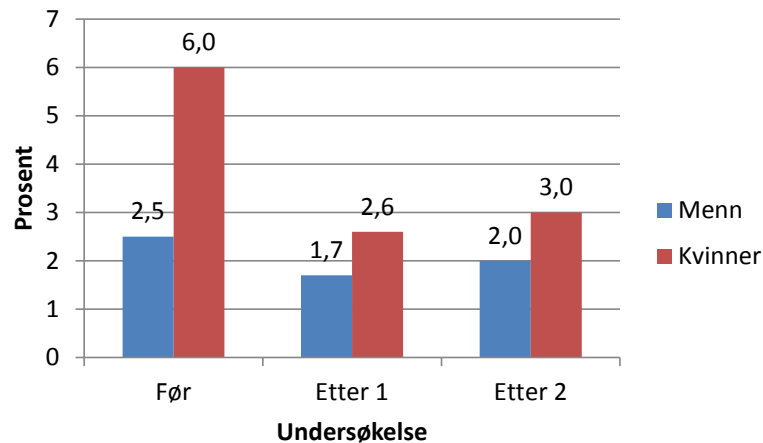
4.1 Biltilgang

Figur 5 viser at det har vært en nedgang blant menn i andelen som har egen bil, og en økning blant kvinner. Forskjellene mellom de førundersøkelsen og etterundersøkelse 2 er statistisk signifikante både for menn ($\chi^2=6,9$; $df=1$; $p=0,009$) og for kvinner ($\chi^2=4,0$; $df=1$; $p=0,047$).



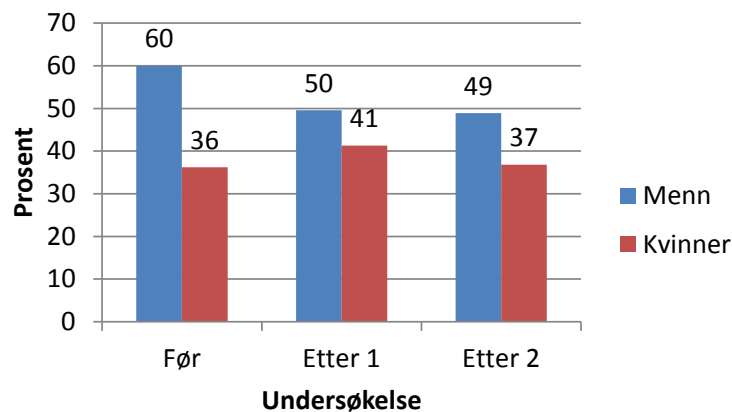
Figur 5. Andel som svarer at de eier bil selv, etter kjønn og undersøkelse.

I tråd med dette finner vi en nedgang i andelen kvinner som svarer at de vanligvis ikke har tilgang til bil, fra 6 til 3 prosent ($\chi^2=14,1$; $df=1$; $p=0,001$), mens det ikke er noen signifikant endring blant menn (figur 6).



Figur 6. Andel som svarer at de vanligvis ikke har tilgang til bil, etter kjønn og undersøkelse.

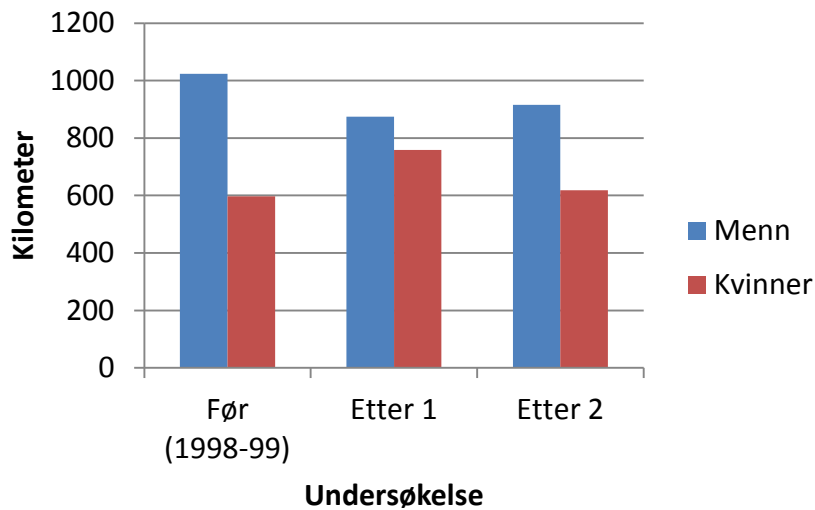
Andelen som kjører bil daglig, har gått ned blant menn ($\chi^2=32,4$; $df=4$; $p<0,001$), mens den har endret seg lite for kvinner (figur 7). Ikke uventet er utviklingen her svært lik den vi så ovenfor for andelen som har egen bil.



Figur 7. Andel som svarer at de kjører bil daglig, etter kjønn og undersøkelse.

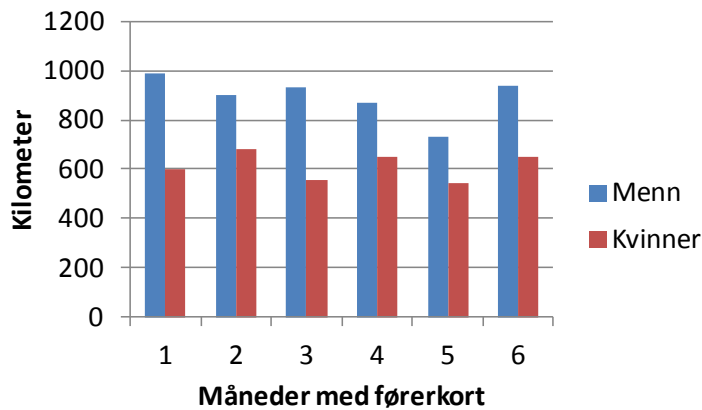
4.2 Omfang av kjøring

Også når det gjelder eksponering, ser vi i figur 8 at det har vært en nedgang blant menn. For kvinner var det en økning fram til den første etterundersøkelsen, etterfulgt av en nedgang til samme nivå som i førundersøkelsen. Disse resultatene stemmer også bra overens med det vi så ovenfor for biltilgang og bilbruk.



Figur 8. Gjennomsnittlig kjørelengde per måned for de første seks månedene etter førerproven, etter kjønn og undersøkelse⁵.

I figur 9 har vi vist kjørelengdene i etterundersøkelsen måned for måned, og figuren viser at det ikke er noen systematisk endring over tid i eksponeringen i løpet av det første halve året med førerkort, verken for menn eller kvinner. Det gjør at vi ikke trenger å korrigere for eksponering når vi ser på utviklingen i ulykkesinnblanding i denne perioden.



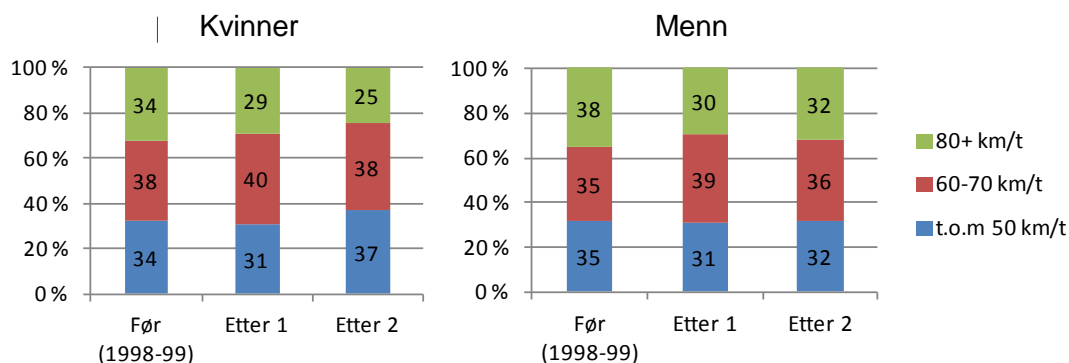
Figur 9. Gjennomsnittlig månedlig kjørelengde, etter kjønn og måneder med førerkort.

4.3 Tid og sted for kjøring

I spørreundersøkelsen ble det spurt om hvordan kjøringen siste uke fordelte seg på veier med ulike fartsgrenser, og på dager og klokkeslett. Figur 10 viser prosentvis fordeling av kjøringen på veier med ulike fartsgrenser. Menn har gjennomgående en

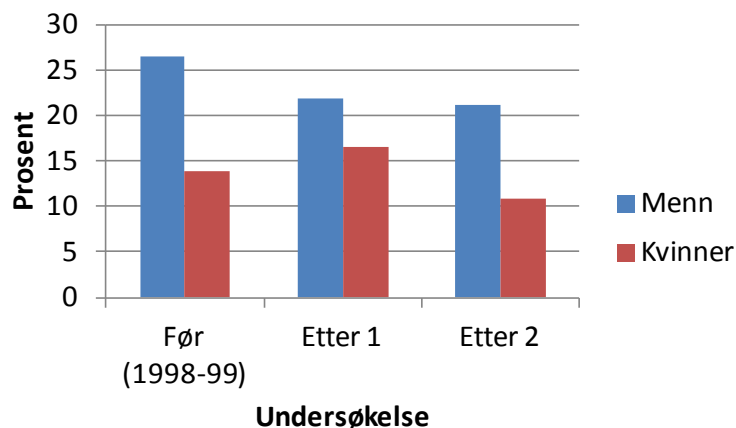
⁵ Før-data er her fra undersøkelsen i 1998-99, fordi det ikke ble spurt om månedlig kjørelengde i førundersøkelsen blant dem som fikk førerkort i 2004. Dette gjelder også for noen av de etterfølgende figurer i dette dokumentet; da er det angitt med 'Før (1998-99)' i figuren.

litt høyere andel av kjøringen sin på veier med fartsgrense 80 og høyere, men denne andelen har gått noe ned over tid for begge kjønn.



Figur 11. Fordeling av kjøringen siste uke på veier med ulike fartsgrenser, etter kjønn og undersøkelse.

Figur 12 viser at det i etterperioden er færre menn som kjører bil natt til lørdag og søndag. Blant kvinnene er det også en nedgang i etterundersøkelse 2, etter at det var en liten økning i etterundersøkelse 1. Samlet tyder disse resultatene på mindre kjøring i periodene med høyest risiko, særlig blant menn.



Figur 12. Andel førere som har kjørt bil natt til lørdag eller søndag (mellom kl. 0 og 6), etter kjønn og undersøkelse.

5 Ulykkesinnblanding

5.1 Selvrapporterte uhell

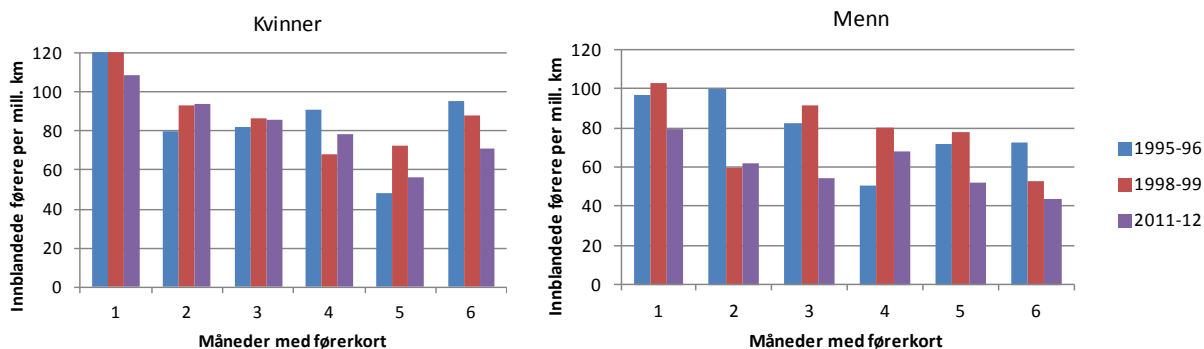
5.1.1 Første seks måneder etter førerprøven

Førerne ble bedt om å oppgi måned for eventuelle uhell i løpet av de siste 12 månedene. I og med at alle typer uhell skulle rapporteres, er de aller fleste uhellene materiellskadeuhell. Siden alle førerne hadde hatt førerkort mindre enn 7 måneder, betyr det at uhell i løpet av de første månedene i perioden har skjedd under øvelseskjøring. Blant førerne i etterundersøkelse 2 var det 20,9 prosent som hadde hatt uhell i løpet av de siste 12 månedene. Tilsvarende tall for etterundersøkelse 1 var 17,6 prosent, men som tidligere nevnt må uhellsdata fra denne undersøkelsen tolkes med forbehold pga lav svarprosent. I førundersøkelsen var det 28,7 prosent som hadde hatt uhell, men her må det bemerkes at disse i gjennomsnitt hadde hatt førerkort lengre, og at de derfor hadde kjørt mer i løpet av den aktuelle perioden. Tallet på 20,9 prosent er på samme nivå som i de sammenlignbare undersøkelsene fra 1995-96 og 1998-99, hvor tilsvarende tall var 22,1 prosent.

De følgende analysene omhandler ulykkesinnblanding i løpet av de første 6 måneder med førerkort. For at dataene skal være sammenlignbare og upåvirket av bl.a. hukommelse, er analysene basert bare på uhell og eksponering for siste måned før utfylling av spørreskjemaet. Figur 13 viser antall førere innblandet i uhell per million kjørte kilometer, etter måneder med førerkort, og for tre ulike utvalg (år for førerprøven)⁶.

Det er en tydelig tendens i alle undersøkelsene til at risikoen avtar med økende kjøreefaring. I alle tre utvalgene er risikoen klart høyest den første måneden etter førerprøven. I grafen for kvinner kan det se ut til at det er en økning fra måned 5 til 6, men det skyldes trolig tilfeldige variasjoner i data. Vi ser også at mennene gjennomgående har lavere uhellsinnblanding enn kvinnene.

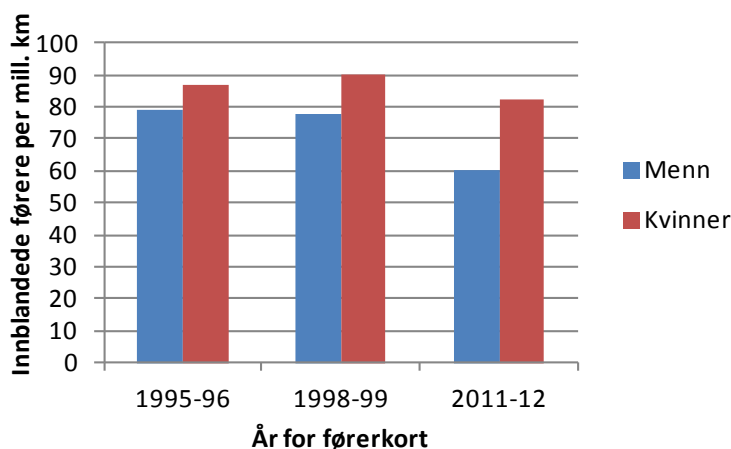
⁶ Opprinnelige data for kjørelengde siste måned er ikke helt sammenlignbare mellom de tre undersøkelsene. Spørreskjemaene på 1990-tallet var papirbasert, og det var mulig å la være å svare på enkelte spørsmål. Det er derfor en del manglende data for kjørelengde i disse undersøkelsene. Den siste undersøkelsen (2011-12) var nettbasert og alle måtte svare på spørsmålet om kjørelengde. De som ikke hadde kjørt siste måned, måtte skrive '0'. For at undersøkelsene skal bli sammenlignbare må manglende data i de første undersøkelsene erstattes. Vi har valgt å erstatte manglende data med '0', da vi anser det mest sannsynlig at de fleste som ikke har svart, er førere som ikke har kjørt bil siste måned. Dersom det er andre grunner til at de ikke har svart, vil denne framgangsmåten gi litt for lave gjennomsnittsverdier for kjørelengde, og følgelig litt for høye risikotall. Et alternativ kunne være å anta at de som ikke har svart, i gjennomsnitt kjører like langt som de andre, og dermed erstatte manglende data med gjennomsnittsverdien for de tilgjengelige dataene. Dette vil trolig gi en større feil i motsatt retning enn den framgangsmåten vi har valgt.



Figur 13. Ulykkesinnblanding etter kjønn, år for førerprøve, og måneder med førerkort. Innblandede førere per million kjørte km. Data for 2011-12 er vektet etter førerkortmåned (se vedlegg 7).

Det er vanskelig å se av figur 13 om risikoen har endret seg systematisk over tid. For å se det bedre har vi i figur 14 slått sammen data for de 6 første månedene etter førerprøven for hver av de tre undersøkelsene. Her ser vi en tydelig nedgang i risiko blant menn, mens nivået for kvinner har holdt seg mer stabilt.

Ulykkesinnblandingen for menn er signifikant⁷ lavere i 2011-12 enn den var både i 1995-96 ($p=0,035$) og 1998-99 ($p=0,026$). Nivået i 2011-12 er dessuten signifikant lavere for menn enn for kvinner ($p=0,002$).



Figur 14. Ulykkesinnblanding første 6 måneder med førerkort, etter kjønn og tidspunkt for førerprøve. Data for 2011-12 er vektet etter førerkortmåned og måneder med førerkort (se vedlegg 7).

5.1.2 Sammenheng mellom uhellsinnblanding og bakgrunnsfaktorer

Det ble gjennomført både bivariate analyser og logistiske regresjonsanalyser av datamaterialet fra 2011-12 for å undersøke i hvilken grad uhellsinnblandingen kan forklares av ulike kombinasjoner av bakgrunnsvariabler (kjennetegn ved førerne). Følgende uavhengige variabler ble undersøkt:

⁷ Statistisk signifikans er her testet som forskjeller mellom Poisson-fordelte størrelser (innblandede førere) vektet etter eksponering (samlet antall km).

- Måneder med førerkort
- Kjønn
- Alder
- Månedlig kjørelengde
- Eier bil selv
- Mopedførerbevis før førerprøve med bil
- Bosted (tett-spredd)
- Antall turer privat øvelseskjøring
- Startalder for øvelseskjøring
- Antall ikkeobligatoriske timer på trafikkskole

Måneder med førerkort

Som allerede vist i figur 13, er det klar sammenheng mellom uhell og måneder med førerkort, slik at antall førere som har hatt uhell siste måned går kraftig ned de første månedene. Dette viser klart betydningen av kjøreeerfaring.

Kjønn

Kjønn er ikke en signifikant variabel når det gjelder å forklare absolutt antall uhell. Kjønnforskjellen i risiko som framkom i figur 14 henger sammen med at kvinner kjører mindre enn menn. Uhell per kjørt distanse er høyere jo mindre en kjører, både for kvinner og menn.

Alder

Det er ingen sammenheng mellom alder og ulykkesinnblanding i dette materialet. Det har nok sammenheng med at det er liten spredning i alder, bare fra 18 til 20 år.

Månedlig kjørelengde

Som forventet øker antall uhellsinnblandede førere med økende kjørelengde. De som ikke hadde uhell, kjørte i gjennomsnitt 744 km siste måned, mens de som hadde uhell, kjørte 985 km ($t=2,98$; $df=412$; $p=0,003$).

Eier bil selv

Blant dem som har bil selv, er det en høyere andel som har vært innblandet i uhell. Dette gjelder imidlertid bare for menn. For kvinner er det ingen sammenheng mellom uhellsinnblanding og om de har egen bil. Sammenhengen blant menn forklares delvis av kjørelengde, siden de som har egen bil, kjører mer.

Mopedførerbevis

Blant menn er uhellsinnblandingen klart høyere for dem som har mopedførerbevis. Det viser seg at de som har mopedførerbevis kjører vesentlig lengre enn dem som ikke har det, uavhengig av om de har egen bil. Men selv om vi kontrollerer for både kjørelengde og om de har egen bil (og for bosted – se nedenfor), finner vi at uhellsinnblandingen er over 50 % høyere blant dem som har mopedførerbevis. Dette resultatet tyder på at unge mannlige mopedførere som gruppe har visse kjennetegn som gjør dem disponert for risikoatferd som bilførere.

Bosted

Den bivariante analysen viser at uhellsinnblandingen er signifikant høyere blant menn som bor i spredtbygde områder enn blant menn som bor i byer, mens det ikke er

noen slik sammenheng blant kvinner. Imidlertid blir denne sammenhengen borte når vi kontrollerer for eie av bil og om føreren har mopedførerbevis. Forklaringen er at det blant ungdom på landsbygda er flere som har egen bil og som har hatt mopedførerbevis før de får førerkort for bil.

Opplæring

Det er ingen signifikant sammenheng mellom uhellsinnblanding og antall turer med privat øvelseskjøring eller med begynneralder for øvelseskjøring (heller ikke med gjennomsnittsalder for gjennomføring av trafikalt grunnkurs). Når det gjelder opplæring på trafikkskole, oppgir de som ikke har hatt uhell, flere timer enn dem som har hatt uhell. Forskjellen er på ca. 2 timer i gjennomsnitt, og den er statistisk signifikant.

Oppsummering av sammenhenger med bakgrunnsfaktorer

Sammenhengene som er beskrevet ovenfor i dette avsnittet er oppsummert i tabell 5, som viser en oversikt over signifikante bakgrunnsvariabler for alle førerne samlet, og separat for kvinner og menn. For kvinner er det bare kjøreefaring (antall måneder med førerkort) som viser signifikant sammenheng med uhellsinnblanding.

Tabell 5. Logistiske regresjonsmodeller for innblanding i uhell siste måned, separat for menn og kvinner og for alle førere samlet. p-verdi og oddsrate (OR). P-verdier under 0,1 er angitt med **fet skrift**.

Uavhengig variabel	Menn		Kvinner		Alle	
	p	OR	p	OR	p	OR
Måneder med førerkort	0,009	0,88	0,020	0,894	<0,001	0,89
Kjørelengde (km*100)	p>0,2	-	0,148	1,01	0,053	1,01
Egen bil	0,003	1,64	0,131	1,28	0,001	1,46
Mopedførerbevis	0,005	1,57	p>0,2	-	0,025	1,28
Ikkeobligatoriske timer på trafikkskole	0,027	0,98	p>0,2	-	p>0,2	-

5.1.3 Uhell under øvelseskjøring

Hovedformålet med analysene i dette kapitlet er å beregne virkningen av senket aldersgrense på ulykkesrisikoen blant de ferske førerne, dvs. ulykkesrisiko etter førerprøven. For å kunne vurdere den samlede virkningen på trafikksikkerheten er det imidlertid viktig å ta i betraktning også omfanget av ulykker som skjer under øvelseskjøringen. Datamaterialet vårt gir visse muligheter for å beregne uhellsrisiko under opplæring. I og med at anslagene på omfanget av øvelseskjøring er usikre, har vi valgt å beregne risikoen under øvelseskjøring bare i forhold til antall førere og ikke i forhold til kjørte kilometer.

Vi ser av tabell 6 at det var 49 uhell per 1000 førere under øvelseskjøring med privat ledsager, og 14 under øvelseskjøring på trafikkskole. Det er som forventet at det skjer flere uhell under privat øvelseskjøring enn på trafikkskole, fordi den private kjøringen utgjør en større andel av den samlede øvelseskjøringen. Dersom vi beregner risiko som antall uhell per time/tur på grunnlag av tallene i avsnitt 3.3, finner vi at risikoen

er 0,5 uhell per 1000 kjøretimer på trafikkskole og 0,7 uhell per 1000 turer med privat ledsager, dvs. en relativt liten forskjell. Siden vi ikke vet om det er forskjell i gjennomsnittlig kjørelengde per time/tur mellom trafikkskole og privat øvelseskjøring, kan vi ikke si noe sikkert om uhell per kjørt distanse ut fra disse tallene.

Selv om risikoen regnet som ulykker per kjørt distanse er høyere under privat kjøring enn under kjøring på trafikkskole, er det viktig å påpeke at den er klart lavere enn risikoen ved kjøring alene etter førerprøven. Antall uhell per 1000 førere i løpet av hele den private øvelseskjøringen (49 uhell) er betydelig lavere enn den første måneden med kjøring alene (71 uhell), selv om total kjørelengde under øvelseskjøringen er langt større enn den første måneden etter førerprøven.

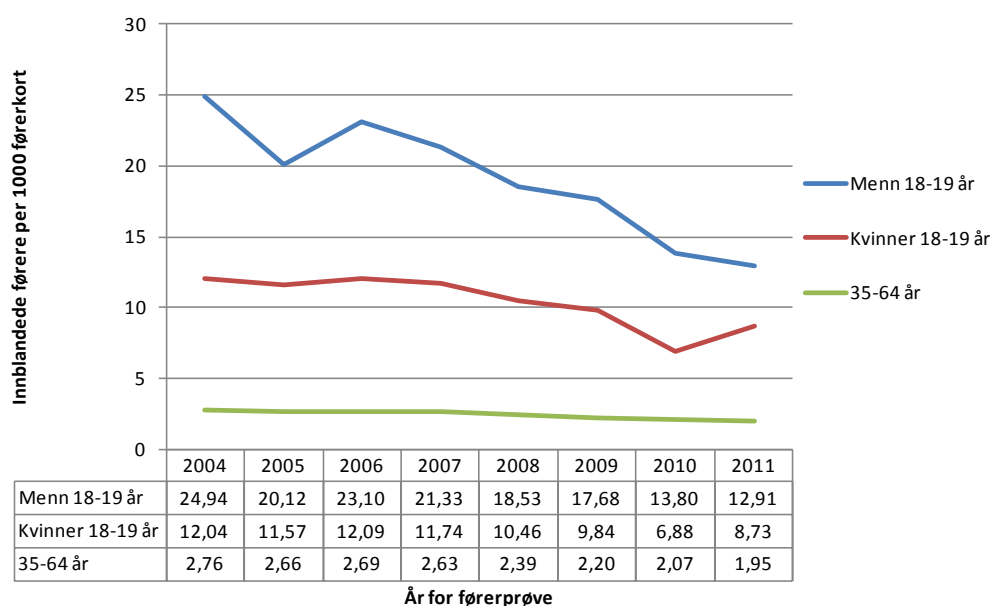
Tabell 6. Uhell under øvelseskjøring.

Type øvelseskjøring	N	Antall uhell	Uhell per 1000 førere
Med privat ledsager	6634	325	49,0
På trafikkskole	6634	92	13,9

Antall uhell under øvelseskjøring er noe høyere i denne undersøkelsen enn det var i undersøkelsene på 1990-tallet. Blant dem som tok førerkort i 1998-99, var det 39 uhell per 1000 førere under privat øvelseskjøring og 6,9 på trafikkskole. Vi ser at antallet ulykker har økt prosentvis mer for kjøring på trafikkskole enn for privat øvelseskjøring. Økningen i ulykker under øvelseskjøring på trafikkskole er forståelig på bakgrunn av at gjennomsnittlig antall timer også har økt. Den prosentvise økningen i timer på trafikkskole fra 1998-99 til 2011-12 har vært på 25 % for kvinner (fra 22,4 til 28,0 timer) og 39 % for menn (fra 17,8 til 24,8 timer), slik at en vil forvente at også antall uhell under øvelseskjøring har økt.

5.2 Personskadeulykker

Det er foretatt analyser av Statistisk sentralbyrås register over politirapporterte personskadeulykker. Vi har sammenlignet år for år ulykkesinnblandingen de første 12 måneder etter førerprøven for 18- og 19-åringer som fikk førerkort i perioden 2004-2011. Figur 15 viser innblandede førere per 1000 førerkort for disse førerne. Som sammenligningsgrunnlag er ulykkesinnblanding for tilsvarende periode for aldersgruppen 35-64 år vist i figuren. Som vist i figuren har det vært en klar nedgang i ulykkesinnblandingen blant de unge førerne, særlig blant menn. Men det er også en nedgang blant førere generelt (aldersgruppen 35-64 år), og for å finne ut om nedgangen er større for de unge førerne enn for aldersgruppen 35-64 år, har vi beregnet prosentvis nedgang. For unge menn er det en nedgang fra 2004 til 2011 på 48,3 % . Tilsvarende nedgang for unge kvinner er 27,5 % og for aldersgruppen 35-64 år 29,3 %. Det ser altså ut til at nedgangen i ulykkesinnblanding blant unge menn har vært større enn både for unge kvinner og for øvrige aldersgrupper.



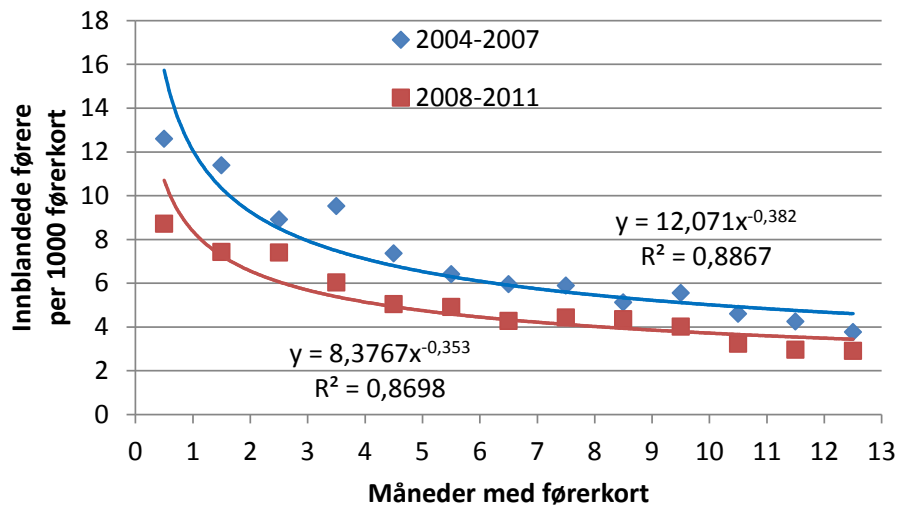
Figur 15. Innblanding i personskadenulykker første 12 måneder etter førerprøven, for førere som fikk førerkort før fylte 20 år, etter år for førerkort (2004-2011) og kjønn. Innblanding i personskadenulykker blant førere i aldersgruppen 35-64 år etter år for ulykken.⁸ Innblandede førere per 1000 førerkort.

Blant dem som fikk førerkort før fylte 20 år, var nedgangen i ulykkesinnblanding fra 2004 til 2011 signifikant større for menn enn for kvinner ($z=3,63$; $p<0,001$)⁹. Nedgangen blant menn er også signifikant større enn for førere i aldersgruppen 35-64 år ($z=2,55$; $p<0,02$). Endringen blant unge kvinner er ikke signifikant større enn blant aldersgruppen 35-64 år.

I figur 16 har vi delt åtteårsperioden 2004-2011 for førerprøve (jfr. figur 15) i to fireårsperioder (2004-2007 og 2008-2011) og sammenlignet de to periodene mht. ulykkesinnblanding måned for måned i 13 måneder etter førerprøven. Figuren viser både datapunkter og trendlinjer som er føyd til dataene. Vi ser at nivået for 2008-2011 er lavere enn for 2004-2007 for alle månedene. Det er også en tendens til at nedgangen fra 2004-2007 til 2008-2011 er størst for de første månedene etter førerprøven; imidlertid er denne tendensen ikke statistisk signifikant. Størst nedgang de første månedene er hva en ville forvente som en følge av økt kjøreefaring før førerprøven, og selv om ikke effekten er signifikant større de første månedene, kan tendensen tenkes å indikere en mulig effekt av at gjennomsnittlig kjørelengde i opplæringsperioden har økt.

⁸ Antall innblandede førere i aldersgruppen 35-64 år er satt lik gjennomsnittet av angitt og etterfølgende år, for at tidsperioden skal være mest mulig sammenlignbar med de første 12 måneder etter førerprøven for de unge førerne, hvor gjennomsnittlig tidspunkt for utstedt førerkort er antatt å være midt i det angitte året.

⁹ Signifikanstesting av forskjellene mellom førergruppene når det gjelder endring over tid i ulykkesinnblanding er gjort ved at endringen først er omregnet til relativ risiko. Forskjellen mellom gruppene relative risikoendringer er så testet som beskrevet av Altman og Bland (2003).



Figur 16. Innblanding i personskadenulykker blant 18-20-årige bilførere etter tidsperiode og antall måneder med førerkort. Trendlinjer med formler. (R^2 viser hvor stor andel av variasjonen i dataene som forklares av trendlinjene.)

6 Atferd og holdninger

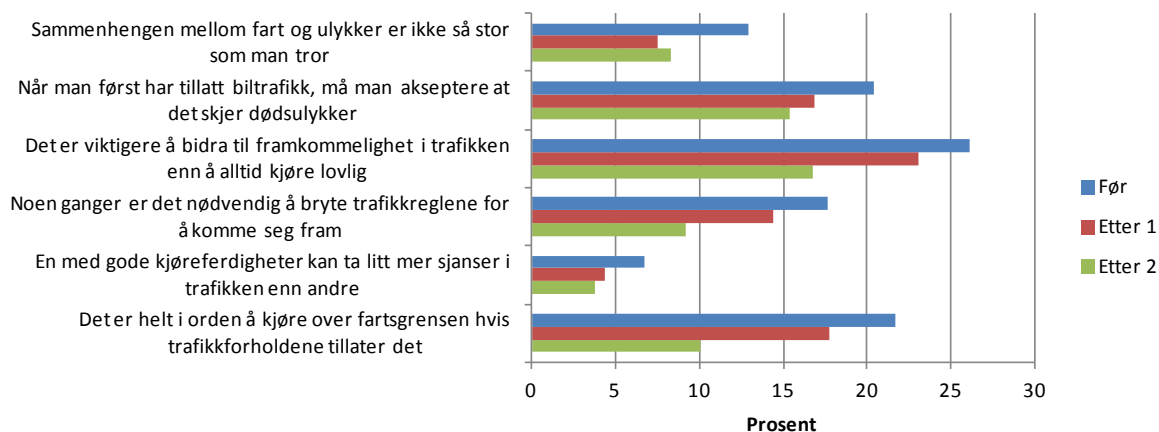
Når det gjelder resultatene for kjøreatferd, holdninger og livsstil, har vi sammenlignet førgruppen (førerkort i 2004) både med dem som fikk førerkort i 2007-08 ("Etter 1") og dem som fikk førerkort i 2011-12 ("Etter 2").

Et gjennomgående trekk ved resultatene er at det er klare endringer fra Før til Etter-2 i retning av mer positive holdninger til trafikksikkerhet, og mer korrekt og forsiktig kjøreatferd. I dette kapitlet vil vi vise resultatene for utvalgte spørsmål innenfor hvert av temaene det ble spurt om.

6.1 Oppfatninger om trafikksikkerhet

Det har vært en signifikant nedgang i andelen førere som er enige i påstander om at "det er i orden å kjøre over fartsgrensen", at "en med gode kjøreferdigheter kan ta mer sjanser", at det noen ganger er "nødvendig å bryte trafikkreglene, og en rekke andre lignende "negative" trafikksikkerhetspåstander.

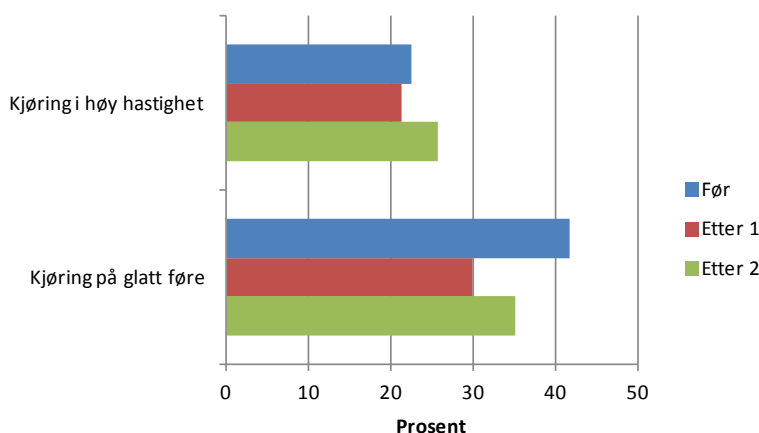
Som vist i figur 17, er andelen som er enig i at det er i orden å kjøre over fartsgrensen mer enn halvert fra "før" til "etter 2". Også for påstanden om at det kan være nødvendig å bryte trafikkreglene, er andelen enige nesten halvert.



Figur 17. Førere som har svart "enig" eller "helt enig" på spørsmål om oppfatninger av trafikksikkerhet, etter undersøkelsestidspunkt.

6.2 Vurderinger av egen kjøreferdighet

Svarerne ble bedt om å sammenligne seg selv med andre førere på samme alder og av samme kjønn når det gjaldt fem ulike ferdigheter. For to av disse var det signifikante forskjeller i andelen som vurderte seg selv som bedre enn andre førere (figur 18).

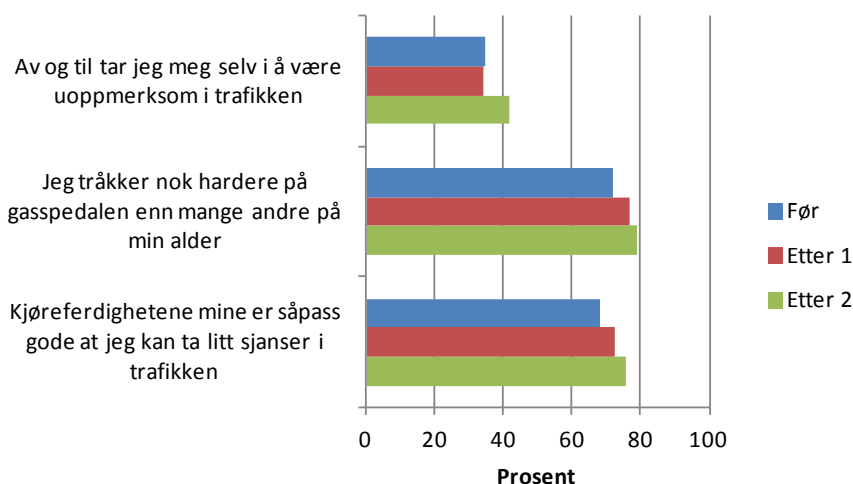


Figur 18. Førere som synes de er "litt bedre" eller "mye bedre" enn bilførere på samme alder og av samme kjønn når det gjelder kjøreferdighet, etter undersøkelsestidspunkt.

Vi ser at det har vært en liten økning i andelen som synes de er bedre til å kjøre i høy hastighet.

Når det gjelder kjøring på glatt føre, har det derimot vært en klar og signifikant nedgang i andelen som synes de er bedre. Dette kan kanskje tyde på en økt respekt for risikoen ved kjøring på glatt føre.

Svarerne skulle også angi i hvilken grad de var enige eller uenige i ulike utsagn om egen kjøreferdighet. Som vist i figur 19, er det en endring i positiv retning for tre av utsagnene. Når flere er uenig i at de er uoppmerksomme i trafikken, tyder det på at de er blitt mer oppmerksomme. Det er også færre som sier de trækker hardere på gasspedalen enn andre, og det er færre som vurderer at kjøreferdighetene er så gode at de kan ta sjanser i trafikken.



Figur 19. Førere som svarer "uenig" eller "helt uenig" på utsagn om egen kjøreferdighet, etter undersøkelsestidspunkt.

6.3 Samhandling og kjøremåte

6.3.1 Samhandling i vikepliktssituasjoner

Det ble stilt 3 spørsmål om samhandling i vikepliktssituasjoner (for skisser over situasjonene vises til vedleggene 1-3). De fleste spørsmålene om samhandling som er benyttet i denne undersøkelsen, er hentet fra Torkel Bjørnskaus doktoravhandling (Bjørnskau, 1994).

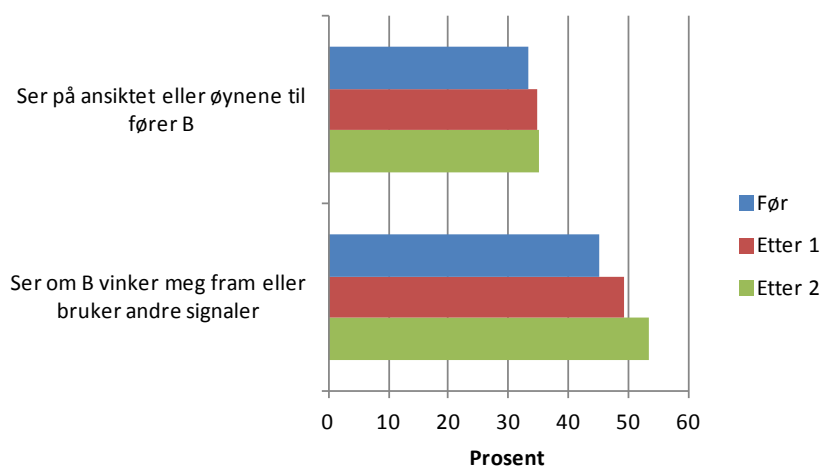
Et av spørsmålene gikk på i hvilken grad en noen gang er i tvil om hvem som skal kjøre først i en situasjon hvor det kommer en bil (Bil B) fra høyre på en mindre vei. Det var en signifikant nedgang fra før til etter i andelen som svarer at de alltid kjører først selv, fra 3,8 til 2,0 prosent. Selv om denne andelen i utgangspunktet er lav, kan resultatet tyde på en endring i retning av mer defensiv kjøreatferd.

De som svarte at de noen ganger er i tvil eller "vet ikke", ble spurt om i hvilken grad de ser etter bestemte kjennetegn ved den andre bilen/føreren når de vurderer om de skal kjøre først.

Som vist i figur 20 har det vært en tydelig økning i andelen som ofte eller alltid ser etter om den andre føreren gir tegn til at "vår" fører skal kjøre først. Det er også en liten (men signifikant) økning i andelen som ser på ansiktet eller øynene til fører B.

Videre er det en svak tendens til at flere ser på hvor fort den andre bilen kommer mot krysset, mens det ikke er noen endring i andelen som ser etter om den andre føreren nøler.

Blant kvinnelige førere er det en signifikant nedgang i andelen som legger merke til om fører B er mann eller kvinne. Det kan bety at kjønn oppleves å ha blitt en mindre signifikant indikator på defensiv kjøring.



Figur 20. Førere som svarer at de ofte eller alltid ser etter tegn hos den andre føreren når de er i tvil om hvem som skal kjøre først i en vikepliktsituasjon, etter undersøkelsestidspunkt.

Den andre samhandlingssituasjonen gikk på hvor ofte en kjører først i en situasjon med et kryss hvor en har vikeplikt for en bil fra høyre, som på sin side har vikeplikt for bil fra sin høyre side. Her finner vi en signifikant endring for kvinnelige førere, i retning av de oftere kjører først; økningen (i antall av 10 tilfeller) er fra 4,73 før til 5,08 etter.

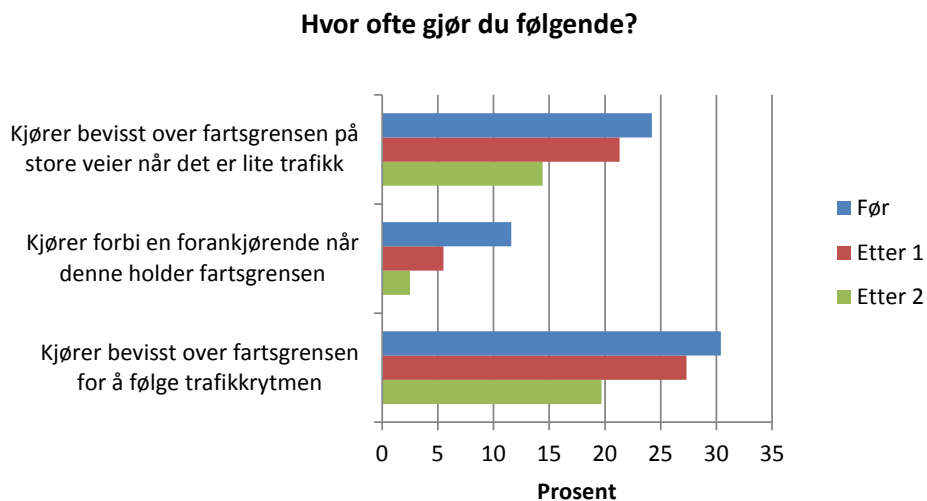
En forskjell bare blant menn finner vi på spørsmålet om når en velger å bytte felt ved innsnevring fra to til ett felt og det feltet en kjører i har vikeplikt. Her er det signifikant økning fra 33,0 til 40,4 prosent av mennene som svarer at de skifter felt med en gang; altså en endring i retning av mer defensiv kjøring, mens det ikke er noen endring blant kvinnene.

6.3.2 Kjøremåte

En forskjell bare blant kvinner finner vi for spørsmålet om hvor ofte en kjører på gult lys når en kan komme gjennom krysset før det blir rødt; her er økningen fra 4,41 til 4,68 (av 10 tilfeller).

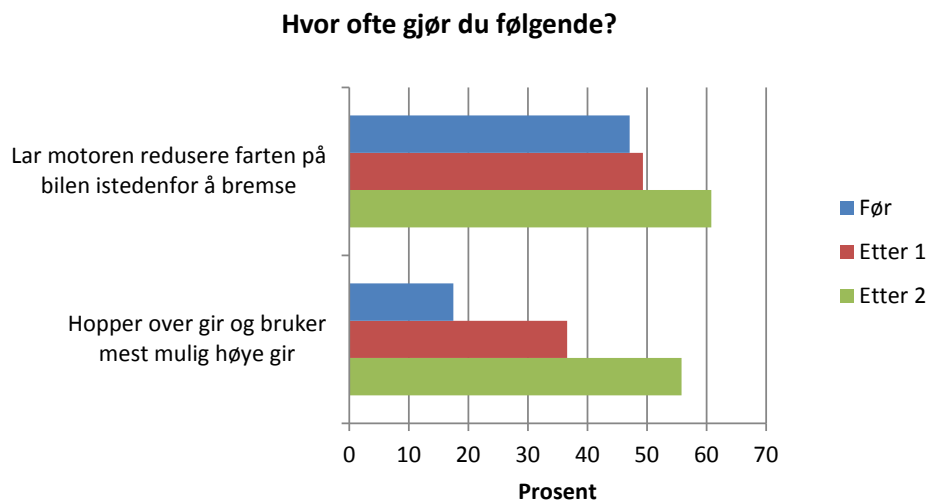
Det ble stilt 7 spørsmål om kjøremåte hvor svarerne skulle krysse av for hyppighet på en skala fra aldri til svært ofte/alltid. Figur 21 viser andelen som har krysset av for "ofte" eller "svært ofte/alltid" for fartsrelaterte spørsmål som er negativt vinklet (dvs. at en lav andel er ønskelig).

Vi finner en klar og signifikant nedgang for alle tre spørsmålene i andelen som rapporterer negativ fartsatferd.

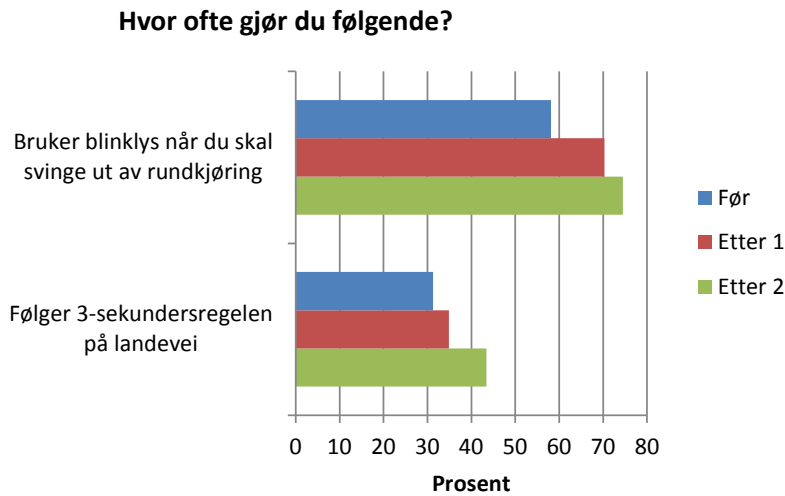


Figur 21. Førere som svarer "ofte" eller "svært ofte/alltid" på spørsmål om fartsøvertredelser, etter undersøkelsestidspunkt.

To av spørsmålene handlet om å følge regler, henholdsvis 3-sekundersregelen og blinking ut fra rundkjøring, og vi ser en klar økning i andelen førere som svært ofte eller alltid følger begge disse reglene (figur 22).



Figur 22. Førere som har svart "svært ofte eller alltid" på spørsmål om kjøremåte, etter undersøkelsestidspunkt.



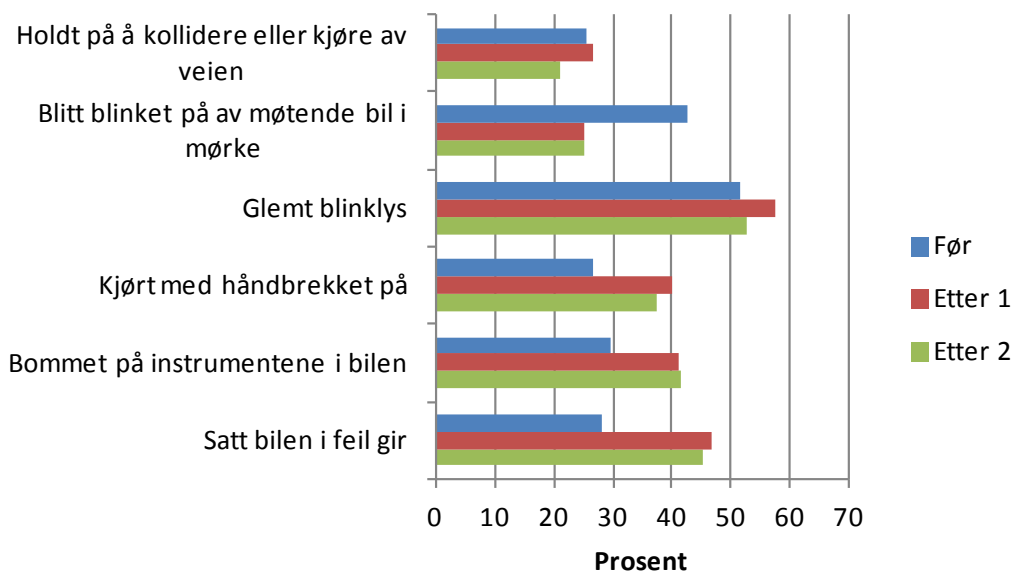
Figur 23. Førere som svarer "ofte" eller "svært ofte/alltid" på spørsmål om kjøremåte, etter undersøkelsestidspunkt.

To spørsmål dreide seg om energiøkonomisk eller "miljøriktig" kjørestil. Svarene på disse er vist i figur 23, og vi ser en svært stor endring i atferd. På spørsmålet om hvor ofte en hopper over gir og bruker mest mulig høye gir, er andelen nå 3 ganger høyere enn den var før endringen. Det er grunn til å tro at dette henger sammen med økt fokus på økonomisk kjørestil i føreropplæringen.

6.4 Feilhandlinger

Det ble spurt om hvor mange ganger svarerne hadde gjort hver av sju feilhandlinger i løpet av den siste måneden, og det var signifikant forskjell mellom svarfordelingene Før og Etter 2 for alle feilhandlingene. Figur 24 viser andelen som har gjort hver av disse feilhandlingene minst én gang, og vi ser at det har vært en økning i andelen som har kjørt med håndbrekket på, bommet på instrumenter i bilen (f.eks. slått på vindusviskere i stedet for blinklys) eller satt bilen i feil gir. På den andre siden har det vært en nedgang i andelen som har vært nær ved å kollider eller kjøre av veien og i andelen som er blitt blinket på av møtende bil i mørke. Når det gjelder å glemme å slå på eller av blinklys, er ikke forskjellen i figur 24 signifikant (hvor vi ser på andelen som har glemt det minst én gang). Ser vi derimot på andelen som svarer at de har glemt blinklys mer enn seks ganger, noe som kan tolkes som at en har for vane å glemme det (eller bevisst lar være å bruke blinklys?), finner vi en signifikant *nedgang* fra "før" til "etter 2" fra 5,8 til 2,4 prosent.

Samlet sett kan disse resultatene tyde på en nedgang i feilhandlinger relatert til trafikal atferd og samhandling (ulykker, blende ned for møtende bil, bruke blinklys), mens det er en økt rapportering av feil knyttet til teknisk håndtering av bilen (håndbrekk, instrumenter, gir).

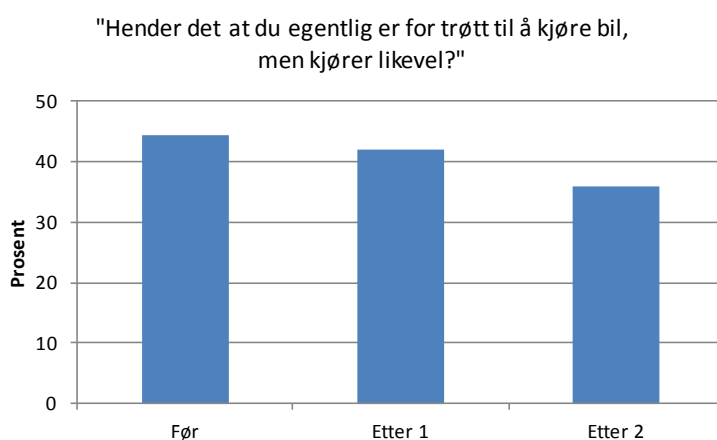


Figur 24. Førere som svarer at de har gjort ulike feilhandlinger under bilkjøring minst 1 gang siste måned, etter undersøkelsestidspunkt.

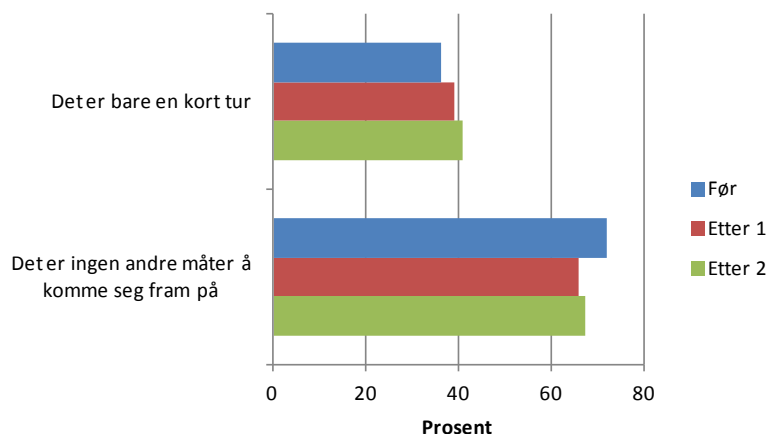
6.5 Trøtthet og lange kjøreturer

6.5.1 Kjøring i trøtt tilstand

Det har vært en signifikant nedgang i andelen som svarer at det hender de kjører bil selv om de egentlig er for trøtte, fra 44,5 % til 35,8 % (figur 25). Når det gjelder begrunnelser blant dem som gjør dette, ser vi av figur 26 at det har vært en økning i andelen som kjører i trøtt tilstand fordi det er en kort tur, og en nedgang i andelen som gjør det fordi det ikke er noen andre måter å komme seg fram på. Hvis dette er uttrykk for en endring i retning av at relativt flere kjører i trøtt tilstand bare når det er en kort tur, kan det bety en reduksjon i samlet eksponering for kjøring i trøtt tilstand.



Figur 25. Førere som svarer at de av og til kjører i trøtt tilstand, etter undersøkelsestidspunkt.



Figur 26. Begrunnelser for å kjøre i trøtt tilstand, etter undersøkelsestidspunkt.

6.5.2 Påstander om trøtthet

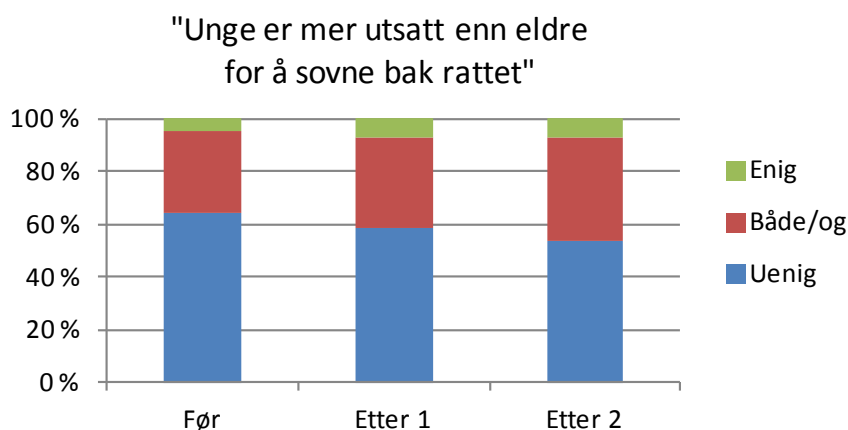
Svarerne skulle angi grad av enighet i følgende tre¹⁰ påstander om trøtthet:

”Unge er mer utsatt enn eldre for å sovne bak rattet”

”Få ulykker skyldes at bilister har sovnet bak rattet”

”Hvem som helst kan oppleve å sovne bak rattet”

Det er en klar og signifikant endring i retning av økende enighet i den første påstanden (figur 27). Dvs. at en større andel erkjenner at unge er mer utsatt for å sovne bak rattet. Imidlertid er andelen som er enige i denne påstanden, lav i utgangspunktet, slik at det mest korrekte vil være å si at det har vært en nedgang i andelen som er uenige i påstanden.



Figur 27. Grad av enighet i påstand om sovning bak rattet, etter undersøkelsestidspunkt.

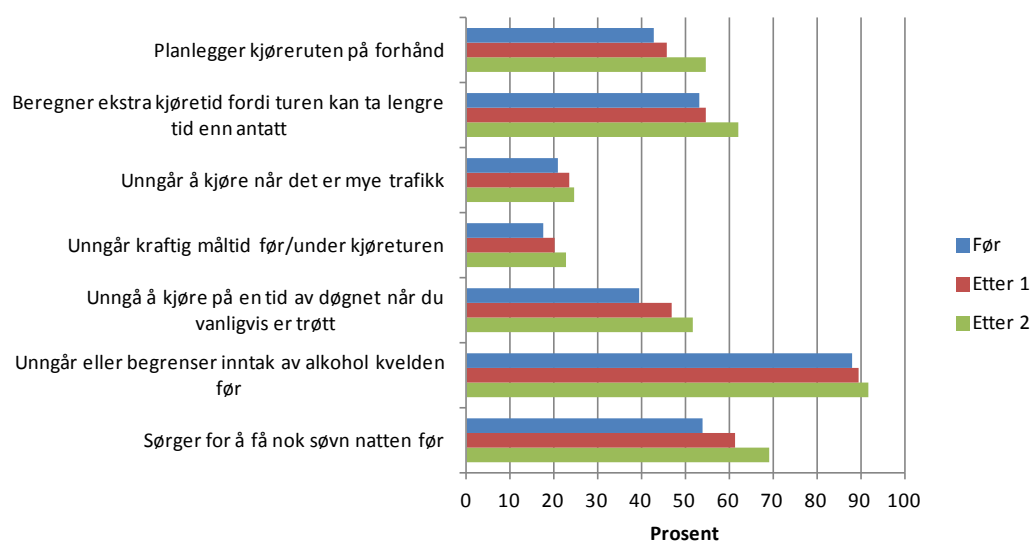
¹⁰ Det var fire påstander om trøtthet i spørreskjemaene, men ved en feiltagelse ble formuleringen av den ene påstanden endret i den siste undersøkelsen, slik at svarene ikke er sammenlignbare. Denne påstanden er derfor utelatt fra analysene.

For påstanden om at hvem som helst kan oppleve å sovne bak rattet, var det signifikant økning i enighet fra Før til Etter 2 blant kvinner (fra 66 til 69 prosent enig eller helt enig), mens det ikke var noen endring blant menn. Dette kan tyde på en økende bevissthet blant kvinner om problemet med sovning bak rattet.

Når det gjelder påstanden om at få ulykker skyldes sovning, var det i alle tre undersøkelsene et stort flertall som var uenige. Andelen som er uenige har imidlertid gått litt ned fra Før til Etter 2. Dette kan tyde på at det er litt færre nå som tror at søvnulykker er et stort problem.

6.5.3 Lange turer

Det ble spurt om hvor ofte svarene tar ulike forholdsregler når de skal kjøre lengre turer (mer enn 2 timer), blant annet for å unngå trøtthet. For sju av åtte forholdsregler det ble spurt om, var det signifikant endring fra Før til Etter 2, og alle endringene går i retning av større andel som ofte tar forholdsregler blant førerne i etterundersøkelsen (figur 28). Den ene forholdsregelen hvor det ikke var noen endring, var ”legger inn pauser underveis”, hvor andelen som gjør dette ofte eller svært ofte, lå rundt 50 % både før og etter.

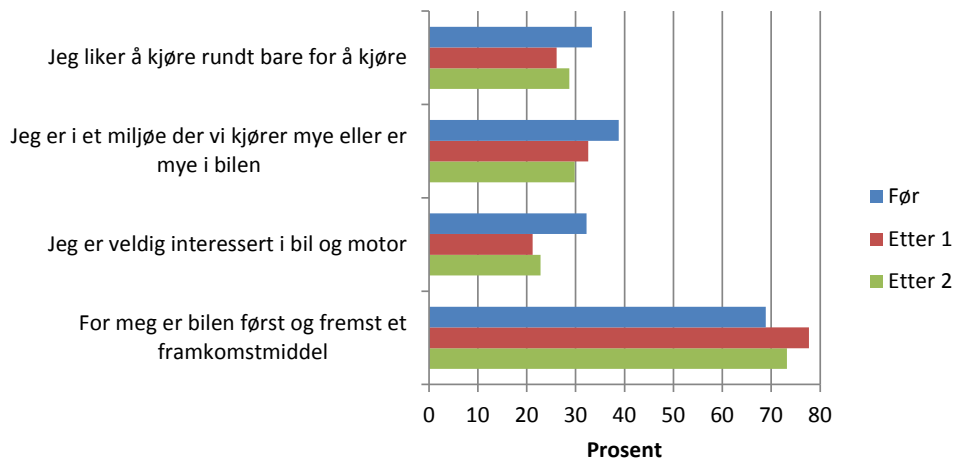


Figur 28. Førere som har svart ”ofte” eller ”svært ofte” på spørsmål om forholdsregler ved lange turer, etter undersøkelsestidspunkt.

6.6 Livsstil, generelle holdninger og tenkemåter

6.6.1 Interesse for bil og bilkjøring

Det ser ut til å ha vært en viss endring i forholdet til bilkjøring, i retning av et mer pragmatisk syn på bilbruk. Andelen som ser på bilen først og fremst som et framkomstmiddel, har økt signifikant (figur 29), og i tråd med dette har det vært en nedgang i andelen som liker å kjøre bare for å kjøre, som er i et ”bilmiljø”, eller som er veldig interessert i bil og motor.

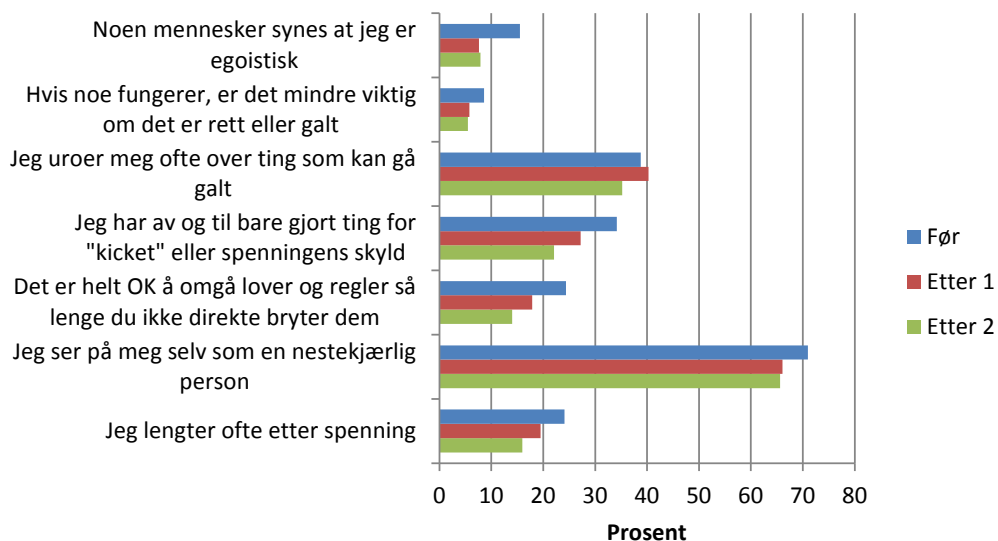


Figur 29. Førere som har svart "enig" eller "svært enig" på påstander om forhold til bil og bilkjøring, etter undersøkelsestidspunkt.

6.6.2 Generelle holdninger og tenkemåter

Spørreskjemaet inneholdt ni påstander om mer generelle holdninger, oppfatninger og personlighetsrelaterte tenkemåter, som er uavhengig av bilkjøring, hvor svarene skulle angi hvor godt påstandene passet for en selv, ved å krysse av for grad av enighet.

For åtte av påstandene (figur 30) var det signifikant forskjell mellom Før og Etter 2, og alle forskjellene unntatt én («Jeg ser på meg selv som en nestekjærlig person») gikk i retning av mer sosialt akseptable (eller "politisk korrekte") holdninger over tid. Den ene påstanden hvor det ikke var noen signifikant forskjell, var "Jeg kjenner meg sjelden redd eller engstelig".



Figur 30. Førere som har svart "enig" eller "svært enig" på påstander om egne personlige holdninger, oppfatninger og tenkemåter, etter undersøkelsestidspunkt.

7 Diskusjon og konklusjoner

Den umiddelbare effekten av den nye læreplanen kom som en direkte følge av innføringen av grunnkurset (i 2003) som et krav for å begynne øvelseskjøring. Dette førte til at mange ventet lenger med å starte opplæringen, sammenlignet med dem som begynte opplæring etter gammel ordning. Resultatet var at omfanget av privat øvelseskjøring gikk ned.

Videre førte innføringen av ny læreplan til en økning i omfanget av opplæring på trafikkskole, både ved at det ble flere obligatoriske timer og ved at også antallet ikkeobligatoriske timer økte. En mulig forklaring på økning i antall ikkeobligatoriske timer kan være at den trinnvise modellen med veiledningstimer fører til tettere kontakt mellom trafikkskole og elev fra et tidlig stadium i opplæringen, og at grunnkurset også bidrar til dette.

Totaleffekten ser ut til å ha vært en moderat økning i det samlede omfanget av kjøreopplæring.

Et viktig spørsmål er om varigheten av kjøreopplæringen er endret, i og med at det ut fra et læringspsykologisk perspektiv er ønskelig at opplæringen strekker seg over en lang periode. På den ene siden kunne økningen i startalder bety at opplæringsperioden blir kortere. Men på den andre siden var det en nedgang i andelen som tar førerkort tidlig (som 18- eller 19-åringer) fra årene før innføring av den nye læreplanen og til de første årene etterpå; dvs. at gjennomsnittsalderen for førerkorterverv økte. Dermed er det tenkelig at varigheten av opplæringsperioden ikke har gått ned. Imidlertid har vi ikke data som kan gi oss eksakte anslag på endringer fra før til etter 2005 i lengden av opplæringsperioden. Trolig har det ikke skjedd store endringer.

For å kunne forklare eventuelle endringer i ulykkesinnblanding fra før til etter innføring av ny læreplan, er det viktig også å se på endringer i bilbruk. En faktor som kan ha hatt betydning, er at det blant de ferske førerne har vært en nedgang i andelen menn som har egen bil eller som kjører bil daglig. I tråd med dette har det også vært en liten nedgang i gjennomsnittlig kjørelengde. Videre har det vært en nedgang i andelen som kjører bil natt til lørdag eller søndag, dvs. på de tidspunktene hvor risikoen er høyest. Blant kvinner har det derimot vært en markant økning i andelen som har tilgang til bil, og en svak økning i omfanget av bilkjøring.

Disse endringene i bilbruk og eksponering gjør at en vil forvente nedgang i ulykkesinnblanding blant menn, og i mindre grad blant kvinner.

Både spørreundersøkelsen og analysene av personskadeulykker viser at ulykkesinnblanding har gått signifikant ned blant menn, mens det har vært bare en mindre nedgang blant kvinner. Ulykkesnedgangen blant menn kan i stor grad forklares av at endringene i bilbruk som er beskrevet ovenfor. Dette forklarer også i stor grad forskjellen i ulykkesutviklingen mellom menn og kvinner.

Det har vært en klar endring i positiv retning fra 2004 til 2011-12 når det gjelder de unge bilførernes oppfatninger og holdninger med hensyn til trafiksikkerhet; blant annet er det en reduksjon på over 50 prosent i andelen som er enig i påstanden om at

”det er helt i orden å kjøre over fartsgrensen hvis trafikforholdene tillater det”. Samme positive tendens går igjen for en rekke spørsmål, både når det gjelder vurdering av egne kjøreferdigheter, samhandling i trafikken, kjøremåte, feilhandlinger, kjøring i trøtt tilstand, og forebyggende tiltak mot trøtthet bak rattet. Dette må sies å være et slående resultat, og det tyder på en vesentlig endring i unge bilføreres generelle holdning til bilkjøring, noe som også viser seg i at andelen som er enig i at bilen først og fremst er et framkomstmiddel, har økt, selv om denne andelen også var høy også i 2004. Økningen var fra 69 prosent i førundersøkelsen til 78 og 73 prosent i etterundersøkelsene.

Det er vanskelig å si om denne positive utviklingen i holdninger og atferd er spesifikk for bilkjøring, eller om den er uttrykk for en mer generell trend i samfunnsutviklingen. Eksempelvis hevdes det i en nylig utkommet rapport fra NOVA om det såkalte Ungdata-prosjektet (Bakken, 2013) at ungdom er blitt ”stadig mer veltilpassede og skikkelige”. I rapporten er dette eksemplifisert bl.a. ved reduksjon av ”typiske ungdomsproblemer knyttet til rus og kriminalitet”, ved at elevene i økende grad støtter opp om skolen, og at det er ”blitt vanskeligere å finne verdier og holdninger i ungdomsbefolkningen som eksplisitt peker mot en egen ungdomskultur”. Dersom dette er riktig, er det grunn til å tro at også atferd og holdninger i trafikken vil bli berørt, uavhengig av hvilke spesifikke tiltak som er satt inn på dette feltet.

Det er selvsagt ikke mulig å peke på enkeltårsaker verken til den generelle utviklingen blant ungdom som beskrives i NOVA-rapporten, eller til den positive utviklingen vi finner når det gjelder unge bilførere. En sterkere fokusering på holdninger til trafikksikkerhet i den nye læreplanen – og dermed i den obligatoriske opplæringen – kan ha bidratt til noen av de endringene vi finner hos de unge bilførerne.

Når det gjelder andre mulige effekter av den nye læreplanen for klasse B, er det to resultater som er verdt å nevne. For det første finner vi en tydelig endring i selvrapportert atferd når det gjelder mer miljøvennlig og energiøkonomisk kjørestil, noe som høyst sannsynlig henger sammen med at dette er et tema som er sterkere fokusert i den nye læreplanen enn det var i kjøreopplæringen tidligere.

Det andre resultatet er at det blant menn ser ut til å være en sammenheng mellom mange timer på trafikkskole og lav ulykkesinnblanding. Det er interessant å se dette i forhold til tidligere analyser av sammenheng mellom risiko og omfang av opplæring (både privat og på trafikkskole), som ble foretatt på grunnlag av undersøkelsene fra 1990-tallet (Sagberg, 2002). Da ble det funnet at elever som hadde mer enn 25 timer på trafikkskole, hadde lavere risiko etter førerprøven enn dem som hadde mindre opplæring. Denne sammenhengen gjaldt imidlertid bare for dem som også hadde mer enn 25 turer med privat øvelseskjøring. Resultatene den gangen ble tolket i retning av en omvendt U-formet sammenheng mellom opplæring og senere risiko, som kunne forklares ved at opplæring påvirker både faktiske ferdigheter og opplevd trygghet og tro på egne ferdigheter, og at læringskurvene for subjektive og objektive ferdigheter er ulike. Dermed kan det tenkes at overvurdering av ferdigheter forekommer i størst grad ved moderat omfang av øvelseskjøring, slik at den etterfølgende risikoen er høy når en begynner å kjøre alene. Mer omfattende øvelseskjøring vil kunne korrigere denne overvurderingen, slik at de som har øvelseskjørt mest, har lavere risiko.

Våre resultater er forenlige med denne hypotesen. Siden det totale omfanget av øvelseskjøring (privat og trafikkskole) er høyere enn tidligere, kan det tenkes at de

fleste er over toppen på den omvendte U-en, slik at ytterligere øvelseskjøring er forbundet med lavere risiko.

Til tross for at det trafikale grunnkurset i starten virket som en barriere mot øvelseskjøring, har den nye læreplanen totalt sett ført til større samlet omfang av øvelseskjøring, noe som kan ha bidratt i en viss grad til nedgang i ulykkesrisiko. Økningen i timetall er imidlertid beskjeden, slik at det er liten grunn til å tro at det har hatt noen stor effekt på risikoen. Den viktigste forklaringen på at risikoen har gått ned særlig mye blant menn, er høyst sannsynlig endringene i biltilgang og bilbruk som er omtalt foran.

Resultatene gir ingen grunn til å endre tidligere hypoteser om at ytterligere økning i mengdetreningen vil være effektivt for å forsterke trenden i retning av lavere ulykkesrisiko blant ferske førere (Sagberg, 2002; Sagberg og Gregersen, 2005). Effektive tiltak for å oppnå dette vil eksempelvis være å stille minimumskrav både til omfang og varighet av opplæringsperioden.

8 Referanser

- Altman, D. G., & Bland, J. M. (2003). Interaction revisited: The difference between two estimates. *British Medical Journal* 326, 219.
- Bakken, A. (red.) (2013). Ungdata. Nasjonale resultater 2010 – 2012. *NOVA Rapport 10/13*. Oslo: Norsk institutt for forskning om oppvekst, velferd og aldring
- Bjørnskau, T. (1994). Spillteori, trafikk og ulykker - en teori om interaksjon i trafikken. *TØI-rapport 287*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2009). Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk. *TØI-rapport 1042*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Moe, D. (1996). Evaluering av opplæring til førerkort klasse B. Gammel ordning (1994) og ny ordning (1995). *Rapport STF22A96611*. Trondheim: SINTEF Bygg og miljøteknikk.
- Sagberg, F. (1997). Unge føreres risikoutvikling - evaluering av endrede regler for føreropplæring og førerprøve klasse B. *TØI-rapport 371*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. (2000). Evaluering av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbil. Ulykkesrisiko etter førerprøven. *TØI-rapport 498*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. (2002). Mengdetrening, kjøreeerfaring og ulykkesrisiko. *TØI-rapport 566*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F., Gregersen, N. P., (2005). Effects of lowering the age limit for driver training. I: Underwood, G. (red.) *Traffic and transport psychology: Theory and application* (pp. 171-178). Oxford: Elsevier Ltd.
- Statens vegvesen (2004). *Håndbok 252 Læreplan førerkortklasse B og BE*. Oslo: Vegdirektoratet.

Vedlegg 1. Spørreskjema for førundersøkelsen

Hvilket fylke bor du i?

- | | | | |
|----------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|
| Østfold..... | <input type="checkbox"/> | Rogaland..... | <input type="checkbox"/> |
| Akershus..... | <input type="checkbox"/> | Hordaland..... | <input type="checkbox"/> |
| Oslo | <input type="checkbox"/> | Sogn og Fjordane . | <input type="checkbox"/> |
| Hedmark..... | <input type="checkbox"/> | Møre og Romsdal . | <input type="checkbox"/> |
| Oppland..... | <input type="checkbox"/> | Sør-Trøndelag..... | <input type="checkbox"/> |
| Buskerud | <input type="checkbox"/> | Nord-Trøndelag.... | <input type="checkbox"/> |
| Telemark | <input type="checkbox"/> | Nordland..... | <input type="checkbox"/> |
| Vestfold..... | <input type="checkbox"/> | Troms | <input type="checkbox"/> |
| Aust-Agder ... | <input type="checkbox"/> | Finnmark | <input type="checkbox"/> |
| Vest-Agder ... | <input type="checkbox"/> | | |

Bosted

- By med over 50000 innbyggere.....
- By med under 50000 innbyggere.....
- Tettsted
- Spredtbygd område.....

Kjønn

- Kvinne Mann

Når er du født?

<input type="text"/>	19	<input type="text"/>
mnd		År

Hva slags tilgang har du til bil?

- Eier bil selv.....
- Disponerer annen bil som ied kan
- Husstanden disponerer bil som jeg kan låne av og til
- Kan av og til låne bil av venner/kjente.....
- Har vanligvis ikke tilgang til bil.....

Omtrent hvor ofte kjører du bil?

- Daalia.....
- 5-6 daer i uka
- 3-4 daer i uka
- 1-2 daer i uka
- Sieldnere.....

Omtrent hvor langt kjørte du bil til sammen i løpet av siste uke (dvs i går + de seks dagene før)?

- 0-50 km.....
- 51-200 km
- 201-400 km
- 401-600 km
- 601-800 km
- 800 km eller mer

Omtrent hvor ofte er du passasjer i bil?

- Daalia.....
- 5-6 daer i uka
- 3-4 daer i uka
- 1-2 daer i uka
- Sieldnere.....

Hva var din alder når du fikk førerekortet?

.....år og mnd

Hadde du sertifikat for lett MC eller mopedførerbevis før du tok lappen for bil?

- Ja Nei

Har du tatt Trafikalt grunnkurs?

- Ja Nei

Hvor mange kjøretimer ved kjøreskole hadde du?

Omtrent hvor mye privat øvelseskjøring hadde du i tillegg?

(intervall 0, 1-5, 6-10, 11-15, 15-20, 20-25, 26-30, 31-35, 36-40, mer enn 40)

Hvis mer enn 0:

Hvor gammel var du da du startet å øvelseskjøre privat?

.....år og mnd

Skjedde privat øvelseskjøring i samarbeid med kjøreskole

- Ja Nei

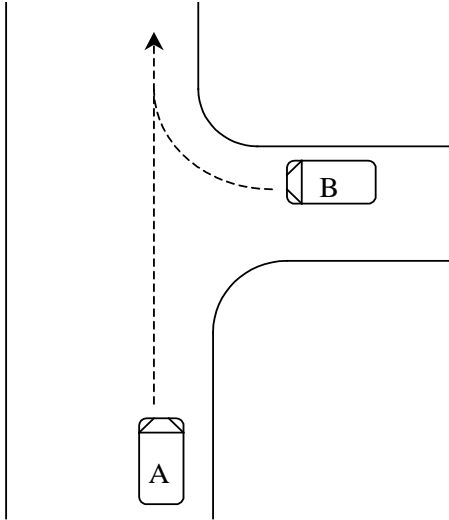
Oppfatninger om trafikk og bilkjøring

Her følger noen oppfatninger om trafikk og bilkjøring. Angi i hvilken grad du er enig eller uenig i følgende påstander (marker ett alternativ for hver påstand)

	Helt uenig	Uenig	Både og	Enig	Helt enig
Det er helt i orden å kjøre over fartsgrensen hvis trafikkforholdene tillater det	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ofte er det slik at jo bedre ferdigheter en sjåfør har, jo hurtigere kan hun/han tillate seg å kjøre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noen ganger er det nødvendig å bryte trafikkreglene for å komme seg frem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er viktigere å bidra til fremkommelighet i trafikken enn å alltid kjøre lovlig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det må mange års erfaring til før man blir en god sjåfør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sjekker alltid bilen nøye før jeg kjører en lang tur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Når man først har tillatt biltrafikk, må man aksepterte at det skjer dødsulykker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ikke noen sammenheng mellom høy fart og ulykker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet trafikkulykker vært redusert kraftig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Selv en kollisjon i lav hastighet kan gi alvorlige skader for fører og passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis man har airbag i bilen, trenger man egentlig ikke å bruke bilbelte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hovedårsaken til de fleste trafikkulykker er feil og feilvurderinger som trafikantene gjør	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om hvordan du kjører bil

Tenk deg at du kommer kjørende i ca. 50 km/t på en ganske bred vei. Du er A på tegningen og du nærmer deg et kryss der det kommer en annen bil (B på tegningen) fra høyre. B skal svinge inn på den samme veien som du kjører (se tegningen). Krysset har ingen spesiell vikepliktsregulering noe som innebærer at høyreregelen gjelder. B kommer fra høyre, men du kommer på en større og bredere vei.



Hender det at du er i tvil om du eller B skal kjøre først i slike situasjoner? Marker kun ett alternativ

Ja, det hender

Nei, jeg lar alltid B kjøre først

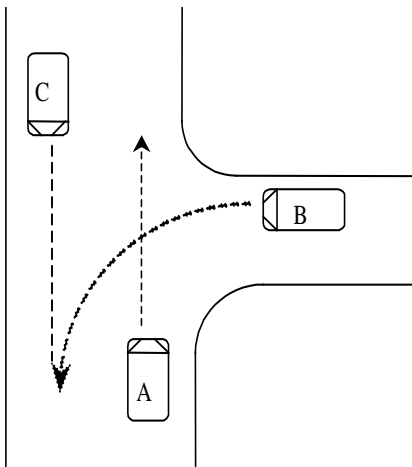
Nei, jeg kjører alltid først selv

Vet ikke

Hvis det hender du er i tvil, vil vi gjerne vite om du benytter noen av følgende teknikker for å få informasjon om hva B kommer til å gjøre i slike situasjoner. Marker en gang for hver linje:

	Alltid	Ofte	Av og og til	Sjelden	Aldri
Jeg ser etter om B vinker meg fram eller bruker andre signaler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg ser på ansiktet/øynene til føreren av B..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg ser etter om B nøler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg legger merke til om føreren av B er mann eller kvinne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg legger merke til hvor fort B kommer mot krysset.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg legger merke til alderen på føreren av B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg legger merke til hva slags bil B er.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Krysset er igjen et trearmet kryss uten vikepliktskilt. Både du (som er A) og C skal rett over krysset, mens B skal svinge til venstre. Du har vikeplikt for B, mens B har vikeplikt for C. I denne situasjonene har B stoppet for å la C passere først. Vi er interessert i å vite hvor ofte du kjører før B i slike situasjoner.



Av 10 slike tilfeller, omtrent hvor ofte du kjører før B? Kryss av på skalaen (Marker bare ett tall)

0 = Aldri

10 = Alltid

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

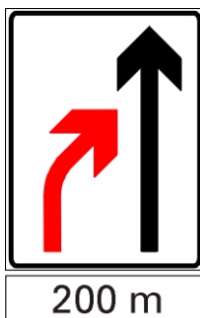
Tenk deg at du har kommet til et lyskryss og lyset skifter fra grønt til gult. Du er så nær krysset at du kan komme igjennom krysset før det blir rødt lys. Av 10 slike tilfeller, omtrent hvor ofte velger du å kjøre på gult lys? (Marker bare ett tall).

0 = Aldri

10 = Alltid

0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Tenk deg at du kjører på en vei med to felter i hver retning. Det er en god del trafikk og du ligger i venstre felt fordi trafikken går raskere der enn i høyre felt. Du støter på følgende skilt:



Vi vil gjerne vite når du velger å skifte til høyre felt (Marker ett svaralternativ)

- Med en gang.....
- Etter ca. 50 meter
- Etter ca. 100 meter
- Etter ca. 150 meter
- Like før innsnevringen
- Vet ikke.....

Her følger noen spørsmål om hvordan du kjører i trafikken. Hvor ofte du gjør følgende: (marker ett alternativ for hvert spørsmål)

	Svært ofte	Ofte	Av og til	Sjelden	Aldri
Kjører bevisst for fort for å følge trafikkrytmen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjører forbi en forankjørende når denne setter ned farten p.g.a. lavere fartsgrense	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjører svært nær en forankjørende bil for å få føreren til å kjøre fortere eller kjøre til siden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjører bevisst for fort på store veier når det er lite trafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følger 3 sekunders regelen på landevei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bruker blinklys når du skal svinge til høyre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hopper over gir og bruker mest mulig høye gir når du kjører (f.eks går rett fra 2. til 4. gir)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lar motoren redusere farten på bilen isteden for å bruke bremsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I løpet av den siste måneden, omtrent hvor mange ganger har du:	0	1-3	4-6	7-9	10 eller mer
Satt bilen i feil gir, f. eks. i første gir i stedet for i revers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bommet på instrumentene i bilen, f. eks. satt på vindusviskere i stedet for blinklys eller lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjørt med håndbrekket på	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Glemt å sette på eller skru av blinklys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blitt blinket eller tutet på andre trafikanter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Holdt på å kollidere eller kjøre av veien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Svinger til høyre inn på en hovedveg foran et kjøretøy som du ikke har sett eller som du har feilbedømt hastigheten på	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Glemmer å blende ned ved mørkekjøring og blir minnet på det av møtende bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vurdering av deg selv som bilfører

Sammenlignet med bilførere på din egen alder og av ditt eget kjønn. Synes du at du er bedre eller dårligere når det gjelder: (marker ett alternativ for hvert spørsmål)

	Mye dårligere	Litt dårligere	Omtrent lik	Litt bedre	Mye bedre
Å forutsi hva som kommer til å hende i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å mestre kritiske situasjoner som oppstår i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Å reagere raskt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring på glatt føre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rette opp bilen hvis du får sladd på glatt føre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring i høy hastighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring i tett trafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Her følger noen påstander om hvordan du ser på deg selv som bilfører. Angi i hvilken grad du er enig eller uenig i påstandene (marker ett alternativ for hver påstand)

	Svært uenig	Uenig	Både/og	Enig	Svært enig
Det er mye jeg kan bli bedre til når det gjelder å ferdes i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøreferdighetene mine er såpass gode at jeg kan ta litt sjanser i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg trækker nok hardere til på gasspedalen enn mange andre på min alder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Av og til tar jeg meg selv i å være uoppmerksom i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg tar nok mer sjanser i trafikken enn andre førere på min alder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg tror jeg har lett for å overvurdere mine kjøreferdigheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det eneste som hjelper på å senke farten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om å være trøtt i trafikken

Hender det at du egentlig er for trøtt og uopplagt, men kjører likevel?

- Ja, ofte Ja, av og til Nei

Hvis ja; hva skyldes at du velger å kjøre til tross for at du er trøtt og uopplagt?
(Du kan markere flere alternativer)

- Det er ingen andre måter å komme seg fram på
 Det er bare en kort tur
 Ønsker å komme fort fram
 Må holde en avtale
 Det er en eller flere som skal samme vei og som ønsker å sitte på
 Annet (tekstboks i tillegg?)

I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander:	Svært uenig	uenig	Både/og	Enig	Svært enig
Jeg klarer å holde meg våken bak rattet selv om jeg er trøtt og uopplagt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unge er mer utsatt enn eldre for å sovne bak rattet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Få ulykker skyldes at bilister har sovnet bak rattet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvem som helst kan oppleve å sovne bak rattet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hender det at du kjører en lengre kjøretur (over 2 timer)?

Ja, ofte Ja, av og til Nei

Hvis ja, hvor ofte tar du følgende hensyn før/under en lengre kjøretur?	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
Sørge for nok søvn natten før	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unngå eller begrense inntak av alkohol kvelden før	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unngå å kjøre på en tid av døgnet da du vanligvis er trøtt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Legge inn pauser underveis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unngå kraftig måltid før/under kjøreturen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unngå å kjøre når det er mye trafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beregner ekstra kjøretid fordi turen kan ta lengre tid enn antatt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Planlegge kjøreruten på forhånd	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om å være i bil sammen med andre

Hvordan tror du en ung sjåfør påvirkes av å ha passasjerer på omkring sin egen alder i bilen? Angi i hvor stor grad du tror passasjerene påvirker sjåføren, selv om de ikke kommenterer kjøringen. Vurder dette på en skala fra 0 til 10.

0 er at du ikke påvirkes i det hele tatt, 10 at du påvirkes i svært stor grad.

I hvilken grad tror du sjåføren påvirkes du til å:

Kjøre over fartsgrensen.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kjøre forbi andre	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Akselerere kraftig.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kjøre saktere.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Ta utgangspunkt i at du selv har passasjerer på din egen alder i bilen. Angi i hvor stor grad du føler at passasjerene påvirker deg, selv om de ikke sier noe om kjøringen . Vurder dette på en skala fra 0 til 10.

I hvilken grad påvirkes du til å:

Kjøre over fartsgrensen.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kjøre forbi andre	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Akselerere kraftig.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Kjøre saktere.....	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Ulykkesinvolvering

Hvor mange trafikkuhell har du vært innblandet i som fører av personbil/varebil?

0 – 1- 2- 3- 4 – 5 eller mer

Hvis 0 – hopp over alle spm om ulykker (Automatisk funksjon)

I hvor mange av uhellene hadde du helt eller delvis ansvar?

0 – 1- 2- 3- 4 – 5 eller mer

Hvis du har hatt trafikkuhell som fører av personbil/varebil løpet av det siste året, angi hvilken måned for uhell(ene) nedenfor.

JAN-DES MED BOKS FOR ANTALL UHELL

OM DET SISTE UHELLET

Hva slags uhell var det siste uhellet du var innblandet i som fører av personbil/varebil?

(Marker kun ett svaralternativ)

Kollisjon med møtende bil (ikke forbikjøring)	<input type="checkbox"/>
Utforkjøring.....	<input type="checkbox"/>
Kollisjon med bil i veikryss	<input type="checkbox"/>
Kollisjon med bil i rundkjøring	<input type="checkbox"/>
Kollisjon under forbikjøring.....	<input type="checkbox"/>
Kjørte på annen bil bakfra.....	<input type="checkbox"/>
Ble påkjørt bakfra.....	<input type="checkbox"/>
Kollisjon med fotgjenger/syklist	<input type="checkbox"/>
Uhell på parkeringsplass	<input type="checkbox"/>
Rygget på annen bil/trafikanter eller fast gjenstand	<input type="checkbox"/>
Påkjørsel av dyr	<input type="checkbox"/>
Annet trafikkuhell	<input type="checkbox"/>

Hva slags skade førte uhellet til? (Du kan sette flere kryss)

Ble skadet selv.....	<input type="checkbox"/>
Skade på annen person	<input type="checkbox"/>
Skade på egen bil.....	<input type="checkbox"/>
Skade på annen bil.....	<input type="checkbox"/>
Annen skade	<input type="checkbox"/>

Hvilken ukedag skjedde uhellet?

søndag mandag tirsdag onsdag torsdag fredag lørdag

Hvilken tid på døgnet?

kl. 00-06

kl. 06-18

kl. 18-24

Hva var fartsgrensen der uhellet skjedde?

Under 30 – 30 – 40 – 50 – 60 – 70 – 80 – 90 – 100

Hva slags føre var det? (Sett kryss i bare én rute)

Tørr og bar vegbane
 Våt og bar vegbane.....
 Snøføre
 Is.....

Hvem hadde i følge forsikringsselskapet ansvar for ulykken? (Sett kryss i bare én rute)

Jeg selv
 Motpart
 Delt ansvar
 Ikke avklart enda

Til slutt har vi noen spørsmål om hvordan du selv er

Vi ber deg vurdere hvor godt hver av påstandene som følger passer om deg selv.

	Svært uenig	uenig	Både/ og	Enig	Svært enig
Jeg lengter ofte etter spenning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg kjenner meg sjelden redd eller engstelig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg ser på meg selv som en nestekjærlig person	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er helt OK å omgå lover og regler så lenge du ikke direkte bryter dem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg har av og til bare gjort ting for "kicket" eller spenningens skyld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg uroer meg ofte for ting som kan gå galt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis noe fungerer, er det mindre viktig om det er rett eller galt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg forsøker som regel å være hensynsfull og omtenksoom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For meg er bilen først og fremst et praktisk fremkomstmiddel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er veldig interessert i bil og motor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg er i et miljø der vi kjører mye eller er mye bilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg liker å kjøre rundt bare for å kjøre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vedlegg 2. Spørreskjema for etterundersøkelse 1



Undersøkelse om bilkjøring blant ungdom

I denne undersøkelsen ønsker vi å vite litt om hvor mye og hvordan du kjører bil og litt om dine oppfatninger om trafikk og bilkjøring.

For å komme inn på skjemaet benytter du passordet du fikk tilsendt i invitasjonsbrevet.

Takk for at du stiller opp i denne undersøkelsen!

Passord

Neste

Transportøkonomisk institutt

Litt om deg selv

Hvilket fylke bor du i?

Hvordan vil du beskrive stedet der du bor?

- By med over 100 000 innbyggere
- By med 50 - 100 000 innbyggere
- By med 25 - 50 000 innbyggere
- By med 10 - 25 000 innbyggere
- Tettsted med under 10 000 innbyggere
- Spredtbygd strøk

Hvilket kjønn er du?

- Kvinne
- Mann

Når er du født?

Måned: År:

Transportøkonomisk institutt

Din bruk av bil

Hva slags tilgang har du til bil?

(Det er mulig å merke av for flere kategorier)

- Eier bil selv
- Disponerer annen bil som jeg kan bruke når jeg vil
- Husstanden disponerer bil som jeg kan låne av og til
- Kan av og til låne bil av venner/kjente
- Har vanligvis ikke tilgang til bil

Omtrent hvor ofte kjører du bil (som sjåfør)?

- Daglig
- 5-6 dager i uka
- 3-4 dager i uka
- 1-2 dager i uka
- Sjeldnere

Omtrent hvor langt kjørte du bil som sjåfør i går?

km

Kan du angi omtrent hvor langt du kjørte bil som sjåfør i løpet av siste uka, dvs. i går og de seks dagene før i går?

km

Neste

Transportøkonomisk institutt

Vi vil gjerne vite litt mer om bilkjøringen din siste uke. Hvordan fordelte denne kjøringen seg på fartsgrenser? (sett 1 for der du kjørte mest, 2 der du kjørte nest mest og 3 der du kjørte minst. Med mest og minst tenker vi på antall kilometer)

Veger med fartsgrense 50 km/t eller mindre

Veger med fartsgrense 60 eller 70 km/t

Veger med fartsgrense 80 km/t eller mer

Kan du også angi på hvilke dager og klokkeslett du kjørte bil (personbil/varebil kl. B) siste uke?
(sett kryss i alle aktuelle ruter) (dager og klokkeslett)

	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
kl 00-06	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kl 06-18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kl 18-24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kan du angi omtrent hvor langt du har kjørt bil som sjåfør siste hele måned

(dersom du for eksempel svarer på denne undersøkelsen i oktober ønsker vi å vite hvor langt du kjørte i hele september, dersom du svarer i november vil vi vite hvor langt du kjørte i hele oktober osv.)

km

Neste

Transportøkonomisk institutt

Veien til førerkortet

Hvor gammel var du da du fikk førerkort for personbil (klasse B)?

år måneder

Hadde du mopedførerbevis før du fikk førerkort for personbil?

- Ja Nei

Hadde du sertifikat for lett MC før du fikk førerkort for personbil?

- Ja Nei

Hvor gammel var du da du tok trafikalt grunnkurs?

år måneder

Fulgte du frivillig teorikurs utover trafikalt grunnkurs?

- Ja
 Nei

Transportøkonomisk institutt

Hvor mange kjøretimer ved kjøreskole hadde du **i tillegg** til obligatoriske sikkerhetskurs på bane og vei? (med kjøretimer mener vi kjøring i bil, ikke teorikurs)

timer

Omtrent hvor mye **privat øvelseskjøring** hadde du i tillegg?

Velg her

Neste

Transportøkonomisk institutt

Hvor gammel var du da du startet å øvelseskjøre privat?

år og mnd

Neste

Transportøkonomisk institutt

Har du vært på informasjonskveld om privat øvelseskjøring arrangert av Statens Vegvesen?

- Ja
- Nei

Ble du oppfordret til å øvelseskjøre privat gjennom kjøreskolen?

- Ja
- Nei

Neste

Transportøkonomisk institutt

Oppfatninger om trafikk og bilkjøring

Her følger noen oppfatninger om trafikk og bilkjøring.
Angi i hvilken grad du er uenig eller enig i følgende påstander:

	Helt uenig	Uenig	Både og	Enig	Helt enig
Det er helt i orden å kjøre over fartsgrensen hvis trafikforholdene tillater det	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
En med gode kjøreferdigheter kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Noen ganger er det nødvendig å bryte trafikkreglene for å komme seg frem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er viktigere å bidra til fremkommelighet i trafikken enn å alltid kjøre lovlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg sjekker alltid bilen nøye før jeg kjører en lang tur	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Når man først har tillatt biltrafikk, må man aksepterte at det skjer dødsulykker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sammenhengen mellom fart og ulykker er ikke så stor som mange tror	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet trafikkulykker vært redusert kraftig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvis man sitter i baksetet, kan man godt droppe bilbelte noen ganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hovedårsaken til de fleste trafikkulykker er feil og feilvurderinger som trafikantene gjør	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

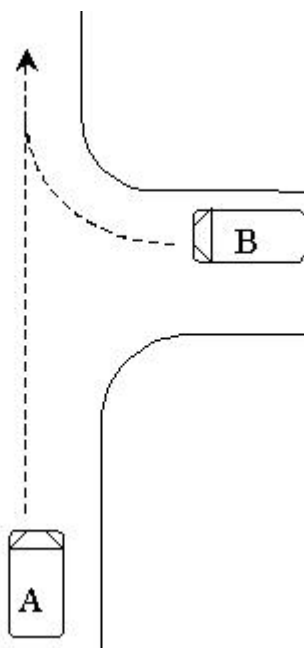
Transportøkonomisk institutt

0%

100%

Om hvordan du kjører bil

Tenk deg at du kommer kjørende i ca. 50 km/t på en ganske bred vei. Du (som er i bil A) nærmer deg krysset og ser en annen bil (bil B) komme fra høyre. B kommer fra en mindre vei og skal svinge inn på den samme veien som du kjører. Krysset har ingen spesiell vikepliktsregulering, noe som innebærer at høyregelen gjelder.



Hender det at du er i tvil om du eller B skal kjøre først i slike situasjoner?

- Ja, det hender
- Nei, jeg lar alltid B kjøre først
- Nei, jeg kjører alltid først selv
- Vet ikke

[Neste](#)

Transportøkonomisk institutt

Vi vil gjerne vite litt mer om hva du gjør når du er i tvil om du eller B kjøre først.
I hvilken grad benytter du følgende teknikker for å få informasjon om hva B kommer til å gjøre:

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Alltid
Jeg ser etter om B vinker meg fram eller bruker andre signaler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg ser på ansiktet/øynene til føreren av B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg ser etter om B nøler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg legger merke til om føreren av B er mann eller kvinne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg legger merke til hvor fort B kommer mot krysset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

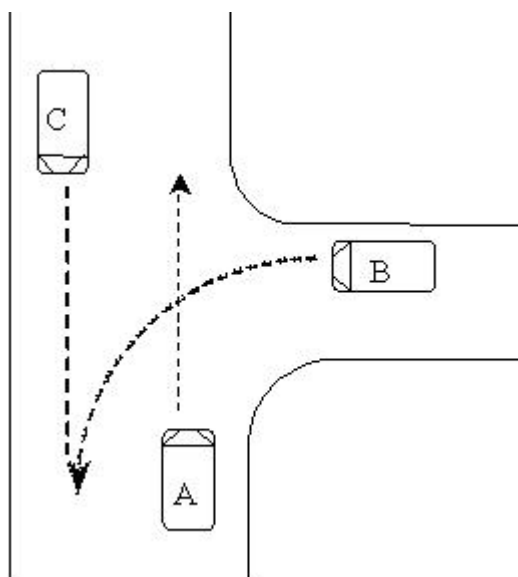
Neste

Transportøkonomisk institutt

0%

100%

Om hvordan du kjører bil - fortsettelse



Krysset er igjen et trearmet kryss uten vikepliktskilt. Både du (som er krysset, mens B skal svinge til venstre. Du har vikeplikt for B, mens B situasjonen har B stoppet for å la C passere først. Vi er interessert i å i slike situasjoner.

Aldri	0	1	2	3	4	5	6	7
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Transportøkonomisk institutt

Om hvordan du kjører bil - fortsettelse

Krysset er igjen et trearmet kryss uten vikepliktskilt. Både du (som er i bil A) og C skal rett over krysset, mens B skal svinge til venstre. Du har vikeplikt for B, mens B har vikeplikt for C. I denne situasjonen har B stoppet for å la C passere først. Vi er interessert i å vite hvor ofte du kjører før B i slike situasjoner.



Aldri 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Alltid 10
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Om hvordan du kjører bil - fortsettelse

Tenk deg at du har kommet til et lyskryss og lyset skifter fra grønt til gult. Du er så nær krysset at du kan komme igjennom krysset før det blir rødt lys. Av 10 slike tilfeller, omtrent hvor ofte velger du å kjøre på gult lys?

Aldri 0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Alltid 10
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

0%

100%

Tenk deg at du kjører på en vei med to kjørefelt i hver retning. Det er en god del trafikk, og du ligger i venstre felt fordi trafikken går raskere der enn i høyre felt. Du støter på følgende skilt:



Vi vil gjerne vite når du velger å skifte til høyre felt:

- Med en gang
- Etter ca. 50 meter
- Etter ca. 100 meter
- Etter ca. 150 meter
- Like før innsnevringen
- Vet ikke

Neste

Transportøkonomisk institutt

Her følger noen spørsmål om hvordan du kjører i trafikken

Hvor ofte gjør du følgende:

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte/alltid
Kjører bevisst for fort for å følge trafikkrytmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjører forbi en forankjørende når denne holder fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjører bevisst for fort på store veger når det er lite trafikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Følger 3-sekundersregelen på landevei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bruker blinklys når du skal svinge ut av rundkjøring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hopper over gir og bruker mest mulig høye gir når du kjører (f.eks går rett fra 2. til 4. gir)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lar motoren redusere farten på bilen isteden for å bruke bremsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Litt om bilkjøringen din siste måned

Det hender man glemmer seg eller gjør noen feil i trafikken.
I løpet av den siste måneden, omtrent hvor mange ganger har du:

	0 ganger	1-3 ganger	4-6 ganger	7-9 ganger	10 eller flere ganger
Tråkket på feil pedal, for eksempel brems i stedet for clutch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Satt bilen i feil gir, for eksempel i første gir i stedet for revers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bommet på instrumentene i bilen, for eksempel satt på vindusviskere i stedet for blinklys eller lignende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjørt med håndbrekket på	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Glemt å sette på eller slå av blinklys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Blitt blinket på av andre trafikanter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fått bot/forelegg for brudd på vegtrafikkloven	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Holdt på å kolliderer eller kjøre av veien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Blitt blinket på av møtende bil i mørke	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Blitt blinket på av bilen bak når du lå i venstre kjørefelt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjørt mer enn 10 km/t over fartsgrensen i 50-soner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Vurdering av deg selv som bilfører

Synes du at du er bedre eller dårligere enn bilførere på din egen alder og av ditt eget kjønn når det gjelder:

	Mye dårligere	Litt dårligere	Omtrent lik	Litt bedre	Mye bedre
Å forutsi hva som kommer til å hende i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Å mestre kritiske situasjoner som oppstår i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Å reagere raskt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring på glatt føre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring i høy hastighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøring i tett trafikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Her følger noen påstander om hvordan du ser på deg selv som bilfører.

Angi i hvilken grad du er uenig eller enig i påstandene:

	Svært uenig	Uenig	Både og	Enig	Svært enig
Det er mye jeg kan bli bedre til når det gjelder å ferdes i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kjøreferdighetene mine er såpass gode at jeg kan ta litt sjanser i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg trækker nok hardere på gasspedalen enn mange andre på min alder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Av og til tar jeg meg selv i å være uoppmerksom i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tror jeg har lett for å overvurdere mine kjøreferdigheter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Om å være trøtt i trafikken

Hender det at du egentlig er for trøtt til å kjøre bil, men kjører likevel?

- Ja, ofte Ja, av og til Nei

Neste

Transportøkonomisk institutt

Hva skyldes at du velger å kjøre til tross for at du er trøtt?

(Du kan merke av i flere kategorier)

- Det er ingen andre måter å komme seg fram på
- Det er bare en kort tur
- Ønsker å komme fort fram
- Må holde en avtale
- Det er en eller flere som skal samme vei og som ønsker å sitte på
- Annet, spesifiser:

I hvilken grad er du uenig eller enig i følgende påstander om trøtthet:

	Svært uenig	Uenig	Både/og	Enig	Svært enig
Jeg klarer å holde meg våken bak rattet selv om jeg er trøtt og uopplagt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unge er mer utsatt enn eldre for å sovne bak rattet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Få ulykker skyldes at bilister har sovnet bak rattet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvem som helst kan oppleve å sovne bak rattet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Om å kjøre lengre turer

Hender det at du kjører en lengre kjøretur (over 2 timer)?

- Ja, ofte Ja, av og til Nei

Neste

Transportøkonomisk institutt

Hvor ofte tar du følgende hensyn før/under en lengre kjøretur?

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte
Sørger for nok søvn natten før	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unngår eller begrenser inntak av alkohol kvelden før	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unngår å kjøre på en tid av døgnet da du vanligvis er trøtt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Legger inn pauser underveis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unngår kraftig måltid før/under kjøreturen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Unngår å kjøre når det er mye trafikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beregner ekstra kjøretid fordi turen kan ta lengre tid enn antatt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Planlegger kjøreruten på forhånd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Om å være i bil sammen med andre

Her vil vi gjerne vite hvordan du tror at du som sjåfør påvirkes av å ha passasjerer på din egen alder i bilen. Angi i hvor stor grad du føler at passasjerene påvirker deg, selv om de ikke sier noe om kjøringen.

Passasjerene er gutter: I hvilken grad tror du at du påvirkes til å:

	Påvirkes ikke i det hele tatt										Påvirkes i svært stor grad
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
... kjøre over fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... kjøre forbi andre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... akselerere kraftig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... kjøre saktere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Passasjerene er jenter: I hvilken grad tror du at du påvirkes til å:

	Påvirkes ikke i det hele tatt										Påvirkes i svært stor grad
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
... kjøre over fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... kjøre forbi andre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... akselerere kraftig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... kjøre saktere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Om trafikkuhell

Vi skal på denne og de neste sidene stille deg spørsmål knyttet til trafikkuhell.

Hvor mange trafikkuhell har du vært innblandet i som fører av personbil/varebil?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 eller mer

Neste

Transportøkonomisk institutt

Har du hatt ett eller flere uhell som fører av personbil/varebil i løpet av de siste 12 månedene?

- Ja
- Nei

Neste

Transportøkonomisk institutt

Hvis du har hatt trafikkuhell (med eller uten skyld) som fører av personbil/varebil løpet av det siste året, angi hvor mange uhell i hver måned nedenfor.

Januar	<input type="text"/>	Juli	<input type="text"/>
Februar	<input type="text"/>	August	<input type="text"/>
Mars	<input type="text"/>	September	<input type="text"/>
April	<input type="text"/>	Oktober	<input type="text"/>
Mai	<input type="text"/>	November	<input type="text"/>
Juni	<input type="text"/>	Desember	<input type="text"/>

I hvor mange av disse uhellene hadde du helt eller delvis ansvar?

- 0 4
 1 5 eller mer
 2 Vet ikke
 3

Neste

Transportøkonomisk institutt

Om det siste uhellet

Vi vil gjerne vite litt om det siste uhellet du var innblandet i som fører av personbil/varebil uansett om det skjedde i løpet av siste år eller tidligere. Hva slags uhell var dette?

Merk av ett alternativ. Dersom flere alternativer passer, velger du det du selv mener passer best.

- Kollisjon med møtende kjøretøy (ikke forbikjøring)
- Kollisjon under forbikjøring
- Utforkjøring
- Kollisjon med annet kjøretøy i kryss/rundkjøring
- Kjørte på annet kjøretøy bakfra
- Ble påkjørt bakfra av annet kjøretøy
- Uhell ved skifte av kjørefelt
- Kollisjon med dyr
- Kjørte på parkert kjøretøy eller fast gjenstand
- Rygget på annet kjøretøy eller fast gjenstand
- Ble rygget på av annet kjøretøy
- Annet trafikkuhell:

Neste

Transportøkonomisk institutt

Hva slags skade førte uhellet til?

(Du kan sette flere kryss)

- Ble skadet selv
- Skade på annen person
- Skade på egen bil
- Skade på annet kjøretøy
- Annen skade

Når skjedde det siste uhellet?

År

Måned

Transportøkonomisk institutt

Hvilken ukedag skjedde uhellet?

- Søndag Tirsdag Torsdag Lørdag
 Mandag Onsdag Fredag Husker ikke

Hvilken tid på døgnet?

- kl. 00-06 kl. 06-18 kl. 18-24

Hva var fartsgrensen (km/t) der uhellet skjedde?

- Under 30 50 80
 30 60 90
 40 70 100 (eller mer hvis ulykken skjedde i utlandet)

Hva slags føre var det?

- Tørr og bar vegbane
 Våt og bar vegbane
 Snøføre
 Is

Neste

Transportøkonomisk institutt

Hvem hadde i følge forsikrings-selskapet ansvar for uhellet?

- Jeg selv
- Motpart
- Delt ansvar
- Ikke avklart ennå

Neste

Transportøkonomisk institutt

Om deg selv

Hvor godt passer de følgende påstander om deg selv:

	Svært uenig	Uenig	Både og	Enig	Svært enig
Jeg lengter ofte etter spenning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjenner meg sjelden redd eller engstelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg ser på meg selv som en nestekjærlig person	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er helt OK å omgå lover og regler så lenge du ikke direkte bryter dem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg har av og til bare gjort ting for "kicket" eller spenningens skyld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg uroer meg ofte for ting som kan gå galt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvis noe fungerer, er det mindre viktig om det er rett eller galt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Noen mennesker synes at jeg er egoistisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
For meg er bilen først og fremst et praktisk fremkomstmiddel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er veldig interessert i bil og motor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er i et miljø der vi kjører mye eller er mye bilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg liker å kjøre rundt bare for å kjøre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Neste

Transportøkonomisk institutt

Da har vi ikke flere spørsmål. Hvis du vil være med i loddtrekningen av en reisesjekk på 5000 kroner, må du skrive inn navn, adresse, mobilnr og e-post.

(Disse opplysningene blir ikke lagret sammen med dine svar)

Navn

Adresse

Mobil:

E-post:

Neste

Transportøkonomisk institutt

Vedlegg 3. Spørreskjema for etterundersøkelse 2

nummer	Vennligst tast inn ldnr som er oppgitt i brevet du har fått tilsendt. Taster du feil passord mer enn to ganger må du ta kontakt med Fridulv Sagberg (fs@toi.no. eller tlf 48 94 44 25) for å få tilsendt nytt passord. Vennligst tast inn din ID
Open	

godkjent	Godkjent
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:script:autocode1('http://rs.miprocloud.net/PortalDataService/Content/7n4Ke3nueZo/testid.xlsx',\nummer,'text','kode','2') 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

nummer_1	Du tastet feil nummer. Vennligst tast inn din ID igjen
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\godkjent.a=2 	
Open	

godkjent_1	Godkjent
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\godkjent.a=2 ♦ range:script:autocode1('http://rs.miprocloud.net/PortalDataService/Content/7n4Ke3nueZo/testid.xlsx',\nummer_1,'text','kode','2') 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Information
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\godkjent_1=2&\godkjent=2 ♦ redirect:http://www.toi.no ♦ status:NOT APPLICABLE <p>Du tastet feil nummer igjen, vennligst kontakt TØI for nytt nummer.</p>

fylke	Litt om deg selv Hvilket fylke bor du i?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* 	
Østfold	<input type="radio"/> 1
Akershus	<input type="radio"/> 2
Oslo	<input type="radio"/> 3
Hedmark	<input type="radio"/> 4
Oppland	<input type="radio"/> 5
Buskerud	<input type="radio"/> 6
Telemark	<input type="radio"/> 7
Vestfold	<input type="radio"/> 8

fylke	Litt om deg selv Hvilket fylke bor du i?
Aust-Agder	<input type="radio"/> 9
Vest-Agder	<input type="radio"/> 10
Rogaland	<input type="radio"/> 11
Hordaland	<input type="radio"/> 12
Sogn og Fjordane	<input type="radio"/> 13
Møre og Romsdal	<input type="radio"/> 14
Sør-Trøndelag	<input type="radio"/> 15
Nord-Trøndelag	<input type="radio"/> 16
Nordland	<input type="radio"/> 17
Troms	<input type="radio"/> 18
Finnmark	<input type="radio"/> 19

Bosted	Hvordan vil du beskrive stedet der du bor?
♦ range:*	
By med over 50000 innbyggere	<input type="radio"/> 1
By med under 50000 innbyggere	<input type="radio"/> 2
Tettsted	<input type="radio"/> 3
Spredtbygd område	<input type="radio"/> 4

Kjønn	Hvilket kjønn er du?
♦ range:*	
Kvinne	<input type="radio"/> 1
Mann	<input type="radio"/> 2

foedt.A	Når er du født? År				
♦ range:*					
	1992	1993	1994	1995	
	1	2	3	4	
Årstall og måned	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

foedt.B	Når er du født? Måned											
♦ range:*												
	Jan uar	Febr uar	Mar s	April	Mai	Juni	Juli	Aug ust	Sept emb er	Okt ober	Nov emb er	Des emb er
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Årstall og måned	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

tilgang	Din bruk av bil Hva slags tilgang har du til bil? (Det er mulig å merke av for flere kategorier)
♦ range:*	
Eier bil selv	<input type="checkbox"/> 1
Disponerer annen bil som jeg kan bruke når jeg vil	<input type="checkbox"/> 2
Husstanden disponerer bil som jeg kan låne av og til	<input type="checkbox"/> 3
Kan av og til låne bil av venner/kjente	<input type="checkbox"/> 4
Har vanligvis ikke tilgang til bil	<input type="checkbox"/> 5

hvor_ofte	Omtrent hvor ofte kjører du bil som sjåfør?
♦ range:*	
Daglig	<input type="radio"/> 1
5-6 dager i uka	<input type="radio"/> 2
3-4 dager i uka	<input type="radio"/> 3
1-2 dager i uka	<input type="radio"/> 4
Sjeldnere	<input type="radio"/> 5

km_langt	Omtrent hvor langt kjørte du bil som sjåfør i går?
♦ range:0:800	
Km	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

km_langt_uke	Kan du angi omtrent hvor langt du kjørte bil som sjåfør i løpet av siste hele uke (mandag - søndag)?
♦ range:0:5000	
Km	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

sist_uke	Vi vil gjerne vite litt mer om bilkjøringen din siste uke. Hvordan fordelte denne kjøringen seg på fartsgrenser? (Sett 1 for der du kjørte mest, 2 der du kjørte nest mest og 3 der du kjørte minst. Med mest og minst tenker vi på antall kilometer)
♦ filter:!\km_langt_uke.a.1=0	
♦ range:#6	
Veger med fartsgrense 50 km/t eller mindre	<input type="checkbox"/> 1
Veger med fartsgrense 60 eller 70 km/t	<input type="checkbox"/> 2
Veger med fartsgrense 80 km/t eller mer	<input type="checkbox"/> 3

dag_klokke	Kan du også angi på hvilke dager og klokkeslett du kjørte bil (personbil/varebil kl B) siste uke?							
♦ filter:!\km_langt_uke.a.1=0								
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	
	1	2	3	4	5	6	7	
kl 00-06	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1

dag_klokke	Kan du også angi på hvilke dager og klokkeslett du kjørte bil (personbil/varebil kl B) siste uke?								
kl 06-18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
kl 18-24	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3

ca_langt	Kan du angi omtrent hvor langt du kjørte bil som sjåfør siste hele måned. (dvs måneden før du fikk brev om denne undersøkelsen)	
♦ range:0:10000		
Km	<input type="text"/>	<input type="text"/>

hvor_gammel_1.A	Når fikk du førerkort for personbil (klasse B) Måned													
♦ range:*														
	Jan uar	Febr uar	Mar s	April	Mai		Juni		Juli	Aug ust	Sept emb er	Okt ober	Nov emb er	Des emb er
	1	2	3	4	5		6		7	8	9	10	11	12
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
														1

hvor_gammel_1.B	Når fikk du førerkort for personbil (klasse B) År			
♦ range:*				
		2011	2012	2013
		1	2	3
		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
				1

mopedbevis	Hadde du mopedførerbevis før du fikk førerkort for personbil?	
♦ range:*		
Ja		<input type="radio"/>
Nei		<input type="radio"/>
		1
		2

lett_MC	Hadde du sertifikat for lett MC før du fikk førerkort for personbil?	
♦ range:*		
Ja		<input type="radio"/>
Nei		<input type="radio"/>
		1
		2

hvor_gammel_2.A	Hvor gammel var du da du tok trafikalt grunnkurs? År						
♦ range:*							
	15	16	17	18	19	20	
	1	2	3	4	5	6	
År og måneder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

hvor_gammel_2.B	Hvor gammel var du da du tok trafikalt grunnkurs? Måneder	
-----------------	---	--

hvor_gammel_2.B	Hvor gammel var du da du tok trafikalt grunnkurs? Måneder												
♦ range:*	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
År og måneder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

teorikurs	Fulgte du frivillig teorikurs utover trafikalt grunnkurs?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

timer_skole	Hvor mange kjøretimer ved kjøreskole hadde du i tillegg til obligatoriske sikkerhetskurs på bane og vei? (Med kjøretimer mener vi kjøring i bil, ikke teorikurs)
♦ range:*	
Timer	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

timer_privat	Omtrent hvor mye privat øvelseskjøring hadde du i tillegg?
♦ range:*	
Ingen privat øvelseskjøring	<input type="radio"/> 1
1-4 turer	<input type="radio"/> 2
5-10 turer	<input type="radio"/> 3
11-15 turer	<input type="radio"/> 4
16-25 turer	<input type="radio"/> 5
26-35 turer	<input type="radio"/> 6
36-50 turer	<input type="radio"/> 7
over 50 turer	<input type="radio"/> 8

Km_privat	Omtrent hvor mange kilometer kjørte du på en typisk tur med privat ledsager?
♦ range:0:99	
KM	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

info_vegvesen	Har du vært på informasjonskveld om privat øvelseskjøring arrangert av Statens vegvesen?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

kj_privat	Ble du oppfordret til å øvelsekjøre privat gjennom kjøreskolen?
♦ range:*	

kj_privat	Ble du opppfordret til å øvelseskjøre privat gjennom kjøreskolen?
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

kj_privat_aar.A	Hvor gammel var du da du startet å øvelseskjøre privat?
	År
♦ range:*	
	16 17 18 19 20
	1 2 3 4 5
År og måneder	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1

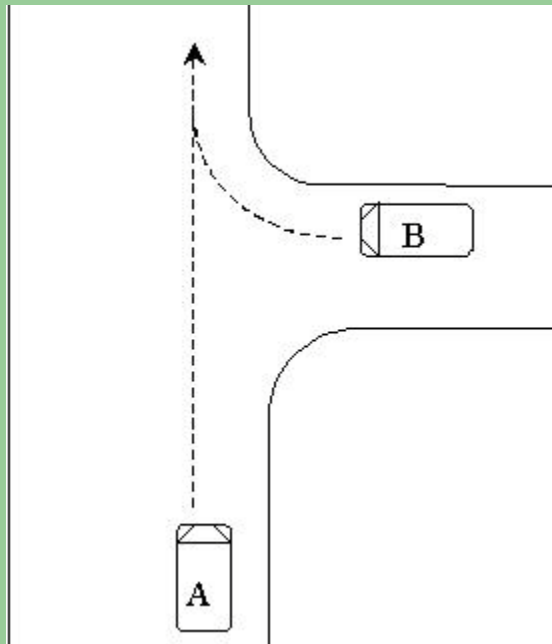
kj_privat_aar.B	Hvor gammel var du da du startet å øvelseskjøre privat?
	Måneder
♦ range:*	
	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11
	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
År og måneder	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1

oppfatn_trafikk	Oppfatninger om trafikk og bilkjøring
	Her følger noen oppfatninger om trafikk og bilkjøring. Angi i hvilken grad du er uenig eller enig i følgende påstander
♦ range:*	
	Helt uenig Uenig Både og Enig Helt enig
	1 2 3 4 5
Det er helt i orden å kjøre over fartsgrensen hvis trafikforholdene tillater det	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1
En med gode kjøreferdigheter kan ta litt mer sjanser i trafikken enn andre	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 2
Noen ganger er det nødvendig å bryte trafikkreglene for å komme seg fram	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 3
Det er viktigere å bidra til fremkommelighet i trafikken enn å alltid kjøre lovlig	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 4
Jeg sjekker alltid bilen nøye før jeg kjører en lang tur	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 5
Når man først har tillatt biltrafikk, må man akseptere at det skjer dødsulykker	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 6
Sammenhengen mellom fart og ulykker er ikke så stor som man tror	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 7
Hvis alle hadde overholdt trafikkreglene, ville antallet trafikkulykker vært redusert kraftig	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 8
Hvis man sitter i baksetet, kan man godt droppe bilbelte noen ganger	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 9
Hovedårsaken til de fleste trafikkulykker er feil og feilvurderinger som trafikantene gjør	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 10

situasjon_1

Om hvordan du kjører bil.

Tenk deg at du kommer kjørende i ca. 50 km/t på en ganske bred vei. Du er A på tegningen og du nærmer deg et kryss der det kommer en annen bil (B på tegningen) fra høyre. B skal svinge inn på den samme veien som du kjører (se tegningen). Krysset har ingen spesiell vikepliktsregulering noe som innebærer at høyreregelen gjelder. B kommer fra høyre, men du kommer på en større og bredere vei.



Hender det at du er i tvil om du eller B skal kjøre først i slike tilfeller?

Ja, det hender	<input type="radio"/>	1
♦ skip:situasjon_3 Nei, jeg lar alltid B kjøre først	<input type="radio"/>	2
♦ skip:situasjon_3 Nei, jeg kjører alltid først selv	<input type="radio"/>	3
Vet ikke	<input type="radio"/>	4

B_info

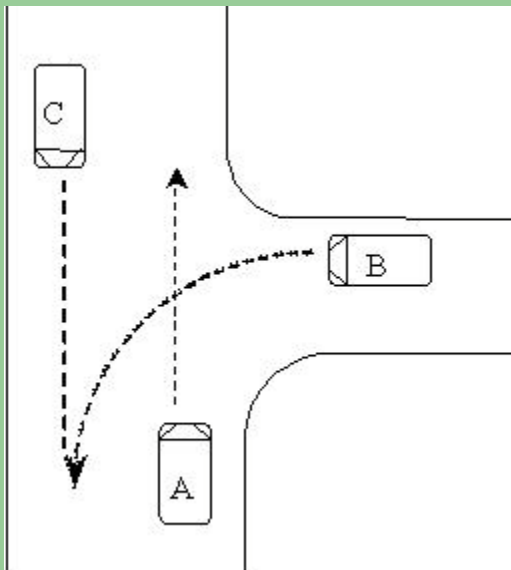
Vi vil gjerne vite litt mer om hva du gjør når du er i tvil om du eller B skal kjøre først. I hvilken grad benytter du følgende teknikker for å få informasjon om hva B kommer til å gjøre:

♦ range:*	Aldri 1	Sjelden 2	Av og til 3	Ofte 4	Alltid 5	
Jeg ser etter om B vinker meg fram eller bruker andre signaler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg ser på ansiktet/øynene til føreren av B	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg ser etter om B nøler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg legger merke til om føreren av B er mann eller kvinne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg legger merke til hvor fort B kommer mot krysset	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

situasjon_3

Om hvordan du kjører bil forts.....

Krysset er igjen et trearmet kryss uten vikepliktskilt. Både du (som er A) og C skal rett over krysset, mens B skal svinge til venstre. Du har vikeplikt for B, mens B har vikeplikt for C. I denne situasjonen har B stoppet for å la C passere først. Vi er interessert i å vite hvor ofte du kjører før B i slike situasjoner.



Av 10 slike tilfeller, omtrent hvor ofte kjører du før B? Kryss av på skalaen (Marker bare ett tall)

0 (Aldri)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 (Alltid)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

situasjon_4

Om hvordan du kjører bil forts.....

Tenk deg at du har kommet til et lyskryss og lyset skifter fra grønt til gult. Du er så nær krysset at du kan komme deg gjennom krysset før det blir rødt lys. Av 10 slike tilfeller, omtrent hvor ofte velger du å kjøre på gult lys?

♦ range:*

0 (Aldri)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 (Alltid)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

skifte_felt

Tenk deg at du kjører på en vei med to kjørefelt i hver retning. Det er en god del trafikk, og du ligger i venstre felt fordi trafikken går raskere der enn i høyre felt. Du støter på følgende skilt:



Vi vil gjerne vite når du velger å skifte til høyre felt?

♦ range:*

skifte_felt Tenk deg at du kjører på en vei med to kjørefelt i hver retning. Det er en god del trafikk, og du ligger i venstre felt fordi trafikken går raskere der enn i høyre felt. Du støter på følgende skilt:



Vi vil gjerne vite når du velger å skifte til høyre felt?

Med en gang	<input type="radio"/>	1
Etter ca 50 meter	<input type="radio"/>	2
Etter ca 100 meter	<input type="radio"/>	3
Etter ca 150 meter	<input type="radio"/>	4
Llike før innsnevringen	<input type="radio"/>	5
Vet ikke	<input type="radio"/>	6

hvordan_kjøer er Her følger noen spørsmål om hvordan du kjører i trafikken. Hvor ofte gjør du følgende?

♦ range:*

	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte/Alltid	
	1	2	3	4	5	
Kjører bevisst over fartsgrensen for å følge trafikkrytmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Kjører forbi en forankjørende når denne holder fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Kjører bevisst over fartsgrensen på store veier når det er lite trafikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Følger 3-sekundersregelen på landevei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Bruker blinklys når du skal svinge ut av rundkjøring	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Hopper over gir og bruker mest mulig høye gir når du kjører (f.eks går rett fra 2. til 4. gir)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Lar motoren redusere farten på bilen istedenfor å bruke bremsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

trafikkfeil Litt om bilkjøringen din siste måned
Det hender man glemmer seg eller gjør noen feil i trafikken. I løpet av den siste måneden, omtrent hvor mange ganger har du:

♦ range:*

	0 ganger	1-3 ganger	4-6 ganger	7-9 ganger	10 eller flere ganger	
	1	2	3	4	5	
Tråkket på feil pedal, for eksempel brems i stedet for clutch?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

trafikkfeil	Litt om bilkjøringen din siste måned Det hender man glemmer seg eller gjør noen feil i trafikken. I løpet av den siste måneden, omtrent hvor mange ganger har du:					
Satt bilen i feil gir, f. eks. i første gir i stedet for i revers?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Bommet på instrumentene i bilen, f. eks. satt på vindusviskere i stedet for blinklys eller lignende?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Kjørt med håndbrekket på?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Glemt å sette på eller slå av blinklys?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Blitt blinket på av andre trafikanter?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Fått bot/forelegg for brudd på vegtrafikkloven?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Holdt på å kollidere eller kjøre av veien?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Blitt blinket på av møtende bil i mørke?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Blitt blinket på av bilen bak når du lå i venstre kjørefelt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Kjørt mer enn 10 km/t over fartsgrensen i 50-sone?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11

vurdering	Vurdering av deg selv som bilfører Synes du at du er bedre eller dårligere enn bilførere på din egen alder og av ditt eget kjønn når det gjelder:					
♦ range:*						
	Mye dårligere	Litt dårligere	Omtrent lik	Litt bedre	Mye bedre	
	1	2	3	4	5	
Å forutsi hva som kommer til å hende i trafikken?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Å mestre kritiske situasjoner som oppstår i trafikken?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Å reagere raskt?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Kjøring på glatt føre?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Kjøring i høy hastighet?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Kjøring i tett trafikk?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

ferdigheter	Her følger noen påstander om hvordan du ser på deg selv som bilfører Angi i hvilken grad du er uenig eller enig i påstandene					
♦ range:*						
	Svært uenig	Uenig	Både og	Enig	Svært enig	
	1	2	3	4	5	
Det er mye jeg kan bli bedre til når det gjelder å ferdes i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Kjøreferdighetene mine er såpass gode at jeg kan ta litt sjanser i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg trækker nok hardere på gasspedalen enn mange andre på min alder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

ferdigheter	Her følger noen påstander om hvordan du ser på deg selv som bilfører Angi i hvilken grad du er uenig eller enig i påstandene					
Av og til tar jeg meg selv i å være uoppmerksom i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg tror jeg har lett for å overvurdere mine kjøreferdigheter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

tretthet	Om å være trøtt i trafikken Hender det at du egentlig er for trøtt til å kjøre bil, men kjører likevel?	
♦ range:*		
Ja, ofte	<input type="radio"/>	1
Ja, av og til	<input type="radio"/>	2
♦ skip:enig_tretthet Nei	<input type="radio"/>	3

tretthet_2	Hva skyldes at du velger å kjøre til tross for at du er trøtt? (Du kan krysse av i flere kategorier)	
♦ range:*		
Det er ingen andre måter å komme seg fram på	<input type="checkbox"/>	1
Det er bare en kort tur	<input type="checkbox"/>	2
Ønsker å komme fort fram	<input type="checkbox"/>	3
Må holde en avtale	<input type="checkbox"/>	4
Det er en eller flere som skal samme vei og som ønsker å sitte på	<input type="checkbox"/>	5
Annet, spesifiser:	<input type="checkbox"/>	6

enig_tretthet	Angi i hvilken grad du er uenig eller enig i følgende påstander om tretthet:					
♦ range:*						
	Svært uenig	Uenig	Både/og	Enig	Svært enig	
	1	2	3	4	5	
Jeg klarer å holde meg våken selv om jeg er trøtt og uopplagt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Unge er mer utsatt enn eldre for å sovne bak rattet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Få ulykker skyldes at bilister har sovnet bak rattet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Hvem som helst kan oppleve å sovne bak rattet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

lengre_tur	Om å kjøre lengre turer Hender det at du kjører en lengre kjøretur (over 2 timer)?	
♦ range:*		
Ja, ofte	<input type="radio"/>	1
Ja, av og til	<input type="radio"/>	2
♦ skip:sammen_gutter Nei	<input type="radio"/>	3

hensyn_tur	Hvor ofte tar du følgende hensyn før/under en lengre kjøretur?					
♦ range:*	Aldri	Sjelden	Av og til	Ofte	Svært ofte	
	1	2	3	4	5	
Sørger for å få nok søvn natten før	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Unngår eller begrenser inntak av alkohol kvelden før	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Unngår å kjøre på en tid av døgnet da du vanligvis er trøtt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Legger inn pauser underveis	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Unngår kraftig måltid før/under kjøreturen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Unngår å kjøre når det er mye trafikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Beregner ekstra kjøretid fordi turen kan ta lengre tid enn antatt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Planlegger kjøreruten på forhånd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

sammen_gutter	Om å være i bil sammen med andre Her vil vi gjerne vite hvordan du tror at du som sjåfør påvirkes av å ha passasjerer på din egen alder i bilen. Angi i hvor stor grad du føler at passasjerene påvirker deg, selv om de ikke sier noe om kjøringen. Passasjerene er gutter. I hvilken grad tror du at du påvirkes til å:											
♦ range:*	0											10
	Påvirkes ikke i det hele tatt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Påvirkes i svært stor grad
... kjøre over fartsgrensen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
... kjøre forbi andre?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
... akselerere kraftig?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
... kjøre saktere?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

sammen_jenter	Passasjerene er jenter. I hvilken grad tror du at du påvirkes til å:											
♦ range:*	0											10
	Påvirkes ikke i det hele tatt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Påvirkes i svært stor grad
... kjøre over fartsgrensen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

sammen_jente r	Passasjerene er jenter. I hvilken grad tror du at du påvirkes til å:											
... kjøre forbi andre?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
... akselerere kraftig?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
... kjøre saktere?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

trafikkuhell	Om trafikkuhell Vi skal på denne og de neste sidene stille deg spørsmål knyttet til trafikkuhell Hvor mange trafikkuhell har du vært innblandet i som fører av personbil/varebil? (Med trafikkuhell menes alle hendelser i trafikken som har ført til skade på materiell eller personer, i fritid eller jobb, medregnet trafikkuhell som ikke er meldt til forsikringsselskap. Regn også med eventuelle uhell under øvelseskjøring der du satt bak rattet.)										
♦ range:*											
♦ skip:passer_paastand Ingen											<input type="radio"/> 1
1											<input type="radio"/> 2
2											<input type="radio"/> 3
3											<input type="radio"/> 4
4											<input type="radio"/> 5
5 eller mer											<input type="radio"/> 6

uhell_1	I hvor mange av disse uhellene hadde du helt eller delvis ansvar?										
♦ range:1;7 2 when \trafikkuhell.a=2 2:3 when \trafikkuhell.a=3 2:4 when \trafikkuhell.a=4 2:5 when \trafikkuhell.a=5 2:6 when \trafikkuhell.a=6											
0											<input type="radio"/> 1
1											<input type="radio"/> 2
2											<input type="radio"/> 3
3											<input type="radio"/> 4
4											<input type="radio"/> 5
5 eller mer											<input type="radio"/> 6
Vet ikke											<input type="radio"/> 7

uhell_skole	Hvor mange av disse uhellene skjedde under øvelseskjøring på trafikkskole?										
Ingen											<input type="radio"/> 1
1											<input type="radio"/> 2
2 eller mer											<input type="radio"/> 3

uhell_privat	Hvor mange av disse uhellene skjedde under privat øvelseskjøring?										
--------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

uhell_privat	Hvor mange av disse uhellene skjedde under privat øvelseskjøring?
♦ range:*	
Ingen	<input type="radio"/> 1
1	<input type="radio"/> 2
2 eller mer	<input type="radio"/> 3

siste_12_mnd	Har noen av uhellene skjedd i løpet av de siste 12 månedene?
♦ range:*	
♦ skip:siste_uhell	
Nei	<input type="radio"/> 1
Ja	<input type="radio"/> 2

uhell_3	Angi tidspunkt (måned) for hvert uhell som har skjedd i løpet av de siste 12 månedene. (Skriv 1 hvis det skjedde ett uhell i den aktuelle måneden, og 2 hvis det skjedde to eller flere uhell i samme måned.
♦ range:-;1:2	
Januar	<input type="checkbox"/> 1
Februar	<input type="checkbox"/> 2
Mars	<input type="checkbox"/> 3
April	<input type="checkbox"/> 4
Mai	<input type="checkbox"/> 5
Juni	<input type="checkbox"/> 6
Juli	<input type="checkbox"/> 7
August	<input type="checkbox"/> 8
September	<input type="checkbox"/> 9
Oktober	<input type="checkbox"/> 10
November	<input type="checkbox"/> 11
Desember	<input type="checkbox"/> 12

siste_uhell	Om det siste uhellet Vi vil gjerne vite litt om det siste uhellet du var innblandet i som fører av personbil/varebil uansett om dette skjedde i løpet av siste år eller tidligere. Hva slags uhell var dette? Merk av ett alternativ. Dersom flere alternativer passer, velger du det du selv mener passer best.
♦ range:*	
Kollisjon med møtende kjøretøy (ikke forbikjøring)	<input type="radio"/> 1
Kollisjon under forbikjøring	<input type="radio"/> 2
Utforkjøring	<input type="radio"/> 3
Kollisjon med annet kjøretøy i kryss/rundkjøring	<input type="radio"/> 4
Kjørte på fotgjenger	<input type="radio"/> 5
Kjørte på et annet kjøretøy bakfra	<input type="radio"/> 6
Ble påkjørt bakfra av annet kjøretøy	<input type="radio"/> 7

siste_uhell	Om det siste uhellet Vi vil gjerne vite litt om det siste uhellet du var innblandet i som fører av personbil/varebil uansett om dette skjedde i løpet av siste år eller tidligere. Hva slags uhell var dette? Merk av ett alternativ. Dersom flere alternativer passer, velger du det du selv mener passer best.
Uhell ved skifte av kjørefelt	<input type="radio"/> 8
Kollisjon med dyr	<input type="radio"/> 9
Kjørte på parkert kjøretøy eller fast gjenstand	<input type="radio"/> 10
Rygget på annet kjøretøy eller fast gjenstand	<input type="radio"/> 11
Ble rygget på av annet kjøretøy	<input type="radio"/> 12
Annet trafikkuhell	<input type="radio"/> 13
	Open

skade	Hva slags skade førte dette uhellet til? (Du kan sette flere kryss)
♦ range:*	
Ble skadet selv	<input type="checkbox"/> 1
Skade på annen person	<input type="checkbox"/> 2
Skade på egen bil	<input type="checkbox"/> 3
Skade på annet kjøretøy	<input type="checkbox"/> 4
Annen skade	<input type="checkbox"/> 5

tid_uhell.A	Når skjedde det siste uhellet						
	År						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	1	2	3	4	5	6	7
År og måned	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1

tid_uhell.B	Når skjedde det siste uhellet										
	Måned										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
År og måned	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1

tid_uhell.C	Når skjedde det siste uhellet
	Husker ikke
År og måned	<input type="radio"/> 1

ukedag_uhell	Hvilken ukedag skjedde uhellet?
♦ range:*	
Søndag	<input type="radio"/> 1
Mandag	<input type="radio"/> 2

ukedag_uhell	Hvilken ukedag skjedde uhellet?
Tirsdag	<input type="radio"/> 3
Onsdag	<input type="radio"/> 4
Torsdag	<input type="radio"/> 5
Fredag	<input type="radio"/> 6
Lørdag	<input type="radio"/> 7
Husker ikke	<input type="radio"/> 8

doegn_uhell	Når på døgnet skjedde uhellet?
♦ range:*	
Kl 00-06	<input type="radio"/> 1
Kl 06-18	<input type="radio"/> 2
Kl 18-24	<input type="radio"/> 3

fartsgr_uhell	Hva var fartsgrensen (km/t) der uhellet skjedde
♦ range:*	
Under 30	<input type="radio"/> 1
30	<input type="radio"/> 2
40	<input type="radio"/> 3
50	<input type="radio"/> 4
60	<input type="radio"/> 5
70	<input type="radio"/> 6
80	<input type="radio"/> 7
90	<input type="radio"/> 8
100 (eller mer hvis ulykken skjedde i utlandet)	<input type="radio"/> 9
Vet ikke	<input type="radio"/> 10

foere_uhell	Hva slags føre var det?
♦ range:*	
Tørr og bar vegbane	<input type="radio"/> 1
Våt og bar vegbane	<input type="radio"/> 2
Snøføre	<input type="radio"/> 3
Is	<input type="radio"/> 4

passer_paastand	Om deg selv Hvor godt passer følgende påstander om deg selv?
♦ range:*	
	Svært uenig Uenig Både og Enig Svært Enig

passer_paastand	Om deg selv Hvor godt passer følgende påstander om deg selv?					
	1	2	3	4	5	
Jeg lengter ofte etter spenning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg kjenner meg sjelden redd eller engstelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg ser på meg selv som en nestekjærlig person	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er helt OK å omgå lover og regler så lenge du ikke direkte bryter dem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg har av og til bare gjort ting for "kicket" eller spenningens skyld	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg uroer meg ofte for ting som kan gå galt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Hvis noe fungerer, er det mindre viktig om det er rett eller galt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Noen mennesker synes at jeg er egoistisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
For meg er bilen først og fremst et fremkomstmiddel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Jeg er veldig interessert i bil og motor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Jeg er i et miljø der vi kjører mye eller er mye i bilen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11
Jeg liker å kjøre rundt bare for å kjøre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	12

trekning	Da har vi ikke flere spørsmål. Hvis du vil være med i loddrekningen av et gavekort på kr 5000 hos Expert, må du skrive inn navn, adresse, mobilnr og/eller e-post. (Disse opplysningene vil ikke bli lagret sammen med dine svar.)
	Open
	Open
	Open
	Open

timestamp	Time stamp
♦ range:*	
♦ afilla:sys_date c	<input type="text"/>
Dato	1
♦ afilla:sys_timenowf c	<input type="text"/>
Klokkeslett	2

Information
♦ exit:yes
♦ redirect:http://www.toi.no/
♦ status:COMPLETE
Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på spørsmålene

Vedlegg 4. Invitasjonsbrev for førundersøkelse

Vår dato
Januar 2005

Vår referanse
2994 PLU/SNO

Deres dato

Deres referanse

«Navn»
«Adr1»
«Post» «Postnr»

Spørreundersøkelse om bilkjøring

Transportøkonomisk institutt gjennomfører på oppdrag fra Statens vegvesen en spørreundersøkelse blant unge bilførere. Formålet med undersøkelsen er å kunne beregne ulykkesrisikoen i vegtrafikken og vurdere hvilke forhold som påvirker risikoen.

Spørsmålene stilles til et tilfeldig utvalg av unge førere med førerkort klasse B. Du er en av de som er trukket ut til å delta i undersøkelsen, og vi håper du vil bidra til å svare på undersøkelsen. Selv om du for tiden ikke kjører bil, er det viktig at du svarer på de spørsmålene som likevel er aktuelle for deg. Spørsmålene vi ønsker du skal svare på, ligger på internett, på adressen: <http://web.toi.no/bil>

Når du får beskjed om å skrive inn ditt personlige passord er dette:

Ditt personlige passord er: «Passord»

Det tar ca 20 minutter å besvare spørreskjemaet. Du trenger ingen spesielle datakunnskaper for å kunne svare – bare tilgang til internett. Hvis du har noen spørsmål om undersøkelsen kan du ringe Pål Ulleberg på telefon 22 57 38 20 eller sende e-post til plu@toi.no

Svarfrist for å besvare spørreskjemaet er **7. februar**. De opplysningene som sendes over internett kan ikke knyttes direkte til din person. Vi vil kun registrere om du har svart eller ikke, og hvis du svarer er du med i trekningen av en gavesjekk på 5.000 kroner. Trekningen vil skje i februar/mars 2005.

Tusen takk for at du deltar i undersøkelsen!

Vennlig hilsen
for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT



Pål Ulleberg

Vedlegg 5. Invitasjonsbrev for etterundersøkelse 1

<navn>
<adr>
<postnr> <poststed>

Invitasjon til trafikkundersøkelse

Hei!

For å kunne bedre forholdene for trafikantene i Norge, ønsker Statens vegvesen bedre oversikt over hvor mye ulike grupper kjører bil og hvordan trafikken fordeler seg på ukedager og tidsrom.

Statens vegvesen har derfor engasjert Transportøkonomisk institutt til å gjennomføre en undersøkelse av omfanget av bilkjøringen i Norge. Du som får dette brevet er tilfeldig trukket ut fra det norske førerkortregisteret, og vi vil svært gjerne vite litt om hvor ofte og hvor mye du kjører bil. Vi vil også gjerne ha informasjon om hva du mener om trafikk og bilkjøring og om du har blitt utsatt for trafikkuhell som bilfører.

Undersøkelsen vil foregå på internett. For at undersøkelsen skal ha verdi, er det viktig at så mange som mulig svarer. Vi håper derfor at du har anledning til å svare på spørreskjemaet. **Som en ekstra oppmuntring vil alle som svarer få være med i trekningen av en reisesjekk på 5000 kroner.**

For å svare på undersøkelsen går du inn på følgende side <http://web.toi.no/b3d> og logger deg på med dette passordet: <passord>

Alle svar blir behandlet anonymt og konfidensielt i overensstemmelse med Datatilsynets retningslinjer. Hvis du har noen spørsmål til undersøkelsen, kan du sende en e-post til forsker Agathe Backer-Grøndahl abg@toi.no eller ringe henne på telefon 22 57 38 16. Du kan også ta kontakt med forskningsleder Torkel Bjørnskau tbj@toi.no tlf 22 57 38 12.

På forhånd tusen takk for hjelpen!

Vennlig hilsen
TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT



Lasse Fridstrøm
Instituttssjef



Torkel Bjørnskau
Forskningsleder

Vedlegg 6. Invitasjonsbrev for etterundersøkelse 2

<Navn>
<Adresse>
<Postnummer og poststed>

Delta i spørreundersøkelse om bilkjøring og du kan vinne et gavekort hos Expert

Transportøkonomisk institutt og Statens vegvesen gjennomfører en spørreundersøkelse blant unge bilførere. Formålet med undersøkelsen er blant annet å kunne beregne ulykkesrisikoen i vegtrafikken og vurdere hvilke forhold som påvirker risikoen.

Spørsmålene stilles til et tilfeldig utvalg av unge førere med førerkort klasse B. Du er en av dem som er trukket ut til å delta i undersøkelsen, og vi håper du vil svare på spørsmålene. Selv om du for tiden ikke kjører bil, er det viktig at du svarer på de spørsmålene som likevel er aktuelle for deg. Spørsmålene vi ønsker du skal svare på, ligger på internett, på adressen: <http://www.toi.no/bil>

Klikk for å logge inn på undersøkelsen.
Deretter får du beskjed om å skrive inn ditt personlige idnr.

Ditt personlige idnr er: 333425

Det tar ca 10-15 minutter å besvare spørreskjemaet. Du trenger ingen spesielle datakunnskaper for å kunne svare – bare tilgang til internett. Hvis du har noen spørsmål om undersøkelsen kan du ringe Fridulv Sagberg på telefon 48 94 44 25 eller sende e-post til fs@toi.no

De opplysningene som sendes over internett kan ikke knyttes direkte til din person. Vi vil bare registrere om du har svart eller ikke, og hvis du svarer er du med i trekningen av et gavekort på **5.000 kroner hos Expert**. Trekningen vil skje i juni 2012.

Tusen takk for at du deltar i undersøkelsen!

Vennlig hilsen
for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT



Fridulv Sagberg

Vedlegg 7. Prosedyre for vekting av data

Vekting av data

Som beskrevet i avsnitt 2.2.6 (fotnote 2), var antall førere skjevt fordelt på de ulike underutvalgene (etter tidspunkt for førerprøve og etter måneder med førerkort). Dataene er derfor vektet i de analysene der dette har betydning, slik at underutvalg som er overrepresentert, teller mindre for resultatene. Vektene som er benyttet, er basert på sumverdiene i tabell 2 og er vist i tabellene V7.1 og V7.2 nedenfor. I analyser for alle førerkortaldre samlet, er det vektet både etter førerkortmåned og førerkortalder, mens resultater for hver enkelt førerkortalder (1-6 måneder) er vektet bare for førerkortmåned.

Tabell V7.1. *Vekter for førerkortmåned*

Måned	Vekt
september 2011	1
oktober 2011	371/397
november 2011	371/477
desember 2011	371/412
januar 2012	371/481
februar 2012	371/464
mars 2012	371/504
april 2012	371/458
mai 2012	371/704
juni 2012	371/793
juli 2012	371/643
august 2012	371/930

Tabell V7.2. *Vekter for førerkortalder (måneder med førerkort)*

Måneder med førerkort	Vekt
1	543/2420
2	543/1431
3	543/922
4	543/688
5	543/630
6	1

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 trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport 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.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no