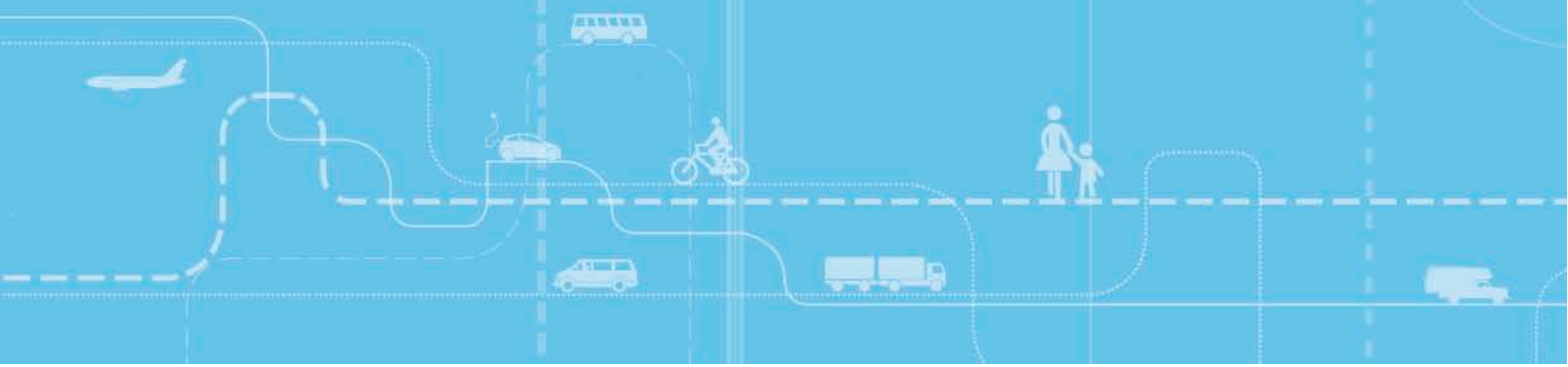


Evaluering av kampanjen ”Hvilken side av fartsgrensen er du på?”



Evaluering av kampanjen ”Hvilken side av fartsgrensen er du på?”

Ross Owen Phillips
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 978-82-480-1461-4 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1469-7 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2013

Tittel: Evaluering av kampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?"

Forfattere: Ross Owen Phillips
Fridulv Sagberg

Dato: 09.2013

TØI rapport: 1278/2013

Sider 119

ISBN Papir: 978-82-480-1461-4

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1460-7

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Prosjekt: 3543 - Evaluering av fartskampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?"

Prosjektleder: Fridulv Sagberg

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Emneord: Fart
Fartsgrenser
Kampanje
Trafikksikkerhet
Ulykkesrisiko

Sammendrag:

Bilførernes holdninger til fartsovertredelser har bedret seg betydelig i løpet av de fire årene Statens vegvesens og Politiets fartskampanje har pågått, og det er vesentlig færre som sier at de ofte kjører over fartsgrensen nå enn det var i 2008 (før kampanjen startet). Spørreundersøkelsene viser imidlertid ikke noen vesentlig økning i trafikantenes faktakunnskaper om fart, bremselengder og risiko som har vært forsøkt formidlet i kampanjen. Det kan likevel ha skjedd endringer i mer generell forståelse av betydningen av moderate fartsovertredelser for økt ulykkesrisiko. Faktisk kjørefart på veier med fartsgrense 80 km/t har gått ned med ca. 1 km/t siden 2008. Selv om dette kan virke som en beskjeden nedgang, kan det ha vesentlig effekt i form av færre ulykker. Imidlertid er det fortsatt rundt halvparten av bilførerne som overskrider fartsgrensene i 80-soner. Det er vanskelig å trekke sikre konklusjoner om hvorvidt kampanjen har påvirket fartsnivået.

Title: Evaluation of the Norwegian anti-speeding campaign "Which side of the speed limit are you on?"

Author(s): Ross Owen Phillips
Fridulv Sagberg

Date: 09.2013

TØI report: 1278/2013

Pages 119

ISBN Paper: 978-82-480-1461-4

ISBN Electronic: 978-82-480-1460-7

ISSN 0808-1190

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration

Project: 3543 - Evaluering av fartskampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?"

Project manager: Fridulv Sagberg

Quality manager: Torkel Bjørnskau

Key words: Campaign
Crash risk
Road safety
Speed
Speed limits

Summary:

Car driver attitudes towards speed limits have improved considerably during the four years of the anti-speeding campaign, and there is now a significantly lower proportion of drivers who state that they often exceed the 80 km/h speed limit than it was in 2008 (before the campaign). There is though little sign of any substantial increase in knowledge about relationships between speed, braking distances and crash risk, mediated by the campaign. There may however, have been increases in more global understanding of speed-risk relationships that were not measured by the survey items used. Average speed on roads with 80 km/h speed limit has decreased by about 1 km/h since 2008. Although apparently a modest speed decrease, this may have significant effects in terms of accident reduction. However, about half of the drivers still exceed the 80 km/h speed limit. It is difficult to draw definite conclusions regarding the question of whether the campaign has influenced driving speeds.

Language of report: Norwegian

Forord

Denne rapporten er sluttdokumentasjon av evalueringen av Statens vegvesens og Politiets kampanje "Hvilken side av fartsgrensen er du på?", som ble igangsatt i 2009. Evalueringen har bestått av flere ulike undersøkelser. I 2008 fikk TØI i oppdrag å gjennomføre årlige spørreundersøkelser om kunnskap, holdninger og selvrapportert fartsatferd (nullpunktsundersøkelse i 2008 for kampanjen startet, og deretter fire årlige oppfølgingsundersøkelser). I 2009 ble oppdraget utvidet til å omfatte "helhetlig evaluering" av kampanjen, som i tillegg til data fra spørreundersøkelsen skulle inkludere data fra MediaComs kartlegginger av kampanjeoppmerksomhet, samt analyser av faktisk kjørefart på grunnlag av Statens vegvesens tellepunkter; de sistnevnte analysene skulle TØI selv gjennomføre. For 2009, 2010 og 2011 foreligger det dermed to serier av oppfølgingsrapporter, en fra spørreundersøkelsen og en fra den helhetlige evalueringen. Sluttrapporteringen fra evalueringsprosjektene bygger på alle de årlige rapportene, samt oppdaterte analyser av data for 2012.

Ved TØI har Ross Owen Phillips vært prosjektleder. Analysene av fartsdata har vært gjort av Fridulv Sagberg. Øvrige dataanalyser har vært gjennomført av Phillips og Sagberg i fellesskap, og de har også begge vært ansvarlige for skriving av den endelige rapporten. Forskningsleder Torkel Bjørnskau har vært ansvarlig for kvalitetssikring, og Trude Chr. Rømming har tilrettelagt rapporten for publisering.

Kontaktpersoner hos Statens vegvesen har vært Marianne Stølan Rostoft og Rita Helen Aarvold.

Oslo, desember 2013
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Torkel Bjørnskau
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1 Innledning	1
1.1 Evalueringsoppdraget	1
1.2 Datagrunnlag og fremgangsmåte	1
2 Mål og opplegg for kampanjen	3
2.1 Generelt om kampanjen	3
2.2 Mål for kampanjen	4
2.2.1 Oppmerksomhet, budskapsforståelse og avsenderidentitet	4
2.2.2 Kunnskap og holdninger	4
2.2.3 Selvrapportert atferd	4
2.2.4 Reell atferd	5
2.3 Virkemidler	5
3 Virkemiddelbruk	6
3.1 Informasjonsvirksomhet	6
3.1.1 Tidslinje	6
3.1.2 Medieinvesteringer	7
3.2 Politikontroll	8
3.3 Nedskilting av fartsgrense fra 80 km/t til 70 km/t	12
4 Kampanjeoppmerksomhet	13
4.1 Gjenkjenning	13
4.2 Spontan hukommelse (gjenkalling)	15
4.3 Avsenderidentitet	16
4.4 De enkelte virkemidler	16
4.4.1 Film "Fart" (Fartsfilm)	16
4.4.2 Utvidet fartsfilm og skilt	17
4.4.3 Film "Kroppens tåleevne" (Hva kroppen tåler)	17
4.5 Er målet nådd?	18
5 Kunnskap, holdninger og sosial aksept	19
5.1 Forbedre trafikanters oppfatning om hvor mye bremselengden varierer med fart og føreforhold	19
5.2 Forbedre trafikantenes kunnskap om hva mennesket tåler i en kollisjon	20
5.3 Øke andelen som har en realistisk oppfatning av hvor lite tid man sparer når farten øker	22
5.4 Øke andelen som svarer riktig på spørsmål om kollisjonsfart i 90 i forhold til 80 km/t	24
5.5 Redusere andelen som mener fartsgrense 80 er for lav, med en fjerdedel	25
5.6 Fart etter forholdene	26
5.7 Sosial aksept	27
6 Selvrapportert atferd	30
6.1 Hele utvalget	30
6.2 Fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80 km/t sammenlignet med 30 og 50 km/t	31
6.3 Fartsovertredelser i målgruppa versus andre aldersgrupper	32

6.4	Fartsovertredelser blant kvinner og menn.....	33
7	Reell atferd	35
7.1	Observasjonsperioder.....	35
7.1.1	Tid på året.....	35
7.1.2	Tid på døgnet.....	35
7.2	Utvelgelse av tellepunkter.....	36
7.2.1	Kriterier.....	36
7.2.2	Inkluderte punkter.....	36
7.3	Foreløpig analyse av førperioden.....	37
7.4	Avsluttende analyse av før- og etterperioden (tom. 2012).....	37
7.5	Effekt av kampanjeskilt ved ett tellepunkt.....	40
8	Årsaker til og faktorer forbundet med fartsatferd	42
8.1	Årsaker til egen fartsatferd.....	42
8.2	Faktorer forbundet med fartsatferd.....	44
8.2.1	Hva forklarer fartsatferd?	44
8.2.2	Endring over tid i faktorer forbundet med fartsatferd	45
8.3	Selvrapportert påvirkning av kampanjen.....	48
8.3.1	Kampanjen generelt	48
8.3.2	Hvilke kampanjeelementer har størst effekt?	49
9	Diskusjon og konklusjon.....	52
9.1	Diskusjon.....	52
9.2	Konklusjoner	57
10	Referanser.....	58
	Vedlegg 1: TØIs spørreskjema 2012	61
	Vedlegg 2 Avisannonser.....	78
	Vedlegg 3: Utvalgsbeskrivelse	80
	Vedlegg 4: Supplerende analyser og figurer fra TØIs spørreundersøkelser	86
	Vedlegg 5: Analyser av fartsdata fra Statens vegvesens tellepunkter	104

Sammendrag:

Evaluering av kampanjen ”Hvilken side av fartsgrensen er du på?”

TOI rapport 1278/2013
Forfattere: Ross Owen Phillips og Fridulv Sagberg
Oslo 2013 119 sider

Bilførernes holdninger til fartsovertredelser har bedret seg betydelig i løpet av de fire årene fartskampanjen har pågått, og det er vesentlig færre som sier at de ofte kjører over fartsgrensen nå enn det var i 2008 (før kampanjen startet). Spørreundersøkelsene viser imidlertid ikke noen vesentlig økning i trafikantenes faktakunnskaper om fart, bremselengder og risiko som har vært forsøkt formidlet i kampanjen. Det kan likevel ha skjedd endringer i mer generell forståelse av betydningen av moderate fartsovertredelser for økt ulykkesrisiko. Gjennomsnittsfarten på veier med fartsgrense 80 km/t har gått ned med ca. 1 km/t siden 2008. Det er viktig å være klar over at en så vidt liten reduksjon i fart likevel vil medføre en betydelig nedgang i antallet drepte og skadde i trafikkulykker. Det er vanskelig å trekke sikre konklusjoner om hvorvidt endringen i fartsnivået er et resultat av kampanjen.

”Hvilken side av fartsgrensen er du på?” er en informasjons- og holdningskampanje som ble lansert i mai 2009 av Statens vegvesen og Politiet. Fokus i kampanjen er betydningen av moderate fartsovertredelser for ulykkesrisiko, og målet med kampanjen er å få bilister i Norge til å overholde fartsgrensene, tilpasse farten etter forholdene og unngå moderate fartsovertredelser, først og fremst på veier med fartsgrense 80 km/t. Målgruppen er først og fremst menn i alderen 25-40 år.

TOI fikk i oppdrag fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet å evaluere fartskampanjen. Evalueringen har bestått av to ulike prosjekter - en spørreundersøkelse om holdninger, kunnskap og selvrapportert atferd og en helhetlig evaluering som omfattet flere andre datakilder i tillegg til spørreundersøkelsen. De øvrige datakildene har vært fartsmålinger fra Statens vegvesen, data fra Utrykningspolitiet om kontrollaktivitet, og data fra spørreundersøkelser utført av MediaCom om bl.a. kampanjeoppmerksomhet.

Det ble gjennomført en nullpunktundersøkelse i 2008 før kampanjen startet, og deretter har det vært gjennomført årlige oppfølgingsundersøkelser. Denne rapporten sammenfatter resultater for hele perioden 2008-2012.

Statens vegvesen formulerte et antall mål for kampanjen, og et siktemål med evalueringen har vært å vurdere i hvilken grad målene er oppnådd.

Kampanjeoppmerksomhet

For at kampanjen skal ha effekt, er det nødvendig i første instans at kampanjens budskap blir lagt merke til av målgruppa. Det var i undersøkelsen fra 2009 mange som hadde lagt merke til kampanjen (68 prosent), og i undersøkelsen fra 2010 rapporterte 75 prosent av hele utvalget at de hadde lagt merke til kampanjen. I 2011 sa 92 prosent av alle respondentene og 95 prosent av målgruppa at de hadde lagt merke til kampanjen, og i 2012 var dette økt til henholdsvis 96,5 og 98 prosent.

At så mange har lagt merke til den, gir kampanjen et godt utgangspunkt når det gjelder det å påvirke målgruppa til å kjøre saktere. Det er likevel viktig å presisere at kampanjeoppmerksomhet i TØIs spørreundersøkelser ble evaluert ved at respondentene ble spurt om de husket en kampanje om fart, samtidig som de ble vist stillbilder fra kampanjefilmer eller et skilt fra kampanjen. Denne måten å evaluere oppmerksomhet på (*gjenkjenning*) gir normalt høyere anslag på hukommelse enn dersom hvor spørsmålet stilles uten at det blir gitt noen holdepunkter (*gjenkalling*). I hvilken grad respondenten har bearbeidet budskapet, blir ikke evaluert når en bare måler gjenkjenning. MediaCom gjennomførte spørreundersøkelser hvor de målte kampanjeoppmerksomhet ved gjenkalling, og andelen som hadde lagt merke til kampanjen, lå da mellom 50 og 60 prosent i hele kampanjeperioden.

Kunnskap

Det ble stilt flere spørsmål som er ment å skulle måle kunnskap om risiko, fart og ulykker. Vi finner endring i svarfordelingene fra før til etter kampanjestart for to spørsmål i MediaComs undersøkelser. Ett av disse går på kunnskap som var et sentralt budskap i en av kampanjefilmene, nemlig hvor stor kollisjonsfarten er når en bremses ned i 90 km/t for en hindring som en ville klare å stanse for i 80 km/t. Det andre spørsmålet gikk på hvor mye farten må økes fra 80 km/t for at risikoen for å omkomme i en frontkollisjon skal doubles.

For kunnskapsspørsmålene som ble stilt i TØIs undersøkelser, var det ingen systematiske endringer over tid. Dette vil si at en vesentlig økning i kampanjeoppmerksomhet ikke har ført til en tilsvarende økning i kunnskap om fart, enten det gjelder hele utvalget eller målgruppa.

Kampanjen tar sikte på å påvirke og endre målgruppas holdninger (og dermed fartsatferd) gjennom informasjon og økt kunnskap. At man ikke ser en klar økning over tid i andelen som svarer riktig på kunnskapsspørsmålene, kan dermed tolkes som negativt for kampanjen. Imidlertid kan det være slik at kunnskapsspørsmålene ikke evaluerer bredere kunnskap formidlet av kampanjen, noe som likevel kunne være viktig i forhold til holdnings- og atferdsendring. De fleste kunnskapsspørsmålene krever nemlig at respondenten husker konkrete fakta (f.eks. om bremselengde). Selv om respondenten ikke husker de presise tallene omtalt i kampanjematerialet, kan det fortsatt være sann at han eller hun har bearbeidet det generelle budskapet (som sier at det er en stor økning risiko med en moderat økning i hastighet). Slik generell kunnskap kan også påvirke holdninger, selv om det ikke er evaluert i undersøkelsen.

Holdning til fartsgrensene

Holdningskampanjer bygger på antakelsen om at en kan påvirke og endre atferd ved å påvirke og endre holdninger til den atferden man ønsker å endre. Det er inkludert flere holdningsspørsmål i spørreundersøkelsene, slik at en kan se om det er endringer over tid i holdninger til fartsgrensene og det å kjøre over fartsgrensen (dvs. om det er forskjell i holdninger mellom undersøkelsene).

Det har vært en signifikant nedgang i andelen av respondentene som mener at fartsgrense 80 km/t utenfor tettbebyggelse er for lavt, og en tilsvarende økning i andelen som mener det er for høyt.

Kampanjen er ment å påvirke målgruppas fartsatferd ved å øke kunnskap om risiko og dermed "forbedre" holdninger til fart, særlig på veier med fartsgrense 80. Selv om det er få tegn på endring i kunnskap om fart, tyder resultatene likevel på "forbedrete" holdninger til fartsgrense 80. Dermed er det fortsatt grunn til å tro at kampanjen kan ha ført til endret fartsatferd.

Sosial aksept

Det er et langsiktig mål at kampanjen skal bidra til å gjøre det sosialt uakseptabelt å kjøre over fartsgrensen – dvs. å stigmatisere det å kjøre over fartsgrensen. Spørsmålene i undersøkelsen som gjelder folks oppfatninger av hvor mange i Norge som kjører over fartsgrensen, og hva folk flest synes om å kjøre over fartsgrensen, er med for å kunne undersøke utviklingen i sosial aksept og stigmatisering av fartsøvertredelser.

Det er en signifikant endring i *hva folk tror andre mener* om fart, i retning av at flere er uenige i påstandene om at folk synes det er greit å kjøre over henholdsvis 80 og 90 km/t på veier med fartsgrense 80 km/t. Det er også en signifikant endring i *hva folk tror andre faktisk gjør* i forhold til fart. Andelen som tror at nesten alle kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 er gått ned fra 16 prosent i 2008-undersøkelsen til 12 prosent i 2011 og 2012.

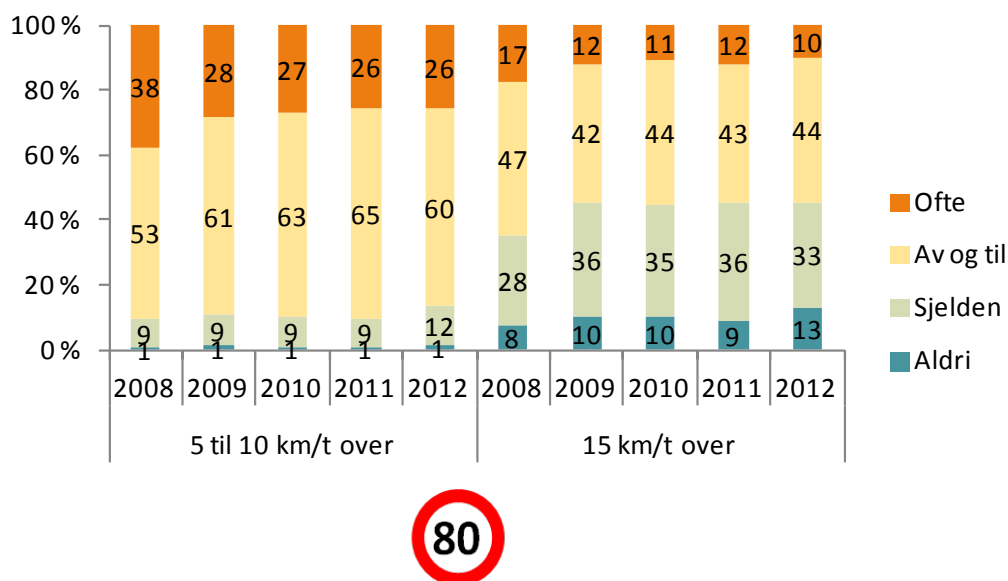
Det er et paradoks at selv om mer enn to av tre sier de selv er opptatt av å overholde fartsgrensen, tror også mer enn to av tre at andre synes det er greit å kjøre over fartsgrensen (å kjøre 90 km/t på veier med fartsgrense 80). Dette indikerer at den gjennomsnittlige føreren tar feil når han eller hun tror at de fleste "andre" mener det er greit å kjøre over fartsgrensen. Muligens reflekterer det også en tendens til at de fleste vurderer seg selv som mer loyldig enn gjennomsnittet. Dette er viktig fordi vi ser en klar sammenheng mellom hva man tror andre mener om fartsøvertredelser og hvor ofte man kjører over fartsgrensen selv. En kampanjestrategi som tar sikte på å endre sosiale normer kan derfor være viktig med hensyn til fartsatferd. Dette kan f.eks. bety å utforme budskap som korrigerer feiloppfatninger om forekomst av øvertredelser i de tilfellene hvor folks tror at øvertredelsene er mer vanlige enn de faktisk er.

Selvrapportert fartsatferd

I spørreundersøkelsene er selvrapportert fartsatferd (fartsøvertredelser) det endelige målet. I undersøkelsene er det spurt om hvor ofte respondentene foretar ulike typer fartsøvertredelser på veier med fartsgrense 30, 50 og 80. I evalueringen er det foretatt sammenligning av fartsøvertredelser i undersøkelsene for hvert år i perioden 2008-2012.

Før kampanjen (2008) sa 24 prosent av hele utvalget at de *ofte* kjører litt for fort på 80-veier, mot 17 prosent i 2012. Blant målgruppa har andelen som sier de ofte kjører litt for fort på 80-veier, gått ned fra 38 prosent før kampanjen til 26 prosent i 2012 (figur S-1).

Det er endringer i andelen som sier de kjører over fartsgrensen også på veier med fartsgrense 30 og 50 km/t, men mindre klare enn for fartsgrense 80.



Figur S-1. Selvrapperte fartsøvertredelser (5 til 10 km/t og 15 km/t) på veier med fartsgrense 80 i målgruppa (25-40 år) fordelt på undersøkelse (2008-2012).

Faktisk kjørefart

Grunnlaget for analysene var data fra et utvalg av Statens vegvesens trafikktelepunkter, for årene 2005-2012 og for en periode på 12 uker fra august til oktober. Det foreligger brukbare data for hele eller deler av disse tidsrommene for i alt 12 telepunkter. For alle tidsperioder ble det foretatt separate analyser av trafikk på dagtid (kl. 10-16) og kveldstid (kl. 18-23)

Det var en nedgang i gjennomsnittsfart på 0,5 – 0,6 km/t fra 2008 (før kampanjen) til 2009 (etter kampanjestart). Det var også en nedgang i fart i førperioden fra 2007 til 2008 (0,3 – 0,5 km/t), slik at det er vanskelig å si hvorvidt den fortsatte nedgangen fra 2008 til 2009 kan tilskrives kampanjen, eller om den reflekterer fortsettelsen av en tidligere trend. I samsvar med nedgangen i gjennomsnittsfart fra 2008 til 2009 var det nedgang også i antallet som kjørte over 80 eller 90 km/t, og i 85- og 95-prosentilene (dvs. farten som henholdsvis 85 og 95 prosent holder seg under).

Det var en ytterligere nedgang fra 2009 til 2012 på 0,5 km/t, slik at den totale nedgangen i fart for hele kampanjeperioden var på ca. 1 km/t. Denne nedgangen er i samme størrelsesorden som Statens vegvesens egne tall for fartsutviklingen, som er basert på et større antall telepunkter.

Det er en svak tendens til større nedgang i etterperioden (2008-2012) enn i førperioden (2005-2008), men siden denne forskjellen ikke er statistisk signifikant, kan en vanskelig tolke denne tendensen som en effekt av kampanjen. Selv om det er vanskelig å fastslå om fartsreduksjonen er en effekt av kampanjen, er det imidlertid viktig å understreke at en nedgang i gjennomsnittsfart på 1 km/t er en vesentlig endring når det gjelder effekt på ulykker. Den prosentvise nedgangen i fart er på ca. 1,2 prosent, og en nedgang i denne størrelsesorden på hele veinettet vil ifølge den såkalte "potensmodellen" medføre en reduksjon i antall drepte i trafikkulykker på rundt 5 prosent.

Resultater fra ett tellepunkt hvor det ble plassert et kampanjeskilt ("jentemotivet"), viste at farten gikk betydelig ned (med ca. 2 km/t) etter at skiltet ble satt opp, og bare i den kjøreretningen hvor skiltet var synlig. Dette viser klart at skilt som minner førerne om å holde fartsgrensen, har en lokal fartsreducerende effekt. Vi vet imidlertid lite om i hvilken grad denne effekten vedvarer i tid eller rom.

Alt i alt er det små endringer i fart etter 2009, og endringene går i litt ulike retninger i de ulike tellepunktene, slik at det er vanskelig å spore noen tydelige effekter av kampanjen.

Det må tas et forbehold om at trafikken forbi de valgte tellepunktene utgjør en svært liten del av den totale trafikken, og at det kan ha skjedd endringer i fartsatferd som ikke fanges opp av tellepunktene. Eksempelvis ligger alle punktene på relativt rette strekninger, noe som betyr at en ikke fanger opp fartstilpasning til kryss eller uoversiktlige kurver.

Forholdet mellom selvrapportert og faktisk fart

Endringene i reell fartsatferd gjenspeiler ikke helt de betydelige endringene i selvrapporterte fartsatferd. Dette kan skyldes flere forhold. Mange faktorer påvirker reell fartsatferd langs enkelte strekninger (f.eks. andre sjåfører, endrete veiforhold, trafikkmønstre, subjektiv atferdskontroll). Tolkning av dataene på reell atferd er også komplisert av andre grunner, som f.eks. "hull" i datagrunnlaget, og nedgangen i gjennomsnittsfart som begynte før kampanjen startet. I tillegg har vi måttet utelukke data fra tellepunkter med stor trafikkmengde, pga. økning i trafikkmengde og frafall av tellepunkter pga. lokale endringer i løpet av kampanjeperioden. En annen mulig forklaring på forskjellen mellom selvrapportert og reell fartsatferd, er at folk ikke tar hensyn til flyten i trafikken når de rapporterer egen fartsatferd, slik at de faktisk kjører fortere enn det som er intensjonen. Dessuten er indikatorene på selvrapportert og reell fartsatferd ikke direkte sammenlignbare, siden selvrapportert fart er målt som andel som "ofte" eller "alltid" kjører 5-10 km/t over fartsgrensen, mens faktisk fart er målt som andel over fartsgrensen.

Faktorer som forklarer fartsatferd: Endring siden oppstart av kampanjen

Analyser av svarene på spørsmålet om årsaker til egen fartsatferd på tvers av undersøkelsesår viser en nedgang over tid for de tre viktigste årsakene til at man kjører for fort, nemlig at "føret tillater det" (fra 58 til 52 prosentpoeng), "veien innbyr til å kjøre for fort" (fra 53 til 48 prosentpoeng), eller at "andre kjører like fort" (fra 44 til 42 prosentpoeng).

I alle undersøkelsene er det åtte faktorer som forklarer en signifikant andel av variasjonen i selvrapporterte fartsovertredelser, uansett om det er på veier med fartsgrense 30, 50 eller 80. Disse resultatene tyder på at de som har en tendens å kjøre over fartsgrensen, kan være mer tilbøyelig til å ha en eller flere av følgende oppfatninger:

- Mener fartsgrensen er for lav
- Tror at nesten alle andre kjører for fort
- Føler det behagelig å kjøre over fartsgrensen

- Ikke føler det uansvarlig å kjøre over fartsgrensen
- Tror at de ikke kan bestemme egen fart i trafikken
- Oppgir at det å kjøre for fort er en vane
- Har intensjon om å kjøre for fort neste gang de kjører bil.

Et interessant spørsmål er i hvilken grad disse oppfatningene har endret seg i målgruppa siden nullpunktsundersøkelsen i 2008, særlig i forhold til fartsgrense 80. En reduksjon i målgruppa i andel som oppgir at en viss oppfatning beskriver dem, kunne forklare hva som ligger bak reduksjonene i selvrappportert fartsatferd på veier med fartsgrense 80.

Som allerede nevnt viser analysene en nedgang i andelen av målgruppa som mener fartsgrense 80 er for lavt. Andelen av målgruppa som er enig i at det føles behagelig å overskride fartsgrensen, er blitt konsekvent mindre med årene, samtidig som vi ser en konsekvent økning i årene siden 2008 i andelen av målgruppa som er enig i at det er uansvarlig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Det er også en signifikant nedgang i andelen av målgruppa som tror at nesten alle kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. På den andre siden er det lite tegn på endring i andelen av målgruppa som sier at det å kjøre for fort på veier med fartsgrense 80 er en vane. Det er også lite som indikerer at det er skjedd en forandring siden 2008 i hvor mye målgruppa tror at de selv kan bestemme farten, eller andelen som sier at de intenderer å kjøre over fartsgrensen i 80-soner neste gang de kjører bil.

Er kampanjemålene oppnådd?

Tabell S-1. Måloppnåelse for kampanjen "Er du på riktig side av fartsgrensen"? Kriteriet for "ja" er at målet er oppnådd for målgruppa og/ eller alle aldersgruppene samlet. "Delvis" betyr at det er en statistisk signifikant endring i ønsket retning, men at størrelsen av endringen er mindre enn det som var målet.

Mål	Mål oppnådd?
Minst 80 prosent skal ha lagt merke til kampanjen	ja
Minst 50 prosent skal kjenne til hovedbudskapet i kampanjen ("Det å kjøre litt over fartsgrensen er farligere enn du tror")	ikke evaluert
Minst 50 prosent skal vite at det er Statens vegvesen og Politiet som står bak kampanjen	nei
Forbedre trafikantenes oppfatning av hvor mye bremselengden varierer med fart og føreforhold	nei
Forbedre trafikantenes kunnskap om hva mennesket tåler i en kollisjon	ja
Øke andelen som har en realistisk oppfatning av hvor lite tid en sparer når farten øker	nei
Redusere andelen som mener at fartsgrense 80 er for lavt, med en fjerdedel	delvis
Øke andelen som svarer riktig på spørsmålet "Dersom du klarer å stoppe for en hindring når du kjører i 80 km/t, hvilken fart ville du treffe hindringen med dersom du hadde kjørt i 90 km/t?"	ja
Redusere andel som sier at de 'ofte' eller 'av og til' kjører 5-10 km/t over fartsgrense 80, med en fjerdedel	delvis
Redusere andel som sier at de 'ofte' eller 'av og til' kjører 15 km/t over fartsgrense 80, med en fjerdedel	delvis
Redusere andelen som faktisk bryter fartsgrensen, med en fjerdedel	delvis

Kampanjemålene er formulert med ulikt presisjonsnivå. Enkelte mål er kvantifisert slik at det er lett å si om de er oppnådd eller ikke, mens andre er formulert som endring i en bestemt retning uten at størrelsen på endringen er fastslått, og det kan være vanskelig å fastslå kategorisk om de er oppnådd eller ikke. Dersom vi bruker kriteriet om en statistisk signifikant endring i ønsket retning, finner vi at sju av de ti målene som er blitt evaluert, er helt eller delvis oppnådd (se tabell S-1).

Konklusjoner

Det har skjedd klare endringer i ønsket retning i løpet av kampanjeperioden både når det gjelder holdninger til fartsøvertredelser og fartsgrenser, og når det gjelder selvrapportert og faktisk fart. Imidlertid er det vanskelig å si i hvilken grad reduksjonene skyldes kampanjen, først og fremst fordi vi mangler en kontrollgruppe, noe som generelt er vanskelig å få til når det gjelder evaluering av tiltak som gjennomføres på nasjonalt nivå. Samtidig som kampanjen har pågått har det utvilsomt skjedd mange andre endringer i det norske samfunnet og på norske veier som kan tenkes å ha påvirket fartsatferd.

Som en oppsummering kan en si at en del resultater tyder på at kampanjen har hatt effekt, mens det også finnes det en del alternative forklaringer på de endringene som har skjedd.

Kampanjen har hatt effekt?

- Endring i ønsket retning i de fleste indikatorer (holdninger, sosial aksept, selvrapportert fart, faktisk fart)
- Effekten har økt over tid i løpet av kampanjeperioden.
- Større endringer i holdninger og selvrapportert atferd for 80-soner enn for 50- og 30-soner
- Tendens til større endring i målgruppa (25 – 40 år) enn blant yngre og eldre
- Lokal fartsreduksjon ved kampanjeskilt
- Sammenheng mellom kampanjeoppmerksomhet («fart etter forholdene») og svar på ett av kunnskapsspørsmålene (om veigrep).

Endringer i selvrapporterte data kan skyldes andre forhold enn kampanjen?

- Det har vært en generell endring i retning av mer positive holdninger og selvrapportert atferd i trafikken, og holdninger til fart kan være en del av denne generelle trenden.

Endringer i faktisk kjørefart kan skyldes andre forhold enn kampanjen?

- Nedadgående trend i fartsutviklingen allerede før kampanjen
- Ikke samsvar i tid mellom endringer i holdninger og selvrapportert fart på den ene siden og faktisk kjørefart på den andre siden
 - Faktisk fart gikk mest ned fra 2008 til 2009, mens selvrapporterte holdninger og atferd endret seg mest mot slutten av kampanjeperioden.
 - Fartsreduksjonen fra 2008 til 2009 kan ikke skyldes skiltene langs veien, da de først kom i 2011.
- Det har vært en økning i andelen eldre bilførere siden 2008, og det er vist at eldre i gjennomsnitt kjører saktere.
- Fartsnivået ser ut til å ha gått ned i denne perioden også i Sverige og Danmark.

Det er ikke noen motsetning mellom en mulig effekt av kampanjen og det at andre forhold kan ha ført til endringer, men så lenge en ikke har en kontrollgruppe, blir det umulig å fastslå hvilke faktorer som har hatt størst betydning.

Hovedkonklusjonen er dermed at det har vært en gunstig endring både i bilføreres holdninger til fart og i selvrapportert og faktisk kjørefart i løpet av kampanjeperioden, uten at vi kan si sikkert i hvilken grad dette er et resultat av kampanjen.

Summary:

Evaluation of the anti-speeding campaign “Which side of the speed limit are you on?”

TØI Report 1278/2013

*Authors: Ross Owen Phillips and Fridulv Sagberg
Oslo 2013, 119 pages Norwegian language*

The attitudes of car drivers to speeding have improved substantially during the four years of the anti-speeding campaign “Which side of the speed limit are you on?”. There are also fewer who say that they exceed the speed limit now, than before the campaign in 2008. Although survey responses show no increase in drivers’ factual knowledge about speed, braking distance and risk as communicated by the campaign, we do not exclude the possibility of an increase in general understanding about the effect of moderate speeding on accident and injury risks. Despite clear reductions in subjective reports of speeding from 2008, ca. half of drivers still break the speed limits on 80 km/h roads according to roadside observations. These observations also indicate only modest reductions in average speed, of 1 km/h since 2008, although this could be important in terms of accident levels.

“Which side of the speed limit are you on?” is an information campaign launched in Norway in May 2009, by the Norwegian Public Roads Administration (NPRA) and the police. The focus of the campaign is the disproportionately large increase in accident risk that result from only moderate excesses of the speed limit. The aims of the campaign are to get drivers in Norway to keep to the speed limit, adapt speed according to the driving conditions, and to reduce moderate speeding transgressions. The target group was drivers between 25 and 40 years of age. Most campaign material concerned the dangers of even moderate speeding on roads with a speed limit of 80 km/h.

TØI was given the task of evaluating the campaign by the Road Directorate of the NPRA. The evaluation consisted of two ongoing sub-projects carried out by TØI:

- (i) an annual survey on attitudes, knowledge and self-reported behaviour, and
- (ii) an overall campaign evaluation, again carried out annually, which included several other data sources in addition to the survey in (i).

These additional data sources in (ii) were actual speed measurements from the NPRA, data from the traffic police on speed-related roadside checks, and data from a survey carried out by Mediacom. The latter was used mostly to help assess campaign awareness.

A baseline survey was conducted in 2008 before the campaign began, and after this follow-up surveys were conducted annually. This report assembles results for the whole of the period 2008 to 2012.

NPRA formulated a set of goals for the campaign, and a main objective for the evaluation was to assess the extent to which these goals have been achieved.

Campaign awareness

If a campaign is to have an effect, its message must reach the target group.

By 2010, 75 per cent of all respondents said that they had noticed the anti-speeding campaign. By 2011, 92 per cent of all respondents and 95 per cent of the target group remembered seeing or hearing about the campaign. In 2012 these respective shares had increased further still to 96.5 and 98 per cent.

Such a high level of campaign awareness gives the campaign a good platform from which to influence the target group to drive more slowly. However, campaign awareness was measured by asking respondents if they remembered a campaign about speed while prompting them with cues in the form of stills from campaign films or pictures of a road sign used in the campaign. Thus campaign *recognition* was used as an indicator of campaign awareness, rather than campaign *recall*, where the question would be asked without prompts or cues. The extent to which the respondents process the campaign message is thus not evaluated when recognition is used as a proxy for awareness. However, Mediacom did include a measure of campaign recall in their surveys, and responses from those show that between 50 and 60 per cent of all respondents could recall the campaign throughout the campaign period.

Knowledge

Several items in the survey were included to measure any change in knowledge about risk, speed and accidents in the driving population and/or target group.

According to the annual survey conducted by TØI there were no clear changes in the shares answering correctly.

However in surveys carried out by Mediacom, there were increases in the shares answering correctly in response to two knowledge questions. Notably, one of these assessed knowledge that was communicated directly by the main campaign film, about collision speed on hitting an object after braking from a speed of 90 km/h (if one would have been able to stop on braking from a speed of 80 km/h). There was also a significantly higher share of correct answers from those who said they were aware of the campaign. The other of the two questions concerned how much speed would have to increase from 80 km/h in order to double the risk of dying in a frontal collision.

It must be said however that there were no changes in answers to most of the knowledge questions assessing facts communicated by the campaign. In other words a substantial increase in campaign awareness over time did not lead to a corresponding increase in knowledge about speeding, either in the target group or otherwise.

The strategy of the campaign was to influence and change attitudes (and thus speeding behaviour) through information conveying improved knowledge of the risks involved. It might therefore be concluded as negative for the campaign that a clear increase in factual knowledge was not achieved. However, we cannot exclude the possibility that the survey items used to assess changes in knowledge failed to assess any change in broader knowledge about speed and risk effected by the campaign, which may nevertheless have been important in relation to changing attitudes and self-reported speeding behaviour. Most of the knowledge questions demanded that the respondents remember concrete facts (e.g. about braking

distances). Even if the respondents could not remember precise numbers communicated by the campaign, it is still possible that they had processed the central message, which was that there is a large increase in accident risk when one drives only a little over the speed limit. Such general knowledge can also influence attitudes, even if it was not evaluated by the survey.

Attitude to the speed limit

Campaigns aimed at changing attitudes are based on a theory that behaviour can be changed if there is a change in the attitude corresponding to that behaviour.

Several questions in the survey were therefore included to assess changes in attitudes to the speed limit and to driving over the speed limit.

As the campaign progressed there was a significant reduction in the share of respondents who thought that the speed limit of 80 km/h was too low outside of built-up areas, and a corresponding increase in the share who thought it was too high.

The campaign was intended to influence the speeding behaviour of the target group by increasing knowledge about the risks and thereby “improving” attitudes to speeding, especially on roads with speed limits of 80 km/h. Despite little sign of a change in knowledge, the results imply that attitudes to the speed limit of 80 km/h have improved. Thus in theory there is reason to believe that the campaign could have contributed to a change in speeding behaviour.

Social acceptance

A long-term goal for the campaign is to help make driving over the speed limit socially unacceptable. Questions in the survey concerning people’s understanding of how many in Norway exceed the speed limit (included in the surveys from 2008 to 2012), and what most people think about exceeding the speed limit (included in the surveys from 2009 to 2012) were included to assess any changes in social acceptance for speeding.

There was a significant change during the campaign period in what people think others think about speeding: more disagreed with the statement that people think it is ok to drive over the speed limit (whether it is 80 or 90 km/h). There was also a significant change in what people think others actually do in relation to speeding. The share believing that almost everyone drives over the speed limit on 80 km/h-roads decreased from 16 per cent in the 2008 survey, before the campaign, to 12 per cent in 2011 and 2012.

Even though over two out of three respondents say they ensure they keep to the speed limit, over two out of three also believe that others think it is ok to drive over the speed limit (i.e. to drive 90 km/h where the limit is 80 km/h). This paradox indicates that the “average” driver may be mistaken when he or she believes that most others think it is ok to drive over the speed limit. This may also reflect a tendency for most drivers to view themselves as more law-abiding than the average driver. This is important because there is a clear link between what one believes other think about speeding and how often one speeds oneself. A campaign strategy that aims to change social norms could therefore be important with respect to speeding behaviour.

Self-reported speeding

The self-report survey ultimately included items assessing speeding behaviour. Respondents were asked how often they speed on roads where the speed limit is 30, 50 or 80 km/h.

Before the campaign, in 2008, 24 per cent of the whole sample said that they often drive a little too fast on 80-roads, against 17 per cent in 2012. The share of the target group who say they often drive a little too fast on 80-roads decreased from 38 per cent before the campaign to 26 per cent in 2012 (Figure S-1).

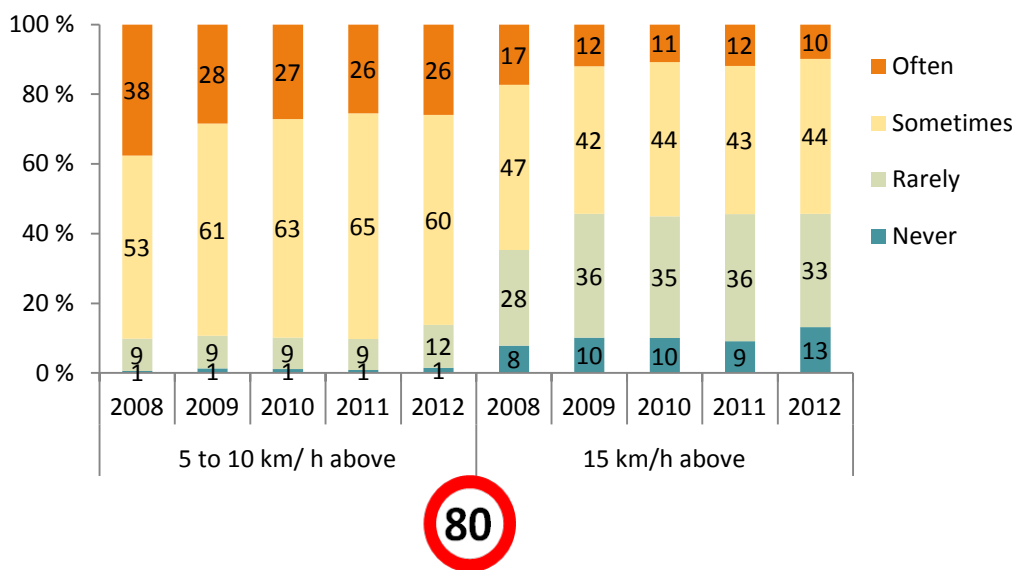


Figure S-1. Self reported speeding (5 to 10 km/h and 15 km/h over the limit) on roads with speed limit 80 km/h, in the target group (25-40 years old) according to survey year (2008-2012).

There were also changes in the share who say they drive over the speed limit on roads with speed limits of 30 and 50 km/h, but these changes are less clear than they are for 80-roads, which were the subject of most of the campaign material.

Real driving speed

The basis for our analyses of real driving speeds was data from a sample of the NPRA’s traffic counting stations, which measure the speed of the passing traffic, for the years 2005-2012 during a period of 12 weeks in each year from August to October. Usable data was available for all or part of these periods for a total of 12 counting stations. For each period, separate analyses of traffic were conducted for daytime (10:00-16:00 h) and evenings (18:00-23:00 h).

There was a reduction in average speed of between 0.5 and 0.6 km/h from 2008 (before the campaign) to 2009 (after the campaign launch). There was also a reduction in speed in the pre-campaign period of 2007 to 2008, such that it is not clear whether the continued reduction from 2008 to 2009 can be attributed to the campaign, or whether it reflects a continuation of an earlier trend. In line with the

reduction in average speed from 2008 to 2009, there also was a reduction in the number who drove over 80 or 90 km/h, and in the 85th and 95th percentiles (i.e. the speed that 85 and 95 per cent of drivers keep under).

There was a further reduction from 2009 to 2012 of 0.5 km/h, such that the total reduction in speed for the whole campaign period was ca. 1 km/h.

The results from one counting station where a roadside campaign sign had been placed (known as the “girl motif”), showed that speed reduced substantially (by 2 km/h) after the sign had been set up, and only in that direction in which the sign faced the traffic. This clearly shows that the sign, which prompted drivers to keep to the speed limit, had a local speed-reducing effect. However, we do not know the extent to which this effect lasts, either in time or space.

All in all there were small changes in real speed after 2009, and the changes vary a lot between different counting stations such that it is difficult to trace a clear effect of the campaign.

Relationship between self-reported and real speeding behaviour

The changes in real speed on the roads did not reflect the substantial changes in self-reported speeding. There are several possible explanations for this. Many factors influence real speed along particular stretches of road (e.g. other drivers, changing road conditions, traffic patterns and flows, perceived behavioural control). Interpretation of the data is also complicated by other factors, such as “holes” in the available data or the reduction in speed that begun before the campaign had started. In addition we have had to exclude data from counting stations with heavy traffic because of the effects that dense traffic has on reducing speed, and there was substantial attrition of counting stations that could be included because of changes in the local road environment during the campaign period that could have influenced speed. Another explanation for the difference between self-reported and real speeding behaviour, is that people do not consider the flow of traffic when they report their own speed behaviour, which may cause them to drive faster or slower than they intended to. Moreover, the measures of self-reported and real speeding behaviour are not directly comparable.

A further complicating factor concerning the link between real and actual behaviour, is that the car’s speedometer almost always shows a speed that is slightly higher than the actual speed at which the driver is travelling. In other words, nearly all drivers drive slower than the speedometer would indicate. If it is such that modern digital technology has resulted in a narrower margin of error in newer cars, the driver would think that he or she is driving more slowly than before, even if the actual speed is the same.

Has the campaign achieved its goals?

It is difficult to ascribe the reductions in speed to the campaign, largely because we do not have a control group. As the campaign has progressed, there do seem to have been changes in Norwegian society and on Norwegian roads independent of the campaign that could be thought to have influenced speeding behaviour. In terms of the larger traffic safety perspective, however, the clear and positive changes in attitudes to the speed limit and self-reported speeding behaviour are nevertheless

interesting and important. Thus some of the campaign’s goals have clearly been partly or wholly achieved (table S-1).

Table S-1. Goal achievement by the campaign “Which side of the speed limit are you on?”. “Partly” means that there is a statistically significant change in the desired direction, but that the size of the change is less than that stated in the original goal.

Goal	Achieved?
At least 80% to have noticed the campaign	Yes
At least 50% to recognise the main campaign message (“Driving a little faster than the speed limit is more dangerous than you think”)	Not evaluated
At least 50% to realise that NPRA and the police are responsible for the campaign	No
Improve road user comprehension of how much braking distances vary with speed and the driving conditions.	No
Improve road user knowledge about what humans can tolerate in a collision	Yes
Increase the share who have a realistic appreciation of how little time is saved by driving faster	No
Reduce by a quarter the share who think that the 80 km/h speed limit is too low.	Partly
Increase the share who respond correctly to “If while driving along at 80 km/h you managed to stop before hitting an object, at which speed would you hit the object if you had been driving at 90 km/h?”	Yes
Reduce by a quarter the share who say that they “often” or “sometimes” drive 5 to 10 km/h over the speed limit 80 km/h.	Partly
Reduce by a quarter the share who say they “often” or “sometimes” drive 15 km/h over the speed limit 80 km/h.	Partly
Reduce by a quarter the share who actually break the speed limit.	Partly

Conclusions

During the campaign period there have been desirable changes in attitudes to speed limits and speeding, self-reported excesses of the speed limit and actual speed on the roads. However, as with most national campaigns we lack an appropriate control group, and so we do not know the extent to which these changes can be attributed to the campaign. During the campaign period there will of course have been many other changes in Norwegian society and on Norwegian roads, and we cannot rule out that these will have influenced attitudes to speeding and speeding itself.

In summary we can say that while many of our findings suggest that the campaign has had the desired effect, other possible explanations must be borne in mind.

The following suggests that the campaign has had an effect:

- Change in desired direction for most indicators (attitude, self-reported speed, actual speed)
- Effects increase over time during the course of the campaign
- Greater changes in attitude and self-reported behaviour in 80 zones than in 30 zones
- A trend for greater change in the target group (25 to 40 years old) than for other age groups

- Local speed reductions in the vicinity of a roadside campaign sign

The following suggests that changes in self-reports are due to factors other than the campaign:

- There has been an increase in positive attitudes in traffic behaviour other than speeding

The following suggests that changes in actual driving are due to factors other than the campaign:

- Downward trend in speeding which began before the campaign launch
- Little correspondence in time between attitude change and change in self-reports on the one hand, and actual driving speed on the other
- There has been an increase in the share of older car drivers in Norway since 2008 (older drivers drive more slowly)
- The campaign period saw reductions in average speeds in Sweden and Denmark, as well as in Norway

The main conclusion is that there have been desirable changes in attitudes to speed, and in self-reported and real speeds during the campaign period, but we are unable to say the extent to which the campaign has effected these changes.

1 Innledning

1.1 Evalueringsoppdraget

Fartskampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?" ble lansert i mai 2009 og ble avsluttet i 2013. Den ble opprinnelig planlagt å pågå ut 2012, men eksisterende informasjonsmaterieell har vært vist også i 2013. Det er Statens vegvesen og Politiet som står bak kampanjen, som først og fremst er en informasjons- og holdningskampanje.

Fokus i kampanjen er på fart og moderate fartsøvertredelser, og målet med kampanjen er å få bilister i Norge til å overholde fartsgrensene, tilpasse farten etter forholdene og unngå moderate fartsøvertredelser. I kampanjen informerer man om fart og ulykkesrisiko med siktemål å heve kunnskapsnivået om slike forhold blant bilistene i Norge. Gjennom økt kunnskap søker man så å påvirke holdninger til det å kjøre for fort, og dette igjen er tenkt å påvirke bilistenes faktiske fartsvalg. Kampanjen tar også sikte på å gjøre det sosialt uakseptabelt å foreta moderate fartsøvertredelser.

Transportøkonomisk institutt (TØI) fikk i oppdrag fra Statens vegvesen, Vegdirektoratet å evaluere fartskampanjen. Evalueringen har vært organisert i to ulike prosjekter - en spørreundersøkelse om holdninger, kunnskap og selvrapportert atferd og en helhetlig evaluering som omfattet flere andre datakilder i tillegg til spørreundersøkelsen. Dette er nærmere beskrevet i avsnitt 1.2 nedenfor.

Spørreundersøkelsen om holdninger, kunnskap og selvrapportert fartsatferd startet med en "nullpunktundersøkelse" i 2008 (året før kampanjen startet) etterfulgt av fire årlige oppfølgingsundersøkelser (2009-2012). Spørreskjemaet som ble benyttet i 2012, er vist i vedlegg 1.

Den helhetlige evalueringen omfatter årlige sammenfatninger av kampanjeaktiviteter og resultater for hvert år kampanjen har pågått (2009-2012). Denne rapporten omfatter både resultater fra de tidligere sammenfatningene for årene 2009-2011 (Backer-Grøndahl og Sagberg, 2010; Phillips et al., 2011; Phillips og Sagberg, 2012) og nye resultater for 2012, og en samlet diskusjon av resultatene, både fra spørreundersøkelsen og fra de øvrige datakildene (bl.a. faktisk fart målt ved Statens vegvesens tellepunkter).

1.2 Datagrunnlag og fremgangsmåte

Følgende datakilder har vært brukt i den helhetlige evalueringen:

- Spørreundersøkelsene om holdninger, kunnskap og selvrapportert fartsatferd, foretatt av TØI i desember 2008 (før kampanjestart; 4500 respondenter), november/desember 2009 (1. oppfølging; ca. 1500 respondenter), november/desember 2010 (2. oppfølging; ca. 1800 respondenter),

november/desember 2011 (3. oppfølging, ca. 1700 respondenter) og november/desember 2012 (4. oppfølging, ca. 1500 respondenter). Utvalgene er trukket blant personer over 18 år i Statens vegvesens førerkortregister.

Mesteparten av spørsmålene har vært de samme i alle undersøkelsene, mens det er noen spørsmål som bare har vært stilt i enkelte år. Spørreskjemaet som ble benyttet i 2012, er gjengitt i vedlegg 1 i denne rapporten, og skjemaene for de tidligere årene finnes i rapportene fra de enkelte undersøkelsene:

Nullpunktsundersøkelsen i 2008 (Backer-Grøndahl, 2009), første oppfølging i 2009 (Backer-Grøndahl, 2010), andre oppfølging i 2010 (Backer-Grøndahl, 2011), og tredje oppfølging i 2011 (Phillips, 2012).

- Data om fokus, virkemiddelbruk og investeringer i de ulike kampanjefasene innhentet fra Statens vegvesen og MediaCom¹.
- Data om kampanjeoppmerksomhet, kunnskap, holdninger og selvrapporert atferd innhentet og bearbeidet av MediaCom. MediaComs undersøkelser er foretatt i mai 2009 (før kampanjestart), august 2009, mai 2010, mai og oktober 2011, og mai og juli 2012. MediaCom benytter Norstats webpanel, alder 18+ (n=300-500). Spørsmålene i MediaComs undersøkelser overlapper i noen grad med TØIs spørreundersøkelse.
- Data om kontrollerte kjøretøy innhentet fra UP/Politiet.
- Fartsmålinger fra Statens vegvesens faste tellepunkter, bearbeidet av TØI.

Det er en del overlap i spørsmålene mellom spørreundersøkelsene til MediaCom og TØI. Metodiske forskjeller mellom undersøkelsene kan ha bidratt til forskjell i resultater for samme spørsmål. Det er viktig å påpeke at TØIs undersøkelser er basert på utvalg fra førerkortregisteret, mens MediaCom benytter et web-panel. Videre er utvalgene betydelig større i TØIs undersøkelser. Et tredje moment er at MediaComs undersøkelser er gjennomført på ulike årstider, mens alle undersøkelsene til TØI er gjennomført på samme tid av året. Alle disse forholdene kan tenkes å innebære at TØIs undersøkelser har større validitet, både når det gjelder absolutte nivåer og endringer over tid.

Denne rapporten er hovedsakelig organisert etter målene som er presentert i Dreiebok for fartskampanjen 2009 til 2012 (Statens vegvesen, 2009). I kapittel 2 presenteres en oppsummering av målene fra Dreieboka. Disse målene blir gjentatt i sin helhet etter hvert som de adresseres i analysene igjennom hele dokumentet. I tillegg er det foretatt noen andre analyser som ikke er knyttet direkte til målene som er presisert i dreieboka, men som likevel er interessante med tanke på å måle mulige effekter av kampanjen.

¹ MediaCom er et mediebyrå som ”jobber innenfor strategisk medierådgivning, planlegging, mediekjøp, respons- og dialogrådgivning og analyse” (<http://www.MediaCom.no/nb/om-MediaCom.aspx>)

2 Mål og opplegg for kampanjen

I dette kapitlet presenteres en kort beskrivelse av kampanjen og et sammendrag av målene – både hoved- og delmål, slik det opprinnelig var planlagt. Beskrivelsen er hentet fra Dreiebok for fartskampanjen 2009-2012 (Statens vegvesen, 2009).

2.1 Generelt om kampanjen

Overordnet mål:	Trafikantene skal kjøre etter forholdene, og ikke kjøre fortere enn hva fartsgrensen tilsier.
Målgruppen:	Vanlige folk som ønsker å opptre ansvarlig i trafikken og som tror de kjører ansvarlig.
Mediemålgruppe:	Menn mellom 25 og 40 år.
Hvordan:	1) Påvirke kunnskap og holdninger 2) Gjøre det sosialt uakseptabelt å foreta ”moderate” fartsøvertredelser.
Kommunikasjon:	1) Skape bred kjennskap til at det å kjøre litt for fort er uforholdsmessig mye farligere enn å følge fartsgrensen, og gjøre budskapet personlig relevant for den enkelte. 2) Gjøre det uakseptabelt å kjøre litt for fort.
Faser i kampanjen:	1: Kjennskap og kunnskap (2009 – 2012) - Å kjøre litt for fort er uforholdsmessig mye farligere enn å følge fartsgrensen 2: Ansvarliggjøre det å kjøre litt for fort (medio 2010 - medio 2012) ² - Ulykker er ikke uflaks, men ofte en konsekvens av å kjøre litt for fort. For høy fart er et bevisst valg, dessuten er det ulovlig og straffbart. 3: Stigmatisering (medio 2011 – medio 2012) ³ - Det er sosialt uakseptabelt å kjøre litt for fort. 4: Takk! Vise at det nytter.

² Denne fasen ble gjennomført i 2012.

³ Denne fasen ble ikke gjennomført.

2.2 Mål for kampanjen

Her presenteres de opprinnelige målene for kampanjen. Målene må sees i et fireårsperspektiv, hvilket vil si at det ikke nødvendigvis var forventet måloppnåelse før ved slutten av kampanjeperioden.

2.2.1 Oppmerksomhet, budskapsforståelse og avsenderidentitet

- Minst 80 prosent skal ha lagt merke til kampanjen.
- Minst 50 prosent skal kjenne til hovedbudskapet i kampanjen ("Det å kjøre litt over fartsgrensen er farligere enn du tror").⁴
- Minst 50 prosent skal vite at det er Statens vegvesen og Politiet som står bak kampanjen.

2.2.2 Kunnskap og holdninger

Generelle:

- Forbedre trafikantenes oppfatning av hvor mye bremselengden varierer med fart og føreforhold.
- Forbedre trafikantenes kunnskap om hva mennesket tåler i en kollisjon.
- Øke andelen som har en realistisk oppfatning av hvor lite tid man sparer når farten øker.

Mer spesifikk:

- Redusere andelen som mener at fartsgrense 80 er for lavt, med en fjerdedel (Mål: ned fra 51 til 38 prosent).
- Øke andelen som svarer riktig på spørsmålet "Dersom du klarer å stoppe for en hindring når du kjører i 80 km/t, hvilken fart vil du treffe hindringen med dersom du hadde kjørt i 90 km/t?". Andelen som svarte riktig før kampanjen var i følge MediaComs forundersøkelse⁵ 12 prosent.

2.2.3 Selvrapportert atferd

- Redusere andelen som sier at de av og til eller ofte kjører 5 til 10 km/t eller 15 km/t fortere enn fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, med en fjerdedel.
- Fartsovertredelser 5 til 10 km/t, fartsgrense 80: Mål på 62 prosent etter kampanjen.
- Fartsovertredelser 15 km/t, fartsgrense 80: Mål på 37 prosent etter kampanjen.

⁴ Grad av oppnåelse av dette målet er ikke evaluert eksplisitt, men formuleringen om at "det er farligere å kjøre litt over fartsgrensen enn man gjerne tror", er inkludert i det generelle spørsmålet om man har lagt merke til kampanjen. Dermed kan det antas at kjennskap til hovedbudskapet i noen grad er uttrykt i svarene på det generelle spørsmålet.

⁵ Dette spørsmålet var ikke med i TØIs nullpunktsundersøkelse.

2.2.4 Reell atferd

- Redusere andelen som bryter fartsgrensen, med en fjerdedel. Andelen som holder fartsgrensen, over alle fartsgrensene, skal være minst 60 prosent etter kampanjen (dvs. at andelen som bryter fartsgrensen skal ned fra 53 til under 40 prosent).

2.3 Virkemidler

Kampanjen er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Politiet, og intensjonen er at både informasjon og kontroll skal bli brukt for å nå målene. Det er dog viktig å merke seg at den største delen av kampanjearbeidet går på informasjonsvirksomheten. Virkemidlene er:

- 1) Informasjonsvirksomhet
 - a. Reklamefilm (på TV og kino)
 - b. Radiospotter
 - c. Annonser / webaktivitet
 - d. Skilt langs veien (Bilde med undertekst "Over fartsgrensen?")
- 2) Politikontroll
- 3) Nedskilting av fartsgrensen på enkelte strekninger, fra 80 til 70 km/t.

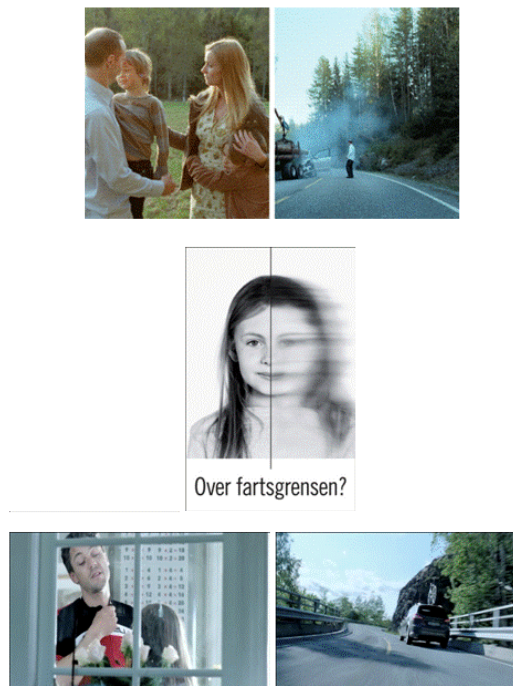
3 Virkemiddelbruk

3.1 Informasjonsvirksomhet

3.1.1 Tidslinje

Det følgende er en tidslinje for informasjon som er brukt i kampanjen.

2009 Mai: Kampanje lansert. Nasjonal lanseringsdag med aktiviteter og pressemeldinger. Filmen "Fart" (figur 1) begynner å bli sendt på strategiske tidspunkter gjennom året (f eks før fellesferie) på TV og kino; også lagt ut på web. I forbindelse med filmen ble det lansert 3 radiospotter om hvordan risikoen øker med farten. Dessuten ble det utarbeidet "handouts" og annonser.



Figur 1. Bilder fra filmen "Fart" (øverst), filmen "Kroppens tåleevne" (nederst), og "jentemotivet" (i midten).

2010 Vår-sommer: Reklamefilmen på TV ble sendt i de to siste ukene i april og i forkant av fellesferien, dvs. de siste to ukene i juni og den første uka i juli. Etter dette ble ikke TV brukt som kommunikasjonsmiddel i 2010. Radiospotter ble brukt overlappende med reklamefilmen på TV rett før fellesferien.

Sommer: Web- og radiokonkurranse "Norges smarteste sjåfør", med P4. Tar sikte på å fremme kunnskap om fart. Radiospotter i forbindelse med filmen "Fart" ble også sendt i august.

Høst, vinter: I oktober ble også elektroniske midler brukt. "Radiohilsen" – en kampanje om fart etter forholdene. Hovedbudskapet er at veigrepet halveres når vegen er våt (sammenlignet med tørr veg). I de siste fire ukene i 2010 ble reklamefilmen vist på kino, og radiospotter ble brukt.

2011 Vår: Ca. 220 skilt med fartsmotiv blir satt opp langs hovedveier, og de stod oppe t.o.m. uke 40. Skiltene har et bilde av en jente og teksten "Over fartsgrensen?" (figur 1). En "hale" som inneholder dette motivet, ble lagt til filmen "Fart". Den utvidete filmen "Fart" blir sendt igjen i 2011, dels for å gjøre motivet kjent.

Sommer: Nedskilting av fartsgrense på flere strekninger, fra 80 til 70 km/t. Film "Kroppens tåleevne" sendes ut på TV og kino og blir lagt ut på web (figur 1). Filmen presenterer fakta som er knyttet opp til endring av fartsgrensen fra 80 til 70 km/t. Filmen "Kroppens tåleevne" blir vist (TV og kino). Slagordet til filmen er at "Sjansen for å overleve en frontkollisjon reduseres betydelig når farten er over 70 km/t." Radiospotter (4 stykker) utgis også i forbindelse med "Kroppens tåleevne".

Høst: Filmen "Kroppens tåleevne" blir sendt på TV i en ny puls i oktober.

2012 Kampanjeskilt med fartsmotiv (samme skilt og ca. samme antall som i 2011) ble plassert ut fra og med uke 12 til og med uke 40.

Filmene "Fart" ble vist på TV i to hovedpulser.

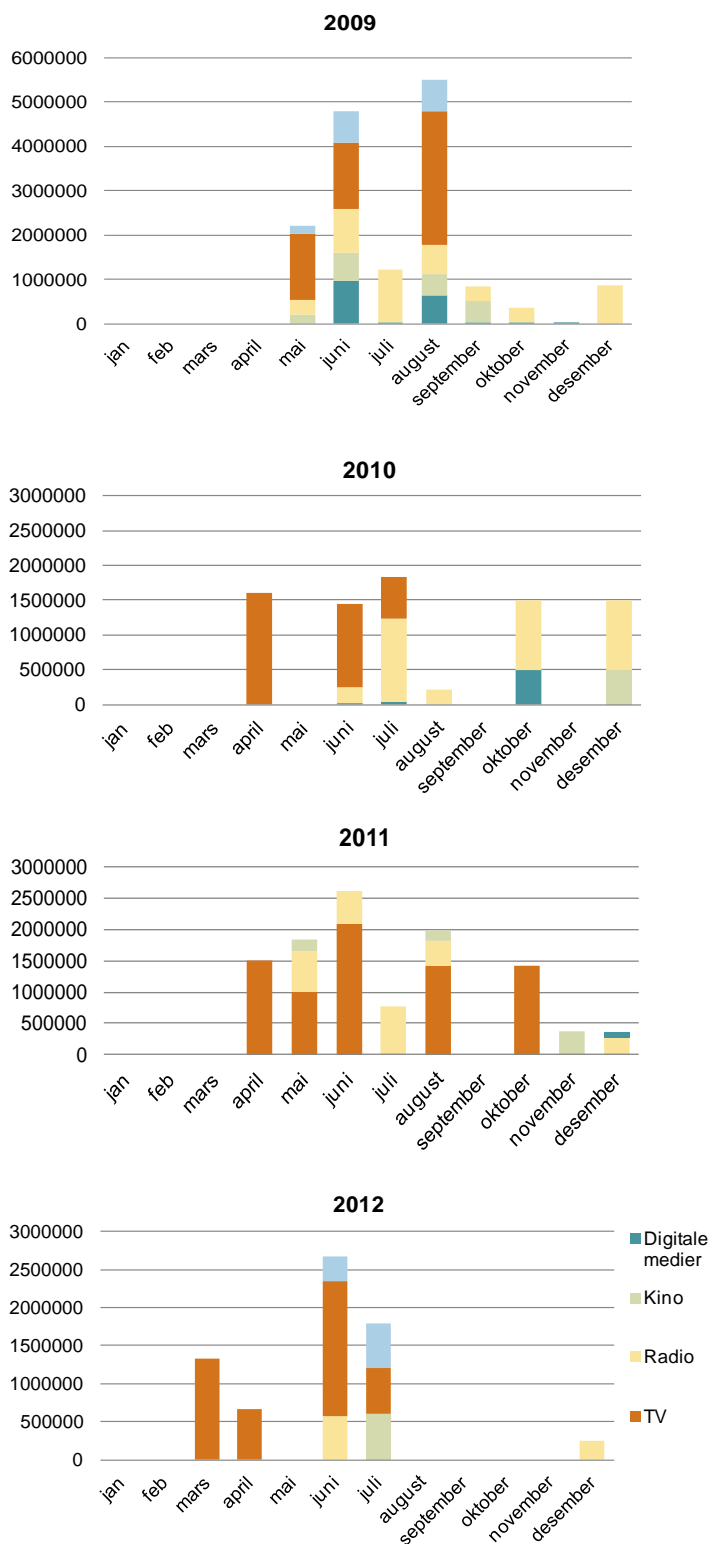
Det ble laget 3 nye printannonser (se vedlegg 2) og 3 radiospots knyttet til temaet "ansvarliggjøring", som var hovedtemaet for kampanjeaktivitetene i 2012.

Store plakater ("roll-ups") ble utplassert på Statens vegvesens trafikkstasjoner og regionskontorer og i Vegdirektoratet, for informasjon både til publikum og internt (se vedlegg 2).

En av radiospottene ble sendt like før jul.

3.1.2 Medieinvesteringer

I figur 2 ser vi medieinvesteringer per måned i hele kampanjeperioden. I alt ble det investert ca. 15,8 mill kr. i 2009, ca. 8,1 mill i 2010, ca. 10,8 mill i 2011 og ca. 6,7 mill i 2012.



Figur 2. Oversikt over investering per måned 2010-2012. (Kilde: MediaCom og Statens vegvesen.)

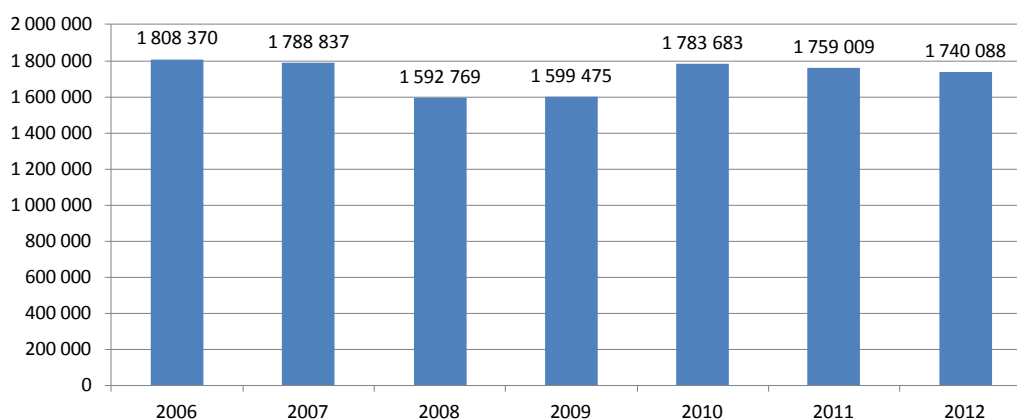
3.2 Politikontroll

Det er Statens vegvesen og Politiet som står bak kampanjen ”Hvilken side av fartsgrensen er du på?”, og politikontroll er ett av flere virkemidler som skal benyttes

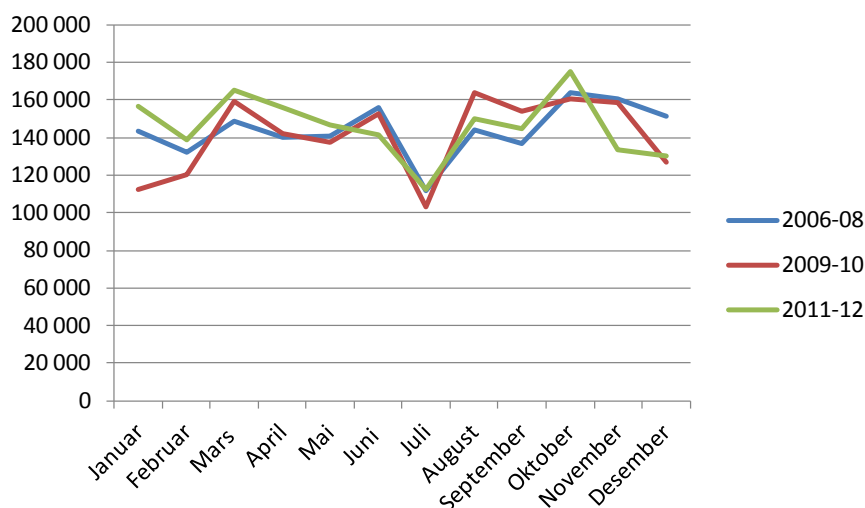
i kampanjeperioden for å få førere til å overholde fartsgrensen. Det er imidlertid informasjons- og holdningsdelene som er de sentrale virkemidlene i kampanjen.

Én måte for å finne ut om politikontroll kan være en medvirkende årsak til en eventuell endring i fartsatferd, er å undersøke antall kontrollerte kjøretøy før og under kampanjeperioden. Vi har fått slike data fra Utrykningspolitiet (UP).

I figur 3 ser vi antall kontrollerte kjøretøy per år fra 2006 til og med 2012. Vi ser at det var en nedgang i antall kontrollerte førere i året før kampanjen (2008) og i løpet av det første året av kampanjeperioden (2009), etterfulgt av en markert økning fra 2009 til 2010.



Figur 3. Kontrollerte kjøretøy fra 2006 til 2012, fordelt på år, UP + politidistriktene (Kilde: UP).

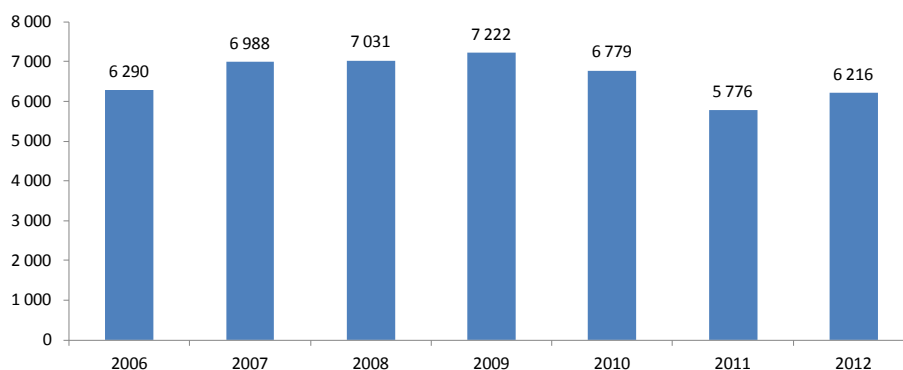


Figur 4. Kontrollerte (UP + politidistrikt) kjøretøy fordelt på måneder og år, fra 2006 til 2012 (Kilde: UP).

I figur 4 ser vi antall kontrollerte kjøretøy fordelt på måneder for de tre siste årene før kampanjen (2006-2009) og for to perioder etter kampanjestart (2009-2010 og 2011-2012). Vi ser at fordelingen av kontrollaktivitet over året ikke har endret seg vesentlig i denne perioden.

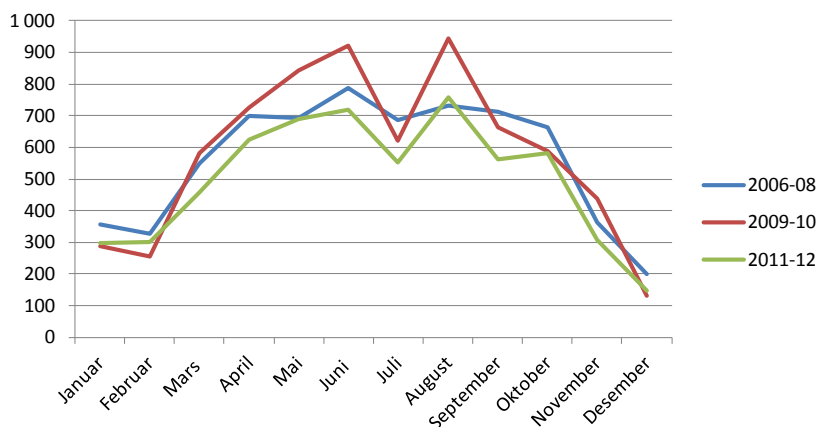
Figur 5 viser antall beslag av førerkort pga. fart fordelt på år, og figur 6 viser fordelingen på måneder.

Vi ser at det er færre beslag av førerkort pga. fart i 2011 og 2012 enn i de foregående årene, til tross for at antall kontrollerte førere (figur 4) ikke gikk ned i denne perioden.

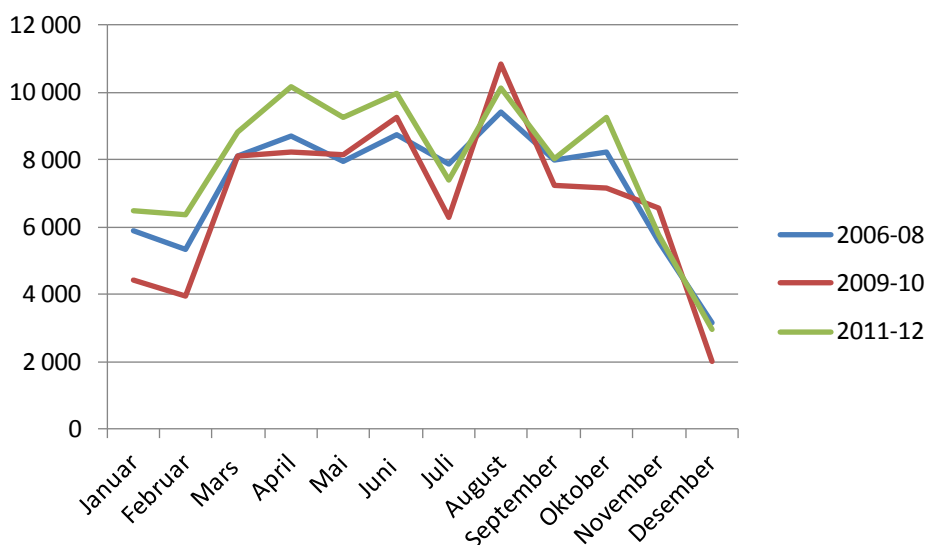


Figur 5. Antall beslag av førerkort pga. fart fordelt på år, fra 2006 til 2012 (Kilde: UP).

Figur 6 viser at antall beslag av førerkort var lavere i 2011-12 enn i de foregående årene, særlig i månedene mars, april, juni, juli og september. Dette gjenspeiles imidlertid ikke i antall kjøretøy stanset for fartsrelaterte feil under kjøringen (figur 7). At antallet beslag er lavere i 2011-2012 enn tidligere, kan tyde på at det har vært en nedgang i de mer alvorlige gradene av overtredelser. Om det har vært noen nedgang i mindre overtredelser, som har vært fokus for kampanjen, er vanskelig å vurdere ut fra disse dataene, siden de små overtredelsene normalt verken fører til førerkortbeslag eller at en blir stanset av Politiet.



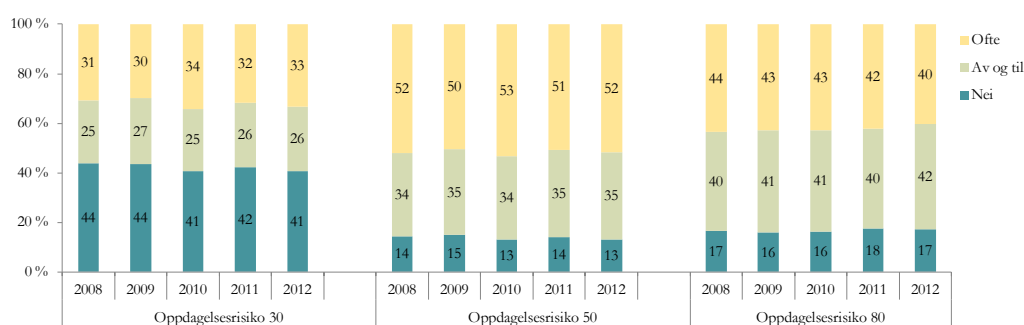
Figur 6. Antall beslag av førerkort pga. fart fordelt på måneder og år, fra 2007 til 2012. Gjennomsnitt per år. (Kilde: UP).



Figur 7. Antall kjøretøy stanset for fartsrelaterte førerfeil (UP + politidistrikt) fordelt på måneder og år, fra 2006 til 2012. Gjennomsnitt per år. (kilde UP).

For at politikontroll skal ha effekt på bilisters fartsatferd, er det en forutsetning at bilistene oppfatter at det er politikontroll og innser at det er en reell fare for å "bli tatt". For å måle slik subjektiv oppdagelsesrisiko, er følgende spørsmål inkludert i alle de fem spørreundersøkelsene til TØI: *Når du er bilfører, hender det at du tenker på muligheten for farts kontroll når du kjører på veier med følgende fartsgrenser: 30/50/80?* Svaralternativer: *Nei, aldri/Sjelden/Av og til/Ofte/Svært ofte.*

Det er ingen statistisk signifikant forskjell mellom fordelingene i undersøkelsene, uansett hvilken fartsgrense det er snakk om (figur 8). Her er det to mulige effekter som kan tenkes. På den ene siden kunne en tenke seg en økning i andelen som tenker på muligheten for kontroll siden kontrollaktiviteten har vært noe høyere i 2010-12 enn den var i 2008-09. På den andre siden vil en nedgang i andelen som sier de kjører over fartsgrensen (se kapittel 6) kunne bety at færre tenker på politikontroll. Disse to effektene virker eventuelt i hver sin retning og er forenlig med at vi ikke finner noen endring over tid.



Figur 8. Svar på spørsmål om oppdagelsesrisiko fordelt på undersøkelse (2008-2012). $N(2008)=4474$, $N(2009)=1456$, $N(2010)=1746$, $N(2011)=1754$, $N(2012)=1487$.

3.3 Nedskilting av fartsgrense fra 80 km/t til 70 km/t

I 2011 ble fartsgrensen på flere strekninger i Norge skiltet ned fra 80 til 70 km/t. Statens vegvesen anser dette som del av kampanjen. Filmen "Kroppens tåleevne" handler nettopp om hva kroppen tåler og hvorfor det er viktig å overholde fartsgrense 70 km/t. Dermed må en i evalueringen se på endringen i fartsgrensen som en integrert del av kampanjens virkemiddelbruk. Selv om analyser av fartsgrense 70 km/t ikke er inkludert i denne evalueringen, kan det tenkes at nedskiltingen også påvirker farten på andre strekninger enn der det skiltes ned, også strekninger med annen fartsgrense, p.g.a. såkalt "fartsgeneralisering" (se f.eks. Sagberg, 2005). Nedskiltingen kan dermed tenkes å bidra til en eventuell fartsreduksjon i 80-soner, men trolig bare i svært liten grad.

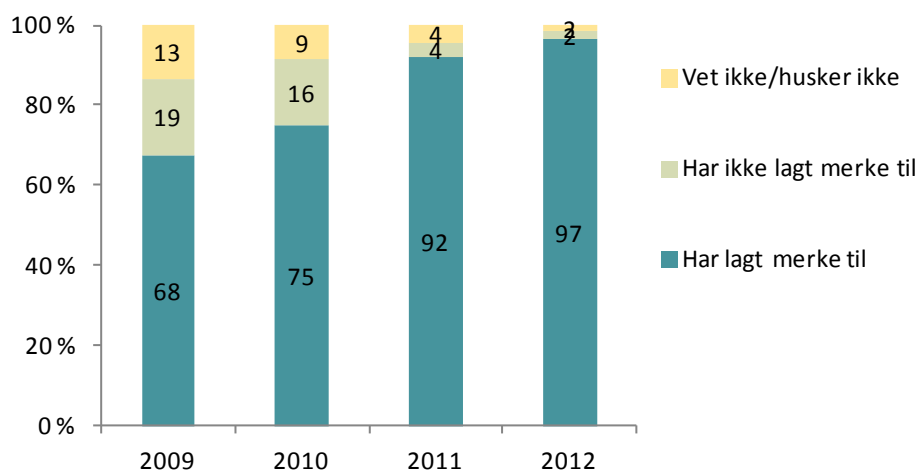
4 Kampanjeoppmerksomhet

"Minst 80 prosent skal ha lagt merke til kampanjen"

Som nevnt var ett av formålene med kampanjen at minst 80 prosent av bilistene skulle ha lagt merke til den. Resultatene når det gjelder kampanjeoppmerksomhet er hentet fra TØIs undersøkelser i 2009-2012, samt fra opplysninger fra MediaCom (jf. avsnitt 1.2).

4.1 Gjenkjenning

Kampanjeoppmerksomhet ble i TØIs undersøkelser fra 2009-2012 målt ved følgende spørsmål: *Har du (i løpet av det siste halve året⁶) lagt merke til en trafikk-sikkerhetskampanje om fart? Kampanjen heter "Hvilken side av fartsgrensen er du på?" og handler om at det er farligere å kjøre litt over fartsgrensen enn det man gjerne tror.* I tillegg ble det vist ett eller flere bilder fra kampanjefilmen(e), og dermed betrakter vi den oppmerksomheten som er målt, som "assistert hukommelse" eller "gjenkjenning". I 2011 og 2012 ble respondentene også vist bildet ("jentemotivet") med budskapet "Over fartsgrensen?", som blir benyttet på skiltene langs veien. I undersøkelsen fra 2012 ble respondentene i tillegg vist bilder fra avisannonser.



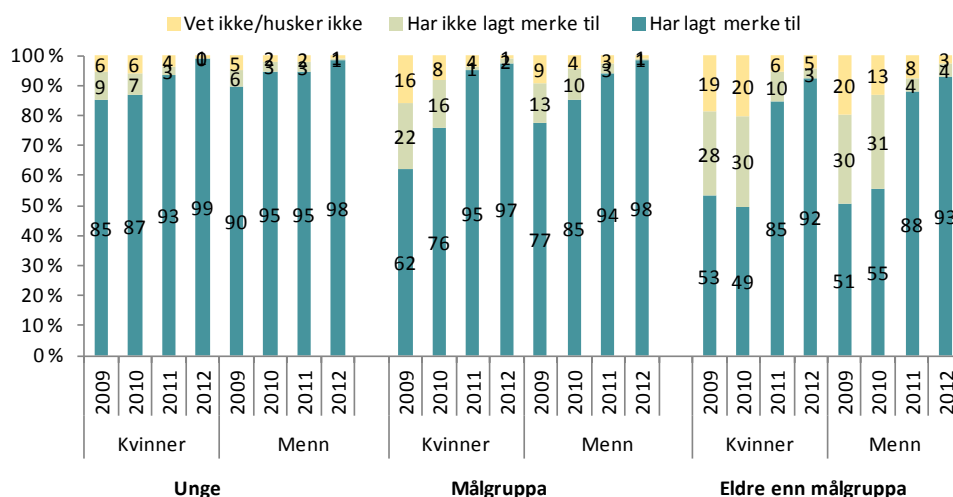
Figur 9. Kampanjeoppmerksomhet for "Hvilken side av fartsgrensen er du på?" i undersøkelser fra 2009-2012. Prosentandel. Vektet etter kjørelengde.⁷

⁶ Tidsbegrensningen var kun inkludert i undersøkelsen fra 2009.

⁷ Bakgrunn og framgangsmåte for vektning er beskrevet i vedlegg 3.

I figur 9 ser vi at andelen som sier at de har lagt merke til kampanjen, er blitt vesentlig større for hvert år som er gått siden spørsmålet først ble stilt i 2009. Dette kan delvis forklares ved at mengden av holdepunkter (bilder etc.) som ble vist i spørreundersøkelsen økte over tid, etter hvert som nye elementer ble introdusert i kampanjen. Kun 1,6 prosent av utvalget hadde ikke lagt merke til kampanjen i 2012.

Figur 10 viser kampanjeoppmerksomhet fordelt etter alder og kjønn på respondenten. Vi ser at andelen blant de unge (under 25 år) som har lagt merke til kampanjen, har vært høy i alle undersøkelser siden 2009 og høyere enn i andre aldersgrupper.



Figur 10. Kampanjeoppmerksomhet fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. Prosentandel. Vektet etter kjørelengde.

Fra 2009 til 2010 var det en økning i andelen som hadde lagt merke til kampanjen for målgruppa (dvs. de mellom 25 og 40 år). Økningen i målgruppa fortsatte fra 2010 til 2011, men her er det også en stor økning i andelen eldre førere som har lagt merke til kampanjen. Denne store økningen skyldes helt åpenbart at det ble satt opp skilt langs veien i 2011 og 2012 og at bilde av skiltet ble vist i spørreundersøkelsen.

Det er en tydelig kjønnsforskjell, ved at det er flere menn enn kvinner som har lagt merke til kampanjen. Denne sammenhengen er tydeligst i målgruppa og for de to første årene av kampanjen (2009-2010). I 2011 og 2012 har nesten alle lagt merke til kampanjen, slik at også kjønnsforskjellen blir nesten borte.

Vi finner videre at det er en klar sammenheng mellom kjørelengde og kampanjeoppmerksomhet, slik at det er en høyere andel som har lagt merke til kampanjen blant dem som kjører mye enn blant dem som kjører lite. Denne sammenhengen er signifikant for alle undersøkelsene. Eksempelvis var det i 2009-undersøkelsen 55,2 prosent som hadde lagt merke til kampanjen blant dem som kjører under 8000 km i året, mens andelen var 64,1 prosent blant dem som kjører mer enn 20000 km. I 2012 var de tilsvarende andelene 89,9 prosent blant dem som kjører minst og 95,3 prosent blant dem som kjører mest.

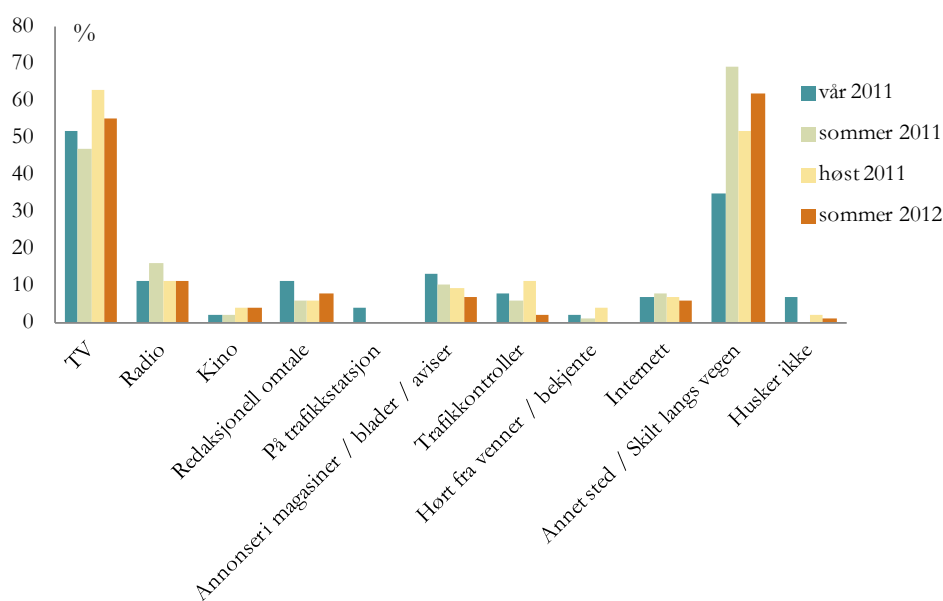
Uansett aldersgruppe, kjønn og kjørelengde viser TØIs undersøkelser både i 2011 og 2012 at mer enn ni av ti av alle bilister i Norge har lagt merke til kampanjen.

4.2 Spontan hukommelse (gjenkalling)

I MediaComs undersøkelse ble respondentene først spurt om de hadde "...i løpet av den siste tiden lagt merke til en trafikk-sikkerhetskampanje om fart?". De ble ikke vist bilder fra kampanjefilmene, og dermed måler MediaComs undersøkelse "spontan hukommelse" (*gjenkalling*). Slik gjenkalling er en vel ansett måte å måle bearbeidelse av kampanjebudskapet på (og ikke bare *gjenkjenning* som beskrevet i avsnitt 4.1). Tall fra MediaComs undersøkelse er derfor også inkludert her.

I august 2009 svarte 69 prosent av respondentene i MediaComs undersøkelse at de hadde lagt merke til kampanjen, en andel som var lik den i TØIs undersøkelse av gjenkjenning fra november 2009 (figur 9). Våren 2011 svarte 49 prosent i MediaComs undersøkelse at de hadde lagt merke til kampanjen. Sommeren og høsten 2011 svarte hhv. 60 og 52 prosent at de hadde lagt merke til kampanjen, mens andelen sommeren 2012 var på 53 prosent. Det ser dermed ut til at det ikke har vært noen økning fra 2009 i andelen som kan huske kampanjen når de blir spurt uten at de får holdepunkter i form av bilder etc. fra kampanjen. At andelene jevnt over er lavere i MediaComs undersøkelser enn i TØIs, forklares først og fremst av metoden som er benyttet. At MediaComs tall dessuten varierer tilsynelatende usystematisk mellom undersøkelsene, kan muligens henge sammen med at spørsmålene er stilt på ulike tider av året, og at det er variasjoner over året mht. i hvilken grad respondentene er eksponert for kampanjeinformasjon. Dessuten har det som nevnt i forrige avsnitt vært en økning i mengden informasjon i TØIs spørreundersøkelser over tid, slik at forskjellen mellom metodene gjenkalling og gjenkjenning har økt over tid.

Respondentene i MediaComs undersøkelse ble også spurt på forskjellige tidspunkter om hvor de hadde lagt merke til kampanjen (figur 11).



Figur 11. Hvor respondenter har lagt merke til kampanjen, blant dem som i den siste tiden har lagt merke til en trafikk-sikkerhetskampanje om fart (N=500, webpanel). Kilde: MediaCom. (Svaralternativet "Skilt langs vegen" var med i undersøkelsen bare i 2012, og er derfor slått sammen med kategorien "andre steder", som var med i alle undersøkelsene.)

TV og skilt langs veien skiller seg ut som de to store "oppmerksomhetskanalene" både i 2011 og 2012.

Da respondentene som har lagt merke til kampanjen, ble spurt våren 2011 om hva de husket fra kampanjen, nevnte 45 prosent noe i forhold til filmen "Fart" (filmen "Kroppens tåleevne" hadde ennå ikke vært vist). 29 prosent nevnte noe med plakatene, noe som tyder på at "annet sted" i 2011 kan være skilt langs veien (skiltene ble satt opp på landsbasis første gang i 2011, men dette var et eksplisitt svaralternativ bare i 2012).

4.3 Avsenderidentitet

I MediaComs undersøkelser (tre i 2011 og én i 2012) ble respondentene som sa de hadde lagt merke til kampanjen, også spurt om hvem som står bak kampanjen. Det er stor variasjon i andelen som nevner Statens vegvesen (16-46 prosent av dem som har lagt merke til kampanjen). Politiet nevnes av 2 til 7 prosent, mens 9 til 12 prosent nevner Trygg Trafikk. Andelen som ikke vet er stor; fra hele 71 prosent i høstmålingen 2011 til 44 prosent sommeren 2012.

4.4 De enkelte virkemidler

Som eksempel på oppmerksomhet på enkeltelementer i kampanjen viser vi i det følgende noen resultater fra undersøkelsen i 2011 hvor det ble spurt om erindring av filmer og bilder som ble benyttet i kampanjen. Bilder som er vist i avisannonser, er gjengitt i vedlegg 2.

4.4.1 Film "Fart" (Fartsfilm)



I MediaComs undersøkelse ble respondentene vist filmen "Fart" og deretter spurt om de husket å ha sett filmen før. Oppmerksomhet målt ved gjenkjenning var 81 prosent våren 2011. Når det gjelder aldersgruppe, var det særlig de unge (18-24 år) som hadde sett den, fulgt av målgruppa (25-40 år) og deretter de eldre.

4.4.2 Utvidet fartsfilm og skilt



Som nevnt ble fartsfilmen i 2011 utvidet med en "hale" med jentemotivet og teksten "Over fartsgrensen?" Da det ble spurt om man hadde lagt merke til dette, er det ikke mulig å avgjøre om det er skiltet eller skiltfilmen som huskes av respondentene. Når det gjelder skiltet langs veien, fant MediaCom at 77 prosent hadde sett det da de svarte høsten 2011.

4.4.3 Film "Kroppens tålevne" (Hva kroppen tåler)



Høsten 2011 fant MediaCom at 57 prosent husket å ha sett denne filmen (gjenkjenning), en andel som var høyere enn sommeren 2011 (45 prosent). Høsten 2011 husket 74 prosent av de unge å ha sett filmen, mot 59 prosent av målgruppen, og 49 prosent av de eldre.

Radiospotter tilknyttet denne filmen fikk forholdsvis høy oppmerksomhet (34 prosent totalt, målt ved gjenkjenning), fortsatt ifølge MediaComs undersøkelse.

Filmen ble ikke likt så godt som filmen *Fart*, og respondentene mente at budskapet var svakere og mindre tydelig.

4.5 Er målet nådd?

Ser vi på resultatene for gjenkjenning av kampanjeinformasjon, er målet om at minst 80 prosent av bilførerne skal ha lagt merke til kampanjen, oppnådd med klar margin, siden over 90 prosent kjenner igjen informasjonen. Imidlertid er det bare litt over halvparten som svarer at de har lagt merke til kampanjen, dersom spørsmålet stilles uten at de blir vist holdepunkter i form av bilder eller andre holdepunkter. Målet om at mer enn 50 prosent skal vite hvem som står bak kampanjen, er ikke nådd. Konklusjonen er derfor at det mangler noe på at målet er oppnådd fullt ut.

Konklusjon: Mål delvis oppnådd.

5 Kunnskap, holdninger og sosial aksept

Generelle mål:

Forbedre trafikantenes oppfatning av hvor mye bremselengden varierer med fart og føreforhold.

Forbedre trafikantenes kunnskap om hva mennesket tåler i en kollisjon.

Øke andelen som har en realistisk oppfatning av hvor lite tid man sparer når farten øker.

Spesifikke mål:

Øke andelen som svarer riktig på spørsmålet: "Dersom du klarer å stoppe for en hindring når du kjører i 80 km/t, hvilken fart ville du treffe hindringen med dersom du hadde kjørt i 90 km/t?" (Fra nivået i MediaComs førundersøkelse, som var 12 prosent).

Redusere andelen som mener at fartsgrense 80 er for lavt, med en fjerdedel (mål: 38 prosent).

Ettersom målgruppa ikke er spesifisert ovenfor, bruker vi hele utvalget for å vurdere om kampanjen har nådd disse målene. Om det finnes interessante endringer i målgruppa, blir det også omtalt.

De følgende avsnittene 5.1 til 5.5 tar for seg hvert av de fem målene som er nevnt ovenfor. I tillegg presenteres resultater for "fart etter forholdene" i avsnitt 5.6 og "sosial aksept" i 5.7.⁸

5.1 Forbedre trafikanters oppfatning om hvor mye bremselengden varierer med fart og føreforhold

I spørreundersøkelsene spørres det om bremselengder på ulikt føre. Spørsmålet lyder: *Når man kjører i 80 km/t på tørr og bar asfalt med sommerdekk, er bremselengden ca. 31 meter. Hvor lang tror du bremselengden er når man kjører i samme fart på:*

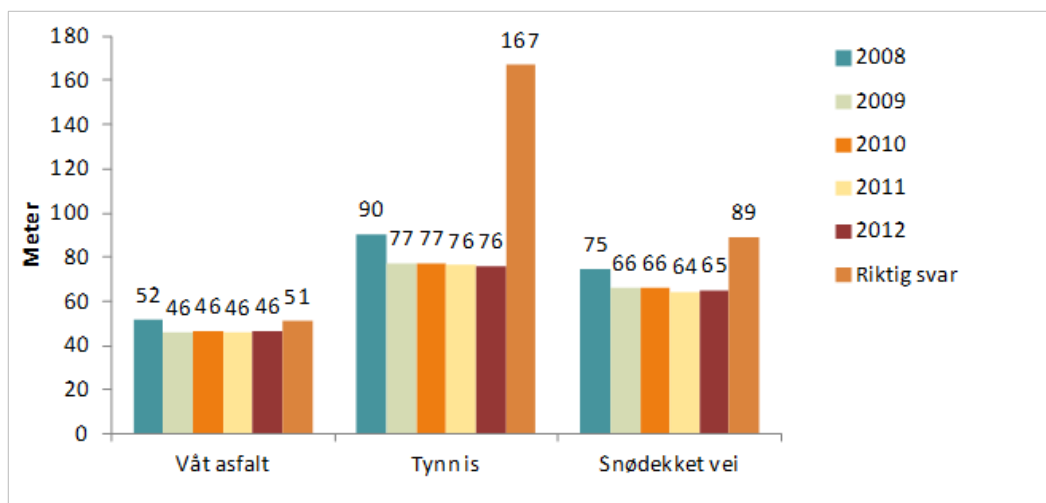
...våt asfalt?

...tynn is?

...snødekket vei?

⁸ Det er foretatt flere analyser av data fra spørreundersøkelsen enn det som presenteres i hoveddelen av rapporten. For supplerende resultater for kapitlene 4, 5 og 6 vises til vedlegg 4.

Resultatene er presentert i figur 12.



Figur 12. Svar på spørsmål om bremselengder (meter) på ulikt fore etter undersøkelse (2008-2012). Gjennomsnitt samt riktig svar. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

Det er liten forskjell mellom undersøkelsene når det gjelder oppfatninger om bremselengde på våt asfalt, og her har respondentene også en ganske riktig oppfatning. Det er imidlertid større forskjell mellom svarene i 2008 på den ene siden og svarene fra 2009 til 2012 på den andre siden når det gjelder bremselengde på tynn is og snødekket vei: gjennomsnittsvaret er kortere i undersøkelsene fra 2009-2012 enn i 2008. Svarene viser dessuten at respondentene undervurderer bremselengden – både på snødekket vei og særlig på tynn is.

Svarene er ikke fordelt på kjønn i figur 12, men tidligere dokumentasjonsrapporter viser at mennene oppgir bedre anslag på bremselengde enn kvinnene (Phillips, Sagberg, & Backer-Grøndahl, 2011), og at både menn og kvinner oppga bedre anslag i 2008 enn i 2009-2012.

Endring i svarfordeling over tid blant ulike aldersgrupper ligner på endringene som er beskrevet for hele utvalget.

Konklusjon: Mål ikke oppnådd.

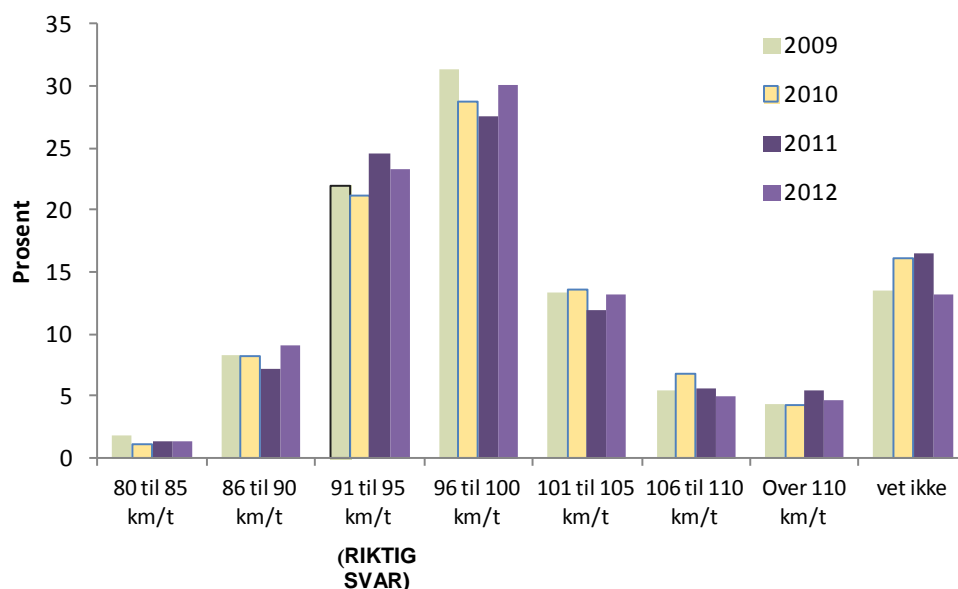
5.2 Forbedre trafikantenes kunnskap om hva mennesket tåler i en kollisjon

For å måle kunnskap om menneskets tåleevne ble det i undersøkelsene fra og med 2009 inkludert følgende spørsmål:

Tenk deg en fart på 80 km/t. Dersom risikoen for å omkomme i en ulykke skal doubles i forhold til utgangspunktet på 80 km/t, hva må farten da være?

Det "riktige" svaret på spørsmålet er 93 km/t⁹.

Det er en statistisk signifikant forskjell mellom svarfordelingene (figur 13) i undersøkelsene fra 2009 til 2012. Forskjellene i andel riktige svar er imidlertid ikke statistisk signifikant, og dermed ser det ikke ut til at det har vært noen bedring i kunnskapen om dette fra 2009. I og med at dette spørsmålet ikke var inkludert i TØIs nullpunktundersøkelse, kan vi ut fra disse resultatene ikke si noe om en eventuell endring i første fase av kampanjen.



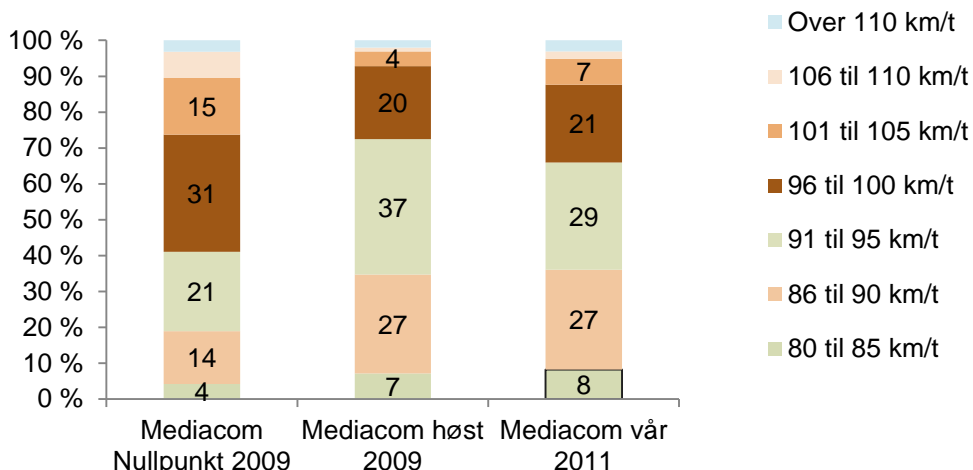
Figur 13. Svar på spørsmål om hvilken fart som skal til for å doble risikoen for at noen omkommer i en ulykke når utgangspunktet er 80 km/t.

Det samme spørsmålet ble imidlertid også stilt i tre av MediaComs undersøkelser i 2009 og 2011 (figur 14). Andelen som svarte innenfor riktig kategori (91 til 95 km/t) økte vesentlig fra undersøkelsen MediaCom gjorde rett før kampanjestart (mai 2009) til undersøkelsen som ble foretatt noen måneder etter kampanjestart (august 2009).

Det er viktig å være klar over at undersøkelsene til MediaCom og TØI er basert på utvalg som ikke er sammenlignbare. MediaCom bruker webpanel, mens TØI bruker et stratifisert utvalg fra førerkortregisteret. I tillegg er det inkludert en "vet ikke"-kategori i TØI-undersøkelsen, men ikke i MediaComs undersøkelse. Selv om resultatene derfor ikke er helt sammenlignbare, tyder resultatene på at kunnskapen om dette økte noe den første perioden etter at kampanjen startet.

Konklusjon: Mål oppnådd.

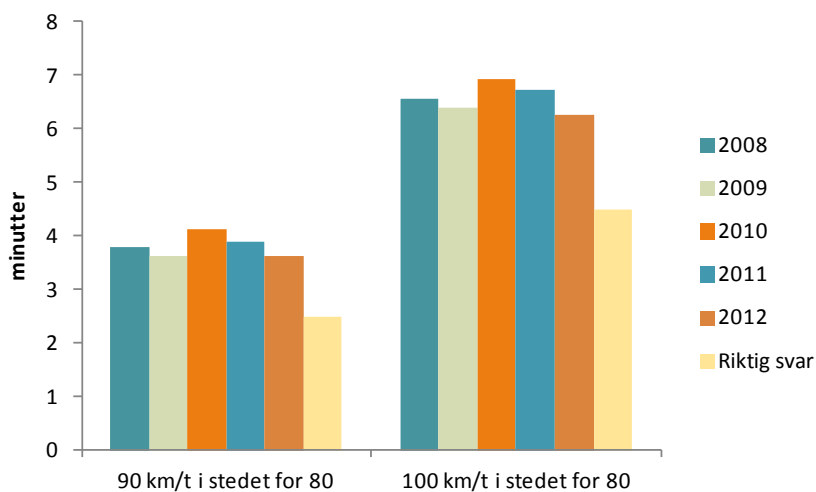
⁹ Det er imidlertid vanskelig å gi et riktig svar på slike spørsmål. Det som her brukes som det "riktige" svaret, er det beste anslaget en har basert på forskning om fart og ulykkesrisiko.



Figur 14. Svar på spørsmål om hvilken fart som skal til for å doble risikoen for at noen omkommer i en ulykke når utgangspunktet er 80 km/t. N (2009) = 300; N (2010, 2011) = 500.

5.3 Øke andelen som har en realistisk oppfatning av hvor lite tid man sparer når farten øker

Respondentene ble stilt følgende spørsmål om tidsbesparelse når farten øker: *Tenk deg at du skal kjøre en strekning på 30 km. Hvor mye tid tror du at du vil spare dersom du kjører i a) 90 km/t i stedet for 80 km/t og b) 100 km/t i stedet for 80 km/t?* Respondentene ble bedt om å oppgi tid i minutter.



Figur 15. Svar på spørsmål om tidsbesparelser ved å kjøre hhv. 90 km/t og 100 km/t i stedet for 80 km/t i utvalgene fra 2008-2012. Gjennomsnitt samt riktig svar.

Resultatene for hele utvalgene fra undersøkelsene i 2008-2012, samt riktig svar, er vist i figur 15.

Tabell 1. Svar på spørsmål om tidsbesparelser ved økt hastighet fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. Gjennomsnitt. Standardavvik i parentes.

År	Gruppe	N	Tid spart på 30 km ved å kjøre....	
			...90 istedenfor 80 km/t	...100 istedenfor 80 km/t
2008	Unge	294	3,65 (2,79)	6,94 (5,20)
	Målgruppe	1209	3,44 (3,98)	6,13 (5,80)
	Eldre	2855	3,96 (5,53)	6,69 (9,09)
	Alle	4358	3,80 (5,00)	6,55 (8,08)
2009	Unge	232	4,29 (5,47)	7,65 (8,35)
	Målgruppe	751	3,41 (3,00)	6,08 (4,60)
	Eldre	423	3,62 (2,68)	6,21 (3,73)
	Alle	1406	3,62 (3,46)	6,38 (5,22)
2010	Unge	286	4,36 (7,04)	7,59 (8,08)
	Målgruppe	943	4,04 (9,45)	6,77 (9,48)
	Eldre	467	4,12 (5,91)	6,80 (7,31)
	Alle	1696	4,12 (8,22)	6,92 (8,70)
2011	Unge	315	4,70 (6,31)	7,96 (9,50)
	Målgruppe	896	3,66 (3,63)	6,51 (5,50)
	Eldre	522	3,80 (4,22)	6,37 (4,38)
	Alle	1733	3,89 (4,42)	6,73 (6,17)
2012	Unge	228	4,27 (7,09)	7,73 (10,93)
	Målgruppe	803	3,26 (2,36)	5,90 (4,10)
	Eldre	445	3,94 (4,58)	6,14 (4,39)
	Alle	1476	3,62 (4,15)	6,26 (5,81)

Respondentene overvurderer hvor mye tid man sparer på å kjøre i 90 km/t og 100 km/t i stedet for 80 km/t, og dette gjelder for alle fem undersøkelsene. Det er ingen tegn på en endring i svarfordelinger over tid.

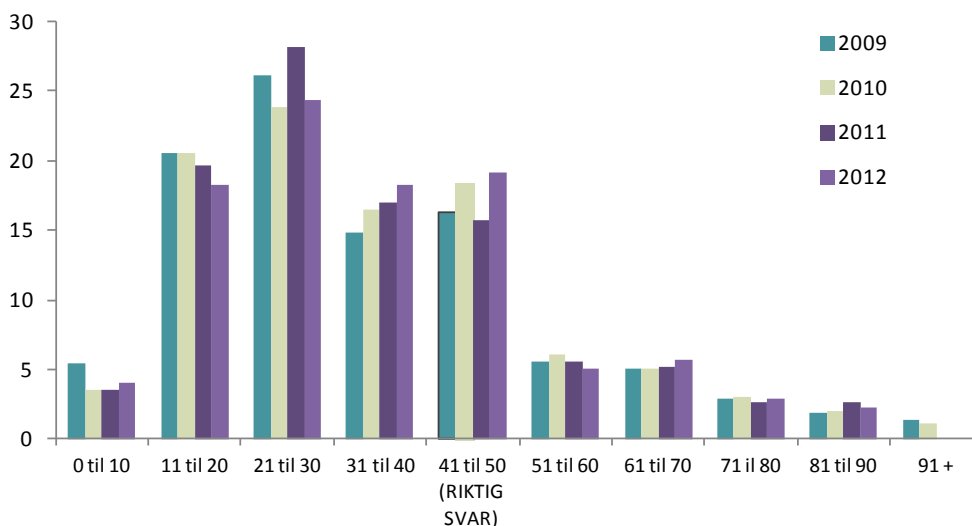
Det er forskjell mellom gjennomsnittsvarene for kvinner og menn på disse spørsmålene. For 90 i stedet for 80 km/t svarer kvinnene 4,2 minutter og mennene 3,6 minutter, og for 100 i stedet for 80 km/t er svarene henholdsvis 7,1 og 6,1 for kvinner og menn. Det er også en forskjell i gjennomsnittsvar når det gjelder aldersgrupper. De som er under 25 år, har en større tendens til å overvurdere hvor mye tid man sparer, uavhengig av undersøkelsesår (tabell 1).

Konklusjon: Mål ikke oppnådd.

5.4 Øke andelen som svarer riktig på spørsmål om kollisjonsfart i 90 i forhold til 80 km/t

I kampanjefilmen som er vist på TV og kino i 2009, 2011 og 2012 fokuseres det på kollisjonsfarten dersom man kjører i 90 km/t og prøver å stoppe for en hindring man ville klart å stoppe for i 80 km/t. I undersøkelsene fra og med 2009 stilles følgende spørsmål:

Tenk deg en situasjon der du må bråbremse og akkurat klarer å stoppe for en hindring når du kjører i 80 km/t. Tenk deg samme situasjon, men du kjører nå i 90 km/t. Hvor stor tror du farten din er når du treffer hindringen? Er du usikker, så prøv allikevel å gi et anslag.



Figur 16. Svar på spørsmål om kollisjonsfarten når man kjører i 90 km/t og treffer en hindring man ville klart å stoppe for i 80 km/t. Prosent. Undersøkelse 2009-2012. Riktig svar: 41 til 50 (50 km/t).

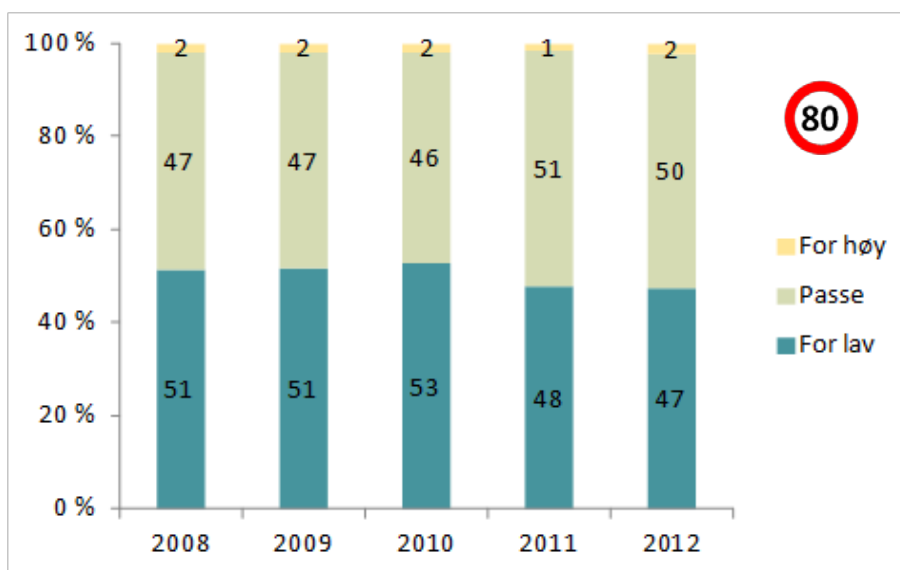
Det er en signifikant forskjell mellom fordelingene når det gjelder svar på spørsmålet om kollisjonsfart når man kjører i 90 km/t og treffer en hindring man ville klart å stoppe for i 80 km/t (figur 16). Imidlertid er det ingen signifikant økning fra 2009 til 2012 i andelen som svarer "riktig".

Spørsmålet ble stilt i TØIs undersøkelse for første gang høsten 2009, dvs. etter kampanjestart (i mai 2009). Dermed kan vi ikke sammenligne med kunnskapsnivået før kampanjen på dette spørsmålet. Spørsmålet ble imidlertid også stilt i MediaComs undersøkelser, både før og etter kampanjestart. I MediaComs nullpunktundersøkelse svarte 12 prosent i målgruppa at kollisjonsfarten var et sted mellom 41 og 50 km/t. I undersøkelsen etter kampanjestart (august 2009) var den samme prosentandelen i målgruppa økt til 42 prosent. Dette er en indikasjon på at kampanjen har hatt en effekt på kunnskapsnivået blant norske bilister.

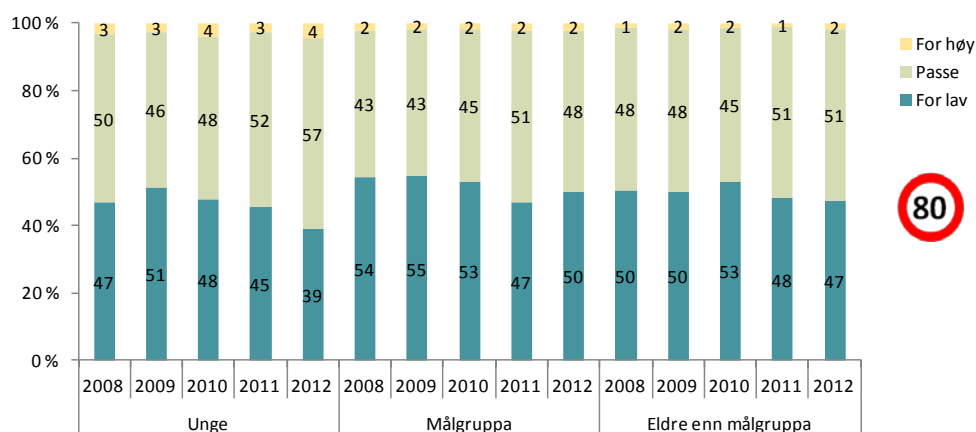
Konklusjon: Mål oppnådd.

5.5 Redusere andelen som mener fartsgrense 80 er for lav, med en fjerdedel

I undersøkelsene ble respondentene stilt følgende spørsmål: Fartsgrense 30 i boligstrøk/50 i tettbygd område/80 utenfor tettbygd strøk er: altfor lavt/litt for lavt/passe/litt for høyt/altfor høyt. I analysene ble svarkategoriene slått sammen og vi benytter her "for lavt", "passe" og "for høyt".



Figur 17. Holdning til fartsgrense 80 utenfor tettbygd strøk i undersøkelser fra 2008-2012. Prosentandel. Utvalgene er vektet etter alder og kjørelengde.



Figur 18. Holdning til fartsgrense 80 utenfor tettbygd strøk i undersøkelser fra 2008-2012, fordelt på aldersgruppe og undersøkelsesår. Prosentandel. Vektet etter kjørelengde.

I fordelingene for holdning til fartsgrense 80 utenfor tettbygd strøk (figur 17) er det en signifikant lineær sammenheng, som skyldes at det har vært en økning over tid i

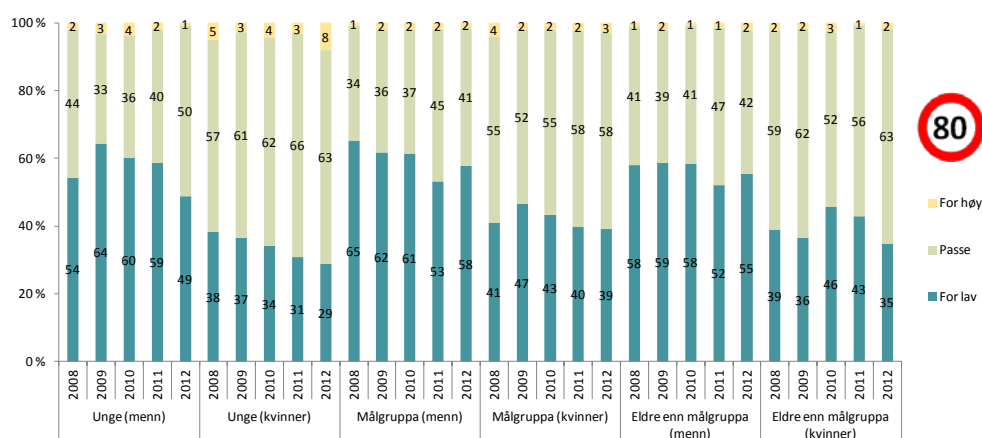
andelen som synes fartsgrense 80 utenfor tettbygd strøk er passe, og en tilsvarende nedgang i andelen som svarer at det er for lavt.

Dersom kampanjen har hatt den tilskittede effekten, kan vi forvente en større endring i målgruppa enn i de andre aldersgruppene. Det er altså verdt å se på eventuelle endringer over tid i holdninger innad i ulike aldersgrupper, dvs. eventuelle endringer blant de unge, blant dem som er i målgruppa og blant dem som er eldre enn målgruppa.

Vi ser en signifikant endring i svarfordelingene for målgruppa når det gjelder fartsgrense 80 km/t (figur 18). Det er endringer i samme retning også for de andre gruppene, og særlig for de yngste, men disse endringene er ikke signifikante, noen som kan skyldes lavere antall respondenter i disse gruppene.

At endringen i målgruppen er signifikant, skyldes stort sett en reduksjon fra 2010 til 2011 og 2012 i andel av målgruppa som sier at fartsgrense 80 km/t utenfor tettbygd strøk er for lavt, og en samtidig økning i andelen som sier det er passe.

Når det gjelder hele utvalget, er det klart at målet om å redusere andelen som mener fartsgrense 80 er for lav, med 25 prosent, ikke er nådd. Ser man utelukkende på målgruppa, er andelen som mener fartsgrense 80 er for lavt redusert med 8 prosent. Den prosentvise nedgangen er noe større for menn enn for kvinner (figur 19).



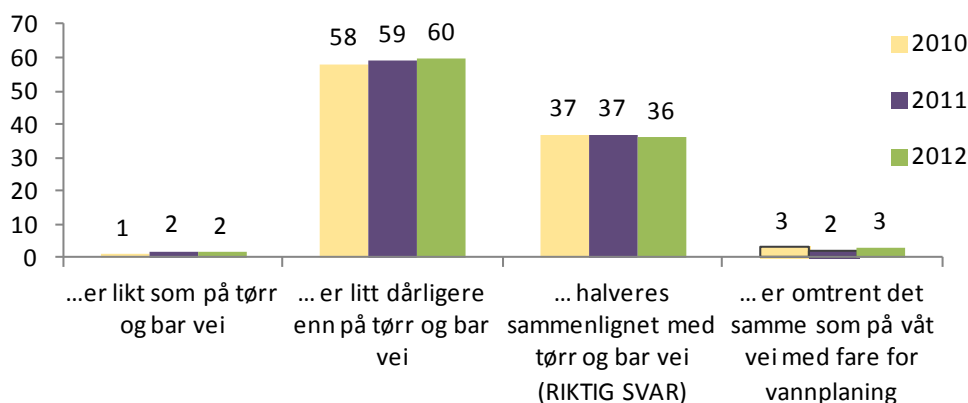
Figur 19. Holdning til fartsgrense 80 utenfor tettbygd strøk i undersøkelser fra 2008-2012 blant målgruppa, fordelt på aldersgruppe, kjønn og undersøkelsesår. Prosentandel. Vektet kun etter kjørelengde.

Konklusjon: Mål delvis oppnådd.

5.6 Fart etter forholdene

I spørreundersøkelsene fra og med 2010 ble det også stilt et spørsmål om det å tilpasse farten til forholdene. Dette spørsmålet ble laget med tanke på budskapet i den delen av kampanjen som ble lansert høsten 2010, som dreide seg om veigrepet på våt vei og det å tilpasse farten etter forholdene.

Respondentene ble stilt følgende spørsmål: *Hvordan er veigrepet på litt fuktig vei?*, og de kunne velge mellom fire svarkategorier (figur 20).



Figur 20. Svar på spørsmålet om veigrep og friksjonsforhold. Prosentandel. Undersøkelse 2010-2012. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

Det er ingen signifikante forskjeller mellom utvalgene. Litt over en tredel av respondentene svarer "riktig" på dette spørsmålet – altså at veigrepet halveres på litt fuktig vei sammenlignet med tørr og bar vei. I overkant av halvparten av respondentene svarte imidlertid at veigrepet er litt dårligere på litt fuktig vei enn på tørr og bar vei, og dette tyder på at respondentene undervurderer hvor mye risikoen øker når veien blir litt fuktig.

I 2010 ble det spurt om førerne hadde lagt merke til kampanjen om fart etter forholdene, og blant dem som svarte 'ja' på dette, var det en signifikant større andel som svarte riktig på spørsmålet om veigrep på fuktig vei.

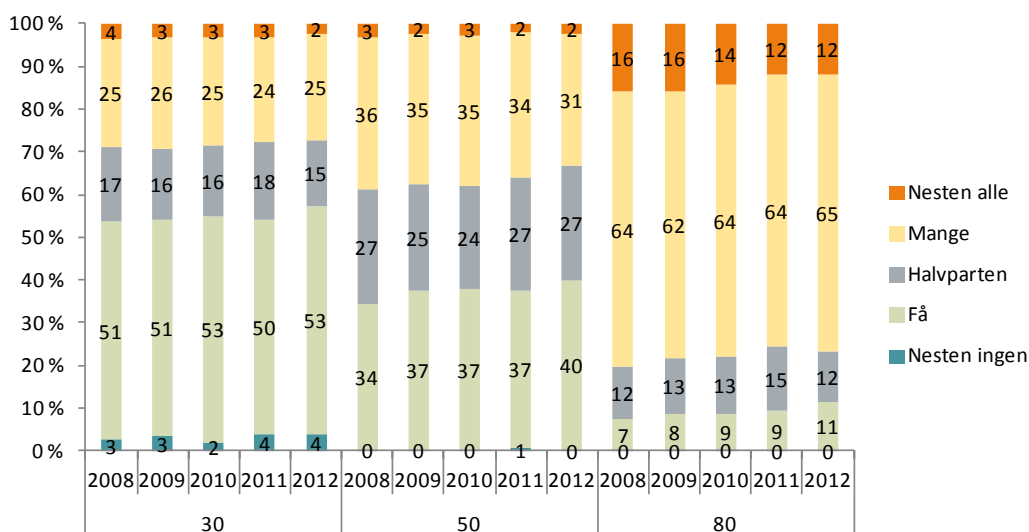
Konklusjon: Sammenheng mellom kampanjeoppmerksomhet og svar på spørsmål om veigrep i 2010 kan tyde på at kunnskapen er blitt påvirket av informasjonen om fart etter forholdene.

5.7 Sosial aksept

Kampanjen har som mål å påvirke folk til å overholde fartsgrensen – og å få bilister til å unnlate å kjøre "litt for fort". Ved siden av å påvirke gjennom informasjonsvirksomhet, kunnskapsøkning og holdningsendring, skal kampanjen bidra til å gjøre det sosialt uakseptabelt å kjøre litt for fort – på sikt var det meningen at kampanjen skal føre til en stigmatisering av det å kjøre litt for fort. Dermed er det av interesse å undersøke om det er endringer i sosial aksept.

Kun ett spørsmål om sosial aksept er inkludert i alle fem undersøkelsene. Dette spørsmålet dreier seg om hva respondentene tror andre gjør når det gjelder å kjøre over fartsgrensen, og spørsmålet lød som følger: *Alt i alt, hvor mange av bilistene i Norge tror du "av og til" eller "ofte" kjører fortere enn fartsgrensen tilsier på veier med fartsgrense 30/50/80.*

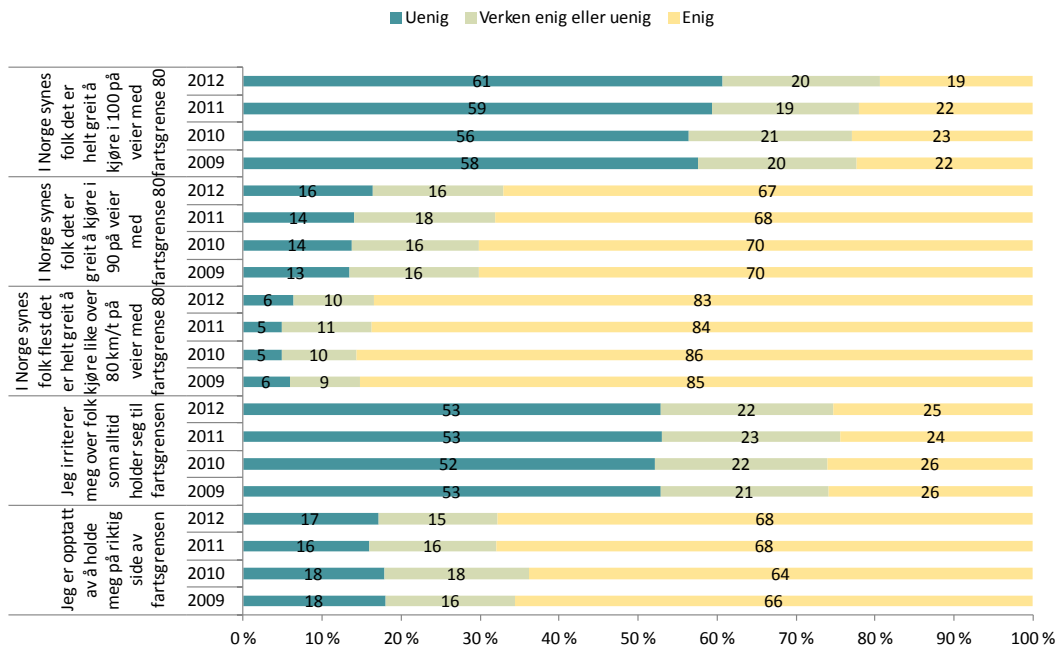
Resultatene presenteres i figur 21. For alle fartsgrensene finner vi at andelen som tror at få andre kjører over fartsgrensen, har gått opp litt siden 2008, samtidig som andelen som tror at mange gjør det har gått ned. Disse forskjellene er signifikante. Andel respondenter som tror at nesten alle kjører for fort på 80-veier har gått ned med fire prosentpoeng siden 2008.



Figur 21. Svarfordeling på spørsmålet om hva respondentene tror om hvor mange av bilistene i Norge som kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, 50 og 80 km/t. Undersøkelse 2008-2012. Prosentandel. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

I figur 22 ser vi graden av enighet/uenighet i en rekke påstander som handler om aksept av det å kjøre for fort i Norge. Resultatene er fra undersøkelsene fra og med 2009. Det er en svak men signifikant lineær trend over tid i retning av at flere er uenige i påstandene om at folk synes det er greit å kjøre i henholdsvis 100 og 90 km/t på veier med fartsgrense 80. Endringene fra 2009 til 2012 er på 3 prosentpoeng for begge påstandene.

De samme spørsmålene ble stilt av MediaCom våren 2009 (nullpunkt), høsten 2009, tre ganger i 2011, og i april og juli 2012. I disse undersøkelsene var det en økning i andel respondenter som sa at de var ”opptatt av å holde meg på riktig side av fartsgrensen” (fra 64 prosent før kampanjen til 78-79 prosent i 2012). De samme undersøkelsene viser også en nedgang i andel som sier de ”irriterer seg ofte over folk som alltid overholder fartsgrensen”, fra 33 prosent i nullpunktundersøkelse til 20-21 prosent i 2012, samt at en mindre andel mener at folk synes det er greit å kjøre over fartsgrense 80. Når det gjelder påstanden om å kjøre like over 80 km/t, gikk andelen som var enige ned fra 87 i nullpunktundersøkelsen til 79 prosent i 2012, og for påstanden om å kjøre 90 km/t på vei med 80-grense var det en nedgang fra 77 til 59 prosent som var enige.



Figur 22. Fordeling av svar på hvor enig eller uenig man er i påstander om det å kjøre over fartsgrensen. Prosent. Undersøkelse 2009-2012. Vektet etter kjørelengde.

Det er viktig å være klar over at det er færre respondenter i MediaComs undersøkelser, og respondentene er fra et webpanel, slik at en kan regne med at resultatene avviker noe fra TØIs spørreundersøkelse. På denne bakgrunn er det rimelig overensstemmelse mellom undersøkelsene, og utviklingen fra 2009 til 2012 viser samme tendens.

Konklusjon: Færre tror at mange kjører over fartsgrensen, noe som kan tyde på at fartsovertredelser er blitt mindre sosialt akseptabelt.

6 Selvrapportert atferd

” Andelen som sier at de ’av og til’ eller ’ofte’ kjører 5 til 10 eller 15 km/t fortere enn fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 skal reduseres med en fjerdedel”

En reduksjon på 25 prosent når det gjelder andelen som kjører over fartsgrensen innebærer et mål om at fartsovertredelser 5 til 10 km/t over fartsgrense 80 skal ned fra 82 til 62 prosent, og at fartsovertredelser 15 km/t over fartsgrense 80 skal ned fra 49 til 37 prosent.

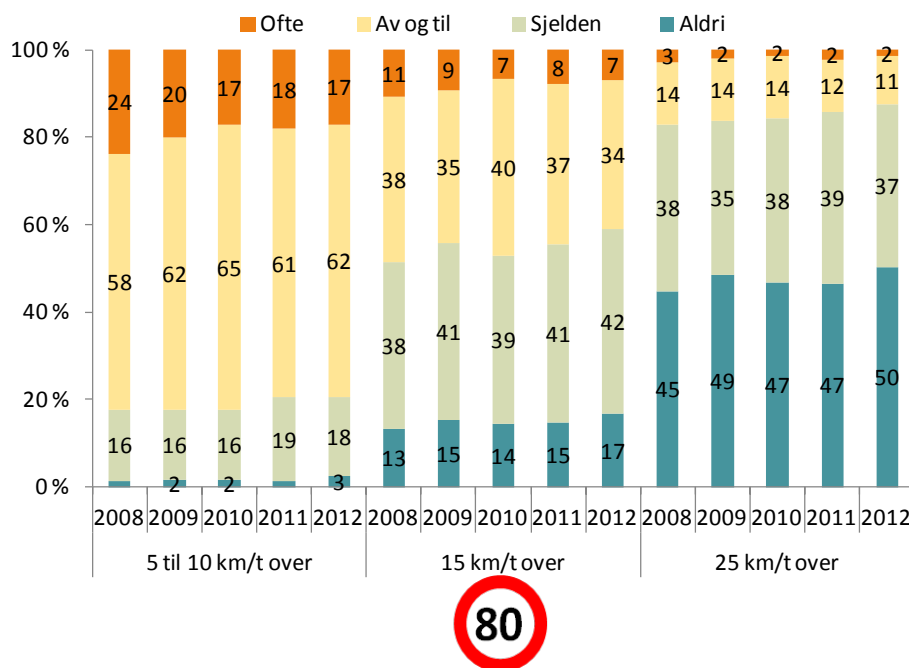
6.1 Hele utvalget

I undersøkelsene ble respondentene stilt følgende spørsmål om overskridelser av fartsgrensene (30, 50 og 80 km/t):

”Hvor ofte kjører du 5 til 10 km/t over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser?”

”Hvor ofte kjører du 15 km/t over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser?”

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



Figur 23. Selvrapporterte fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80 km/t etter undersøkelse (2008-2012) og grad av overskridelse.

Figur 23 viser selvrapportert fartsatferd på veier med fartsgrense 80 fra de fem undersøkelsene. Merk at svarene her er delt på "ofte", "av og til", "sjelden" og "aldri", mens det i målspesifikasjonen fra dreieboka opereres med "ofte" og "av og til" i én kategori.

Det er en statistisk signifikant forskjell mellom undersøkelsene både når det gjelder å kjøre 5 til 10 km/t over fartsgrensen og 15 km/t over fartsgrensen.

Hvis vi ser på dem som svarer at de "ofte" eller "av og til" kjører 5 til 10 km/t over fartsgrensen er det liten reduksjon fra 82 prosent i 2008 til 79 prosent i 2011 og 2012. Når det gjelder å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 er andelen som svarer "ofte" eller "av og til" redusert fra 49 prosent i 2008 til 41 prosent i 2012. En sammenligning av disse tallene med kampanjens mål overfor, viser at selv om andelen som kjører for fort er redusert, er målene på 25 prosent ikke oppnådd.

Andelen som svarer at de "ofte" kjører 5 til 10 km/t over fartsgrensen er imidlertid redusert med over en fjerdedel, fra 24 prosent i 2008 til 17 prosent i 2011. Andelen som svarer at de "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen er redusert med ca. en tredel, fra 11 prosent i 2008 til 7 prosent i 2012.

6.2 Fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80 km/t sammenlignet med 30 og 50 km/t

Kampanjen legger vekt på moderate fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80, samt det å tilpasse farten etter forholdene. Når det gjelder fartsovertredelser, er derfor målene definert i forhold til å kjøre 5 til 10 km/t over og 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. I spørreundersøkelsene er det imidlertid også spurt om fartsovertredelse på veier med fartsgrense 30 og 50, og det er også spurt om det å kjøre 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, 50 og 80. Vi viser til vedlegg 4 for supplerende resultater. (Se også Sagberg og Phillips, 2013).

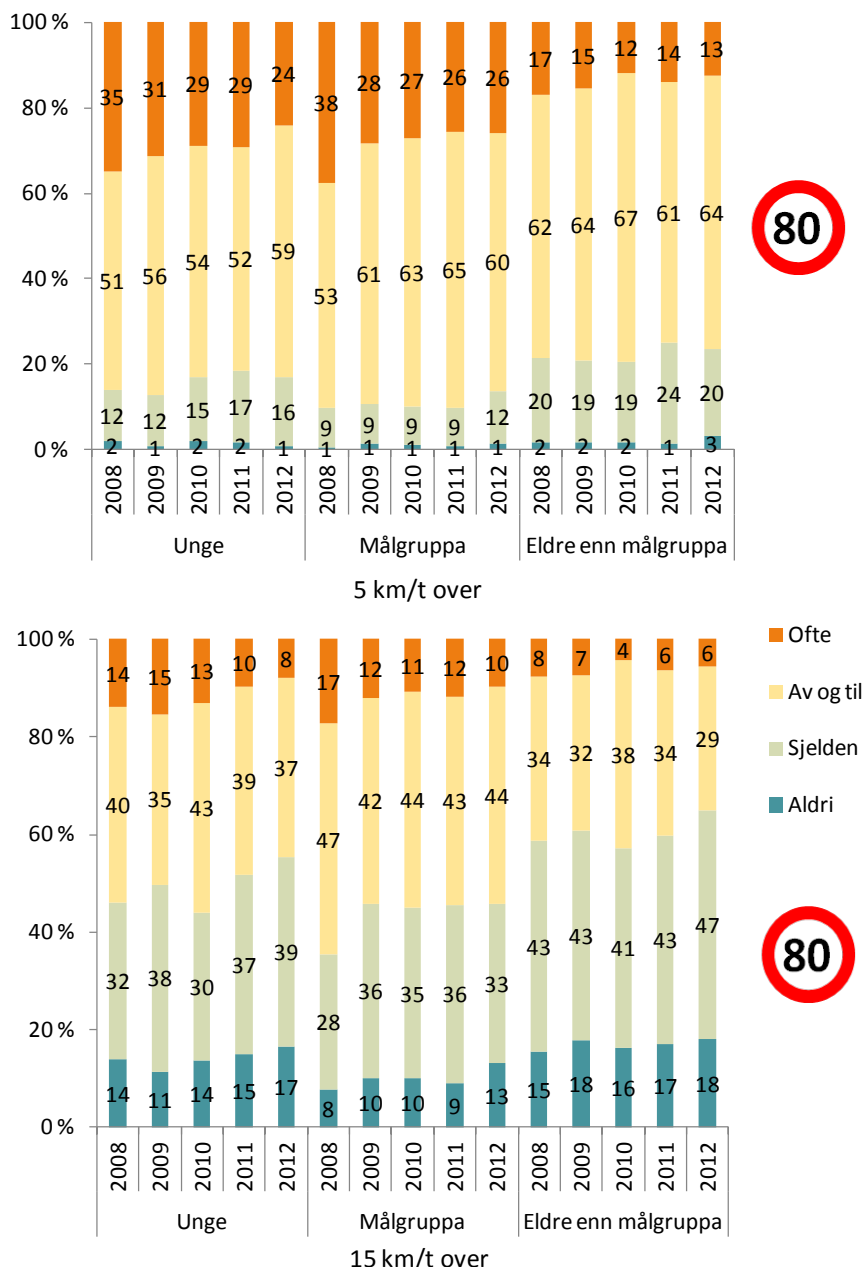
Med tanke på en eventuell effekt av kampanjen, er det interessant å se på om det er større nedgang i fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80 enn på veier med fartsgrense 30 og 50.

Når det gjelder å kjøre 5-10 km/t over og 15 km/t over fartsgrensen, finner vi en endring over tid også for fartsgrensene 30 og 50, men noe svakere enn for 80 km/t. For kjøring 25 km/t eller mer over fartsgrensen er det bare ved fartsgrense 80 vi finner en effekt. Alle endringene går i retning av at en stadig lavere andel sier at de kjører ofte over fartsgrensen og/eller at en større andel sier at de aldri gjør det.

At det er en tendens til større nedgang i selvrapporterte fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80 enn på veier med fartsgrense 30 og 50, støtter hypotesen om at kampanjen har hatt effekt. På den andre siden kan det være vanskeligere å endre fartsatferd på veier med fartsgrense 30 eller 50 enn på veier med fartsgrense 80, ettersom en større andel allerede overholder fartsgrensen på veier med lavere fartsgrenser.

6.3 Fartsovertredelser i målgruppa versus andre aldersgrupper

En annen måte å undersøke om kampanjen har hatt effekt på selvrapportert atferd, er å undersøke om det er forskjeller i slik atferd mellom målgruppa og andre aldersgrupper. Dersom en ikke har kontrollgruppe, er dette en alternativ måte å undersøke eventuell effekt av kampanjen. En kan da forvente en effekt i målgruppa og ikke i de andre gruppene, eventuelt en større effekt i målgruppa enn i de andre gruppene.



Figur 24. Selvrapporterte fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80, etter aldersgruppe og undersøkelse (2008-2012). Øverst: 5 til 10 km/t over fartsgrensen. Nederst: 15 km/t over fartsgrensen.

For å se nærmere på endring i atferd i de ulike gruppene har vi sammenlignet fartsatferd på veier med fartsgrense 80 separat for hver av de følgende aldersgruppene:

- Personer mellom 18 og 24 år
- Personer mellom 25 og 40 år (målgruppa)
- Personer over 40 år.

I figur 24 ser vi svarene for de ulike aldersgruppene for det å kjøre 5 til 10 km/t og 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

Resultatene viser signifikante endringer for alle aldersgruppene for alle gradene av fartsovertredelser, med ett unntak: Blant dem som er eldre enn målgruppa er det ingen endring i andelen som kjører 25 km/t eller mer over fartsgrensen. Dette forklares av at denne andelen var svært lav i utgangspunktet, slik at det var svært lite potensial for ytterligere bedring.

Når det gjelder å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensen, skyldes endringen i målgruppa stort sett en nedgang i andelen som sier de "ofte" kjører over fartsgrensen. Denne andelen er redusert med nesten en tredjedel – fra 38 prosent i 2008 til 26 prosent i 2011 og 2012. Samtidig har det skjedd en økning i andelen som sier de "av og til" kjører for fort, fra 53 prosent i 2008 til 60 prosent i 2012, men det blir likevel en nedgang i andelen av målgruppa som sier de kjører "ofte" eller "av og til" over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80.

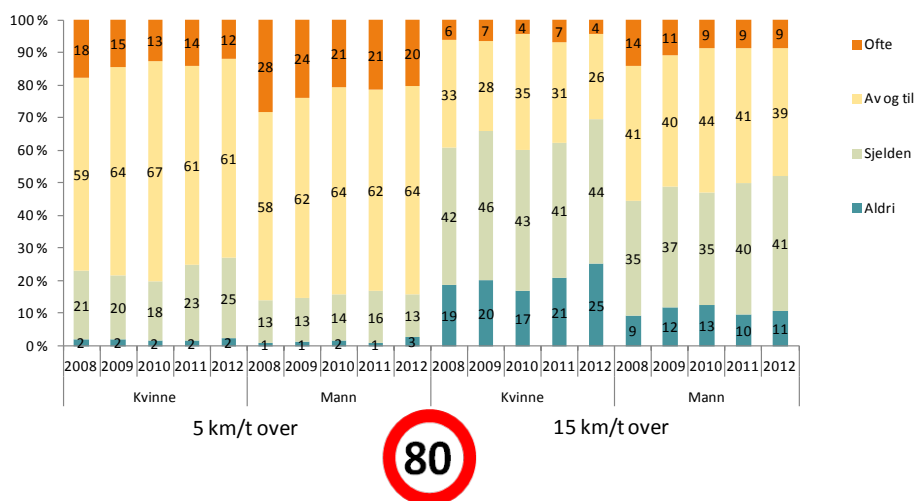
Når det gjelder å kjøre 15 km/t over fartsgrensen, er det også en vesentlig endring i andelen av målgruppa som sier de "ofte" kjører over fartsgrensen, fra 17 prosent i 2008 til 10 prosent i 2012. Her ser vi i tillegg en reduksjon i andelen som sier at de "av og til" kjører over fartsgrensen, slik at andelen av målgruppa som sier de kjører "ofte" eller "av og til" over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, er redusert fra 64 prosent i 2008 til 54 prosent i 2012.

Siden det er signifikante endringer for alle aldersgruppene, gir ikke disse resultatene grunnlag for å trekke noen konklusjoner om effekt av kampanjen. Forklaringen på endringene kan være at kampanjen har påvirket alle aldersgruppene og/eller at det er andre faktorer som har ført til endringene.

6.4 Fartsovertredelser blant kvinner og menn

Dreiboka for kampanjen fokuserer særlig på menn, ut fra en antagelse om at de har en større tendens til å overskride fartsgrensene. Dette bekreftes av figur 25, som viser at andel menn som sier de "ofte" kjører over fartsgrensen er større enn andel kvinner

som sier det samme.



Figur 25. Selvrapporterte fartsovertredelser (5 til 10 km/t og 15 km/t) på veier med fartsgrense 80 i målgruppa fordelt på undersøkelse (2008-2012) og kjønn.

Endringene over tid i retning av at færre kjører ofte over fartsgrensen, er imidlertid signifikante både for kvinner og menn, og dette gjelder for alle tre grader av fartsovertredelser.

Konklusjon: Selvrapporterte fartsovertredelser har gått ned, men ikke så mye som en fjerdedel. Målet er dermed delvis oppnådd.

7 Reell atferd

"Andelen som bryter fartsgrensen skal reduseres med en fjerdedel"

Før kampanjen var det 47 prosent som overholdt fartsgrensene, beregnet som gjennomsnitt over alle fartsgrenser (Statens vegvesen, 2009). Med andre ord brøt 53 prosent fartsgrensen. Målet med kampanjen er således at andelen som bryter fartsgrensen skal reduseres fra 53 til under 40 prosent.

I dette kapitlet oppsummeres analyser av data om kjørefart fra et utvalg av Statens vegvesens tellepunkter for tidsrommet 2005-2012.

7.1 Observasjonsperioder

7.1.1 Tid på året

Førperioden er definert som årene 2005-2008, mens kampanjeperioden starter med 2009. For å kunne se på trender i førperioden, ble det valgt måleperioder for hvert år. Følgende kriterier ble lagt til grunn for valg av tidsperiode(r) innenfor hvert år.

- sammenfallende tidsrom for alle år i perioden
- fortrinnsvis i sommerhalvåret, fordi variasjoner fra år til år på grunn av vær- og føreforhold er mindre enn om vinteren
- unngå perioder med variable helligdager/fridager (påske, pinse, mai måned), da trafikken er atypisk i slike perioder og skaper store variasjoner fra år til år
- unngå sommerferien
- velge ut hele uker, slik at antallet helger ikke varierer fra år til år

Ut fra disse kriteriene ble det valgt et tidsrom i august-oktober, dvs. ukene fra og med 32 til og med 43.

7.1.2 Tid på døgnet

Dersom kampanjen har effekt på valg av kjørefart, vil effekten lettest oppdages under forhold hvor førerne kan velge farten fritt og ikke blir hindret av trafikkforholdene. Det er også viktig å velge perioder hvor farten ikke er begrenset av føre-, vær- eller lysforhold, men bare av fartsgrensen. Når det gjelder vær og føre, er ikke det kontrollert på annen måte enn at måleperioden som nevnt er lagt til sommerhalvåret. Ideelt sett skulle en hatt data for enkeltkjøretøyer slik at en kunne identifisere kjøretøyer med lang avstand til forankjørende og analysere farten for disse. Imidlertid har vi bare timeaggregerte fartsdata. For å unngå perioder med tett trafikk, har vi valgt å inkludere timegjennomsnitt utenom de vanligste rushtidene, og for å unngå perioder med mørke, valgte vi først å inkludere bare dagtid. På bakgrunn av disse faktorene har vi valgt timene mellom kl. 10 og 16. Det ble senere bestemt å inkludere en periode på kveldstid (mellom kl. 18 og 23) for å ta høyde for at det kan være forskjeller i sammensetningen av førerpopulasjonen mellom dag og kveld, f.eks. mht alder. Data for kveldstid ble analysert separat.

7.2 Utvelgelse av tellepunkter

7.2.1 Kriterier

I samråd med oppdragsgiver ble det bestemt å velge et antall tellepunkter på veier med fartsgrense 80 km/t. Alle punktene skulle være "nivå 1"-punkter, dvs. punkter med kontinuerlig innsamling av data, og bare veier uten midtdeler skulle inkluderes.

Følgende tilleggskriterier ble lagt til grunn for utvelgelsen:

- Ingen endringer i veiutforming, fartsgrense eller andre forhold av betydning for kjørefarten etter 2004.
- Ingen ATK-bokser i nærheten av tellepunktet.
- Tellepunktene skulle ligge i god avstand fra kryss eller uoversiktlig kurve.
- Tellepunktene skulle tilfredsstillende kravene til punkter som kan inkluderes i fartsindeksen, som anbefalt i SINTEF-notatet "Etablering av fartsindeks: Oversikt over godkjente målepunkt (Nivå 1-punkt)" (Johansen m.fl., 2009).

7.2.2 Inkluderte punkter

Ut fra nevnte kriterier ble det levert en liste til Vegdirektoratet over 21 tellepunkter, som det var ønskelig å få data for. I samråd med Vegdirektoratet ble denne listen justert noe, ved at 3 øvrige punkter ble lagt til og 6 punkter på den opprinnelige lista ble utelatt. I tillegg ble ett tellepunkt utelatt etter at datamaterialet for førperioden var mottatt, pga stort bortfall av data. Dermed gjenstod 17 punkter som kunne benyttes i evalueringen av fartskampanjen.

Det er blitt gjennomført oppdaterte analyser hvert år i etterperioden fra og med 2009 til og med 2012. For hver ny analyse ble det på grunnlag av tilgjengelighet og kvalitet av datamaterialet gjort en avveining mellom antall tellepunkter, år og uker som ble inkludert, for å få en datamatrikse som var så stor som mulig og uten "hull". Dette innebærer at utvalget av uker (innenfor observasjonsperioden fra uke 32 til 43) og tellepunkter varierte noe mellom analysene, noe som forklarer at det er en del mindre avvik mellom tidligere rapporterte resultater og det som rapporteres her i sluttrapporten.

Ved noen av tellepunktene ble det gjort endringer i veiutforming og/eller fartsgrense i løpet av kampanjeperioden som medførte at vi for disse punktene ikke kunne bruke data for hele perioden t.o.m. 2012.

Det opprinnelige utvalget av tellepunkter omfattet tre punkter med vesentlig større årsdøgntrafikk enn de øvrige punktene; disse tre punktene hadde ÅDT mellom ca. 12000 og 18000, mens alle de øvrige punktene hadde ÅDT på 4200 eller mindre (i 2010). For alle de tre punktene er det skjedd vei- eller trafikktekniske endringer som gjør at vi ikke har tilgjengelige data for hele observasjonsperioden. For to av punktene (E18 Elvestad vest og Rv4 Slattum) hadde vi data t.o.m. 2010, men i 2011 ble det anlagt midtdeler forbi det ene punktet, og det andre ligger på en strekning som ble skiltet ned til 70 km/t. For det tredje punktet (Rv562 Olsviktunnelen) hadde vi data t.o.m. 2011, men høsten 2011 ble fartsgrensen her satt ned fra 80 til 70 km/t, slik at data for 2012 ikke kan sammenlignes med tidligere år.

For ett av punktene med liten trafikk var det tilgjengelige data bare t.o.m. 2009, og for et annet t.o.m. 2010. Etter bortfall av data for disse to samt de tre punktene med stor trafikk, gjenstår 12 punkter med data t.o.m. 2012.

7.3 Foreløpig analyse av førperioden

Hovedanalysen som blir presentert i denne rapporten, inkluderer data t.o.m. 2012. Før den beskrives (avsnitt 7.4), vil vi her gi en kort oversikt over resultater for førperioden (fra 2005).

Det ble gjennomført en foreløpig analyse med et begrenset antall datapunkter f.o.m. 2005 t.o.m. 2009 (Sagberg, 2010), primært for å se på utviklingen i førperioden. For resultater vedrørende fartsutviklingen tilbake til 2005 viser vi til figur 27 avsnitt 7.4 nedenfor.

Analysene av førperioden omfattet fem tellepunkter med liten trafikk og de tre punktene med stor trafikk. For punktene med lavtrafikk var det en nedadgående trend i gjennomsnittsfart i førperioden (2005-2008), totalt ca. 0,4 km/t. For de tre punktene med stor trafikk var det en nedgang på ca. 1 km/t fra 2005 til 2007, og ingen ytterligere endring til 2008.

Det ble videre foretatt foreløpige analyser av etterperioden med data tom. 2010 (Sagberg, 2011) og 2011 (Sagberg, 2012), før den avsluttende analysen som presenteres i følgende avsnitt.

7.4 Avsluttende analyse av før- og etterperioden (tom. 2012)

I forbindelse med den avsluttende analysen som inkluderer data for 2012 ble det foretatt en ekstra kvalitetssikring av datamaterialet fra tellepunktene, og perioder som inneholdt timegjennomsnitt med svært store avvik som åpenbart skyldtes ekstraordinære forhold på stedet (vegarbeid, trafikkstans, etc.), ble utelatt. Det gjør at denne analysen inkluderer et litt annet utvalg av uker enn de foregående analysene. Den aggregerte analysen er basert på seks tellepunkter for årene 2007-2012. Det ble i tillegg gjennomført en aggregert analyse som inkluderte åtte tellepunkter i stedet for seks, men med færre uker, slik at det totale antallet observasjoner ble noe mindre. Den ga stort sett samme resultater som hovedanalysen og vil ikke bli presentert her. Mer detaljert framstilling av alle analysene og resultatene, samt data for hvert enkelt tellepunkt, finnes vedlegg 5 (se også Sagberg, 2013). Ingen av tellepunktene med stor trafikkmengde inngår i analysene for 2012, fordi fartsgrensen for det ene gjenstående punktet i forrige analyse var blitt satt ned til 70 km/t.

Sammenligning av fartsindikatorer for førperioden og kampanjeperioden

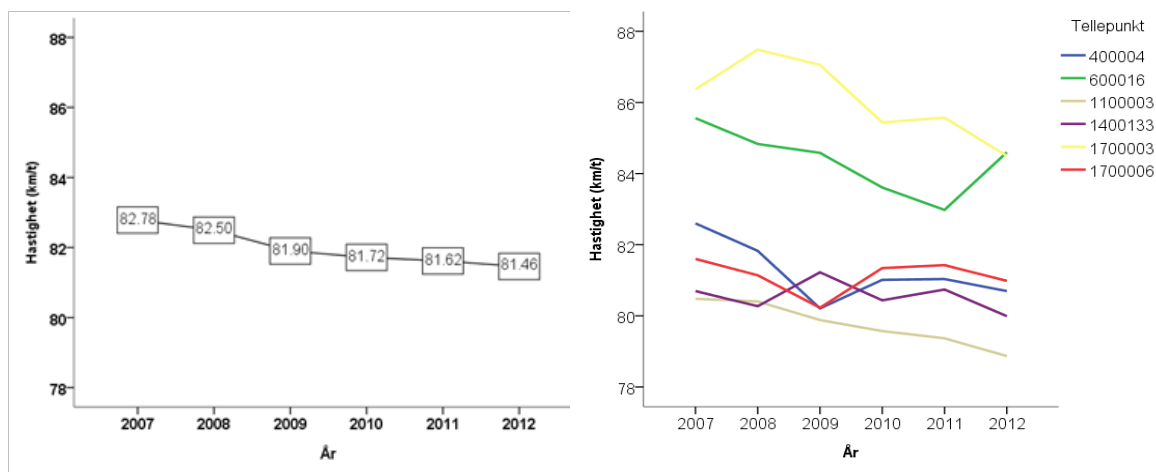
Det var en nedgang i gjennomsnittsfart på 0,5-0,6 km/t fra 2008 (før kampanjen) til 2009 (etter kampanjestart) samlet for de seks tellepunktene (tabell 2). Fra 2009 til 2012 var det en ytterligere nedgang på 0,4-0,5 km/t, slik at samlet nedgang i gjennomsnittsfart fra 2008 til 2012 er på 1,0 km/t både på dagtid og kveldstid.

Tabell 2. Gjennomsnitt av fartsindikatorer og kjøremengde for seks tellepunkter for ukene 33-35 og 37-40 etter år (2007-2012).

Indikator	Tid på døgnet	År					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t)	10:00-16:00	82,8	82,5	81,9	81,7	81,6	81,5
	18:00-23:00	84,3	83,8	83,3	82,9	82,9	82,8
Fart (km/t) som 85 prosent av kjøretøy holder seg under	10:00-16:00	90,7	90,3	89,6	89,2	89,1	88,9
	18:00-23:00	92,7	92,1	91,4	90,8	90,8	90,6
Fart (km/t) som 95 prosent av kjøretøy holder seg under	10:00-16:00	97,6	96,9	96,0	95,5	95,5	95,2
	18:00-23:00	100,2	99,1	98,3	97,6	97,8	97,5
Andel (prosent) som kjører >80 km/t	10:00-16:00	63,8	62,8	60,4	59,3	59,5	58,8
	18:00-23:00	69,6	68,1	65,8	63,6	64,6	63,8
Andel (prosent) som kjører >90 km/t	10:00-16:00	20,3	19,3	17,3	15,9	15,6	15,2
	18:00-23:00	25,6	24,0	21,8	19,9	19,9	19,3
Trafikkmengde (kjøretøy / time)	10:00-16:00	87	87	87	89	90	92
	18:00-23:00	81	82	78	80	79	81

Dersom vi sammenligner årene før kampanjen startet (2007 og 2008) med hele kampanjeperioden (2009-2012) får vi på dagtid en gjennomsnittsfart på 82,7 km/t i førperioden og 81,7 km/t i etterperioden. På kveldstid blir gjennomsnittsfarten 84,1 km/t i førperioden og 83,0 km/t i etterperioden. Endringen blir da på henholdsvis 1,0 og 1,1 km/t, dvs. praktisk talt det samme som endringen målt fra 2008 til 2012.

Figur 26 viser gjennomsnittsfarten på dagtid for hvert tellepunkt separat, samt for alle punktene samlet (jfr. tabell 2).



Figur 26. Gjennomsnittsfart for kjøretøy i lengdeklasse 1 mellom kl.10 og 16 i ukene 33-35 og 37-40, etter år. Venstre diagram: Gjennomsnitt over alle tellepunkter. Høyre diagram: Hvert tellepunkt separat.

Også når det gjelder andre fartsindikatorer, ser vi høyere gjennomsnittlige nivåer i førperioden enn i kampanjeperioden (tabell 2).

Som tidligere nevnt er målet for kampanjen at andelen som bryter fartsgrensen skal reduseres med en fjerdedel. På dagtid er andelen kjøretøy over 80 km/t 63,5 prosent i førperioden og 59,5 prosent i kampanjeperioden (gjennomsnittlige tall). For kveldstid er tilsvarende andeler hhv. 68,9 og 64,5 prosent. Andelen kjøretøy som bryter fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 er dermed redusert med vel 6 prosent.

Den prosentvise nedgangen er enda større for andelen som kjører over 90 km/t; denne nedgangen er på 19 prosent. Det vil si at andel kjøretøy over 90 km/t på veier med fartsgrense 80 ble redusert fra henholdsvis 19,8 prosent (dag) og 24,8 prosent (kveld) i førperioden, til henholdsvis 16,0 og 20,2 prosent i etterperioden.

På dagtid har trafikkmengden vært høyere i kampanjeperioden enn i førperioden, mens den har vært litt lavere på kveldstid. Trafikkmengden ved disse tellepunktene er imidlertid så lav (under 100 kjøretøy per time i gjennomsnitt) at det er liten grunn til å tro at endringer i trafikkmengden har hatt noen vesentlig betydning for gjennomsnittsfarten.

Det må tas et forbehold om at trafikken forbi de valgte tellepunktene utgjør en svært liten del av den totale trafikken, og at det kan ha skjedd endringer i fartsatferd som ikke fanges opp av tellepunktene. Eksempelvis ligger alle punktene på relativt rette strekninger, noe som betyr at en ikke fanger opp fartstilpasning til kryss eller uoversiktlige kurver.

Sammenligning med Statens vegvesens egne målinger

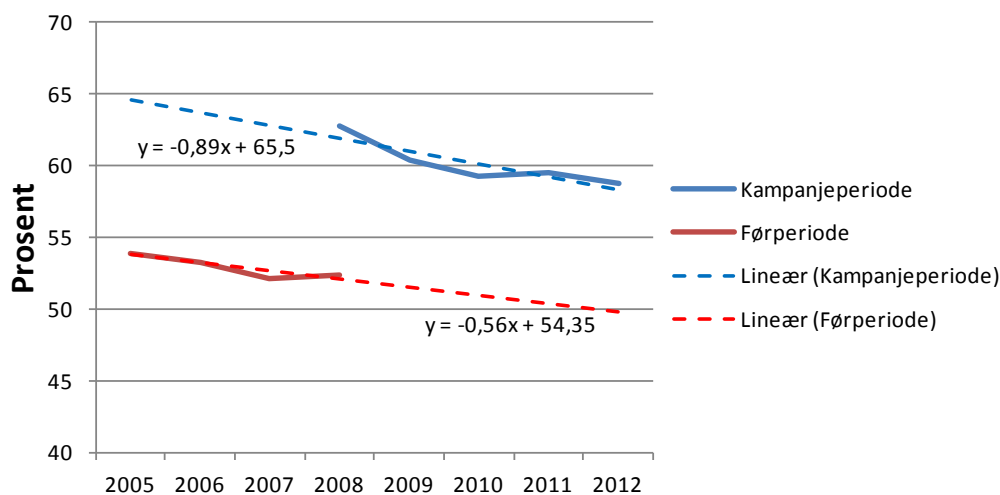
Det kan være relevant å sammenligne våre resultater med Statens vegvesens egne tall for fartsutviklingen. I følge Statens vegvesen (2012, s. 108) var det i perioden 2008-2011 en nedgang fra 78,8 til 77,9 km/t i gjennomsnittsfart på veier med fartsgrense 80 km/t, dvs. en nedgang på 0,9 km/t. Dette er svært likt det vi finner, selv om Statens vegvesens tall er basert på lengre observasjonsperioder (og muligens flere tellepunkter) enn det vi har. Imidlertid viser Statens vegvesens tall litt større nedgang fra 2009 til 2011 enn det vi finner. Det bør bemerkes at våre gjennomsnittsverdier ligger ca. 4 km/t høyere enn tallene fra Statens vegvesen, noe som kan tyde på at observasjonsgrunnet for Statens vegvesens analyser omfatter relativt flere perioder med høy trafikk (som bidrar til lavere gjennomsnittsfart). I så fall vil også gjennomsnittsverdiene være mer følsomme for økningen i trafikkmengde som var mest tydelig i perioden 2009-2011.

Kan nedgangen i faktisk fart skyldes kampanjen?

Om man sammenligner de to siste årene før kampanjen (2007-2008) med kampanjeperioden (2009-2012), er det ingen tvil om at det har skjedd en viss nedgang i fart på de seks utvalgte tellepunktene, i størrelsesorden 1 km/t i gjennomsnitt. Et vesentlig spørsmål er om dette kan antas å skyldes kampanjen. Siden det var en nedadgående trend i fartsnivået også i førperioden, er det vanskelig å si hvorvidt den ytterligere nedgangen kan tilskrives kampanjen, eller om den reflekterer fortsettelsen av den tidligere trenden.

I et forsøk på å få svar på dette, har vi sammenholdt dataene for perioden 2008-2012 med data fra den første foreløpige analysen (Sagberg, 2010), som inkluderte data tilbake til 2005, men med et mindre antall tellepunkter. Tellepunktene i analysen for 2005-2008 overlapper bare delvis med analysen for 2008-2012, og datasettene er derfor ikke helt sammenlignbare, men det er ingen grunn til å tro at trenden vi finner i førperioden avviker systematisk fra den trenden vi ville fått om vi hadde tilbakegående data fra punktene som inngår i etterperioden.

I figur 27 har vi vist denne sammenligningen for andel som kjører over fartsgrensen. Vi ser at trendlinjen er brattere i kampanjeperioden enn i førperioden, dvs. at nedgangen per år er større i kampanjeperioden. Selv om forskjellen i stigningsgrad mellom trendlinjene ikke er statistisk signifikant¹⁰, er dette en indikasjon på at nedgangen i kampanjeperioden når det gjelder andelen som kjører over fartsgrensen, kan ha vært større enn en ville forvente ut fra trenden i førperioden.



Figur 27. Andel som kjører over 80 km/t, etter år (2005-2012), samt lineære trendlinjer for data fra førperioden og kampanjeperioden. Kombinasjon av to datasett: 1) Fem tellepunkter for årene 2005-2008 (uke 34-38), og 2) seks tellepunkter for 2008-2012 (uke 33-35 og 37-40).¹¹

7.5 Effekt av kampanjeskilt ved ett tellepunkt

Ved ett av tellepunktene vi har data fra (Rv3 Hanekampen), ble det i juli 2010 i forbindelse med fartskampanjen satt opp et skilt med teksten "Over fartsgrensen?". Da dette skiltet kan ha påvirket kjørefarten lokalt på dette stedet, har vi ikke inkludert dette tellepunktet i de aggregerte analysene. Det er likevel av interesse å se nærmere på fartsendringene i dette punktet, som en indikasjon på virkninger av skiltet.

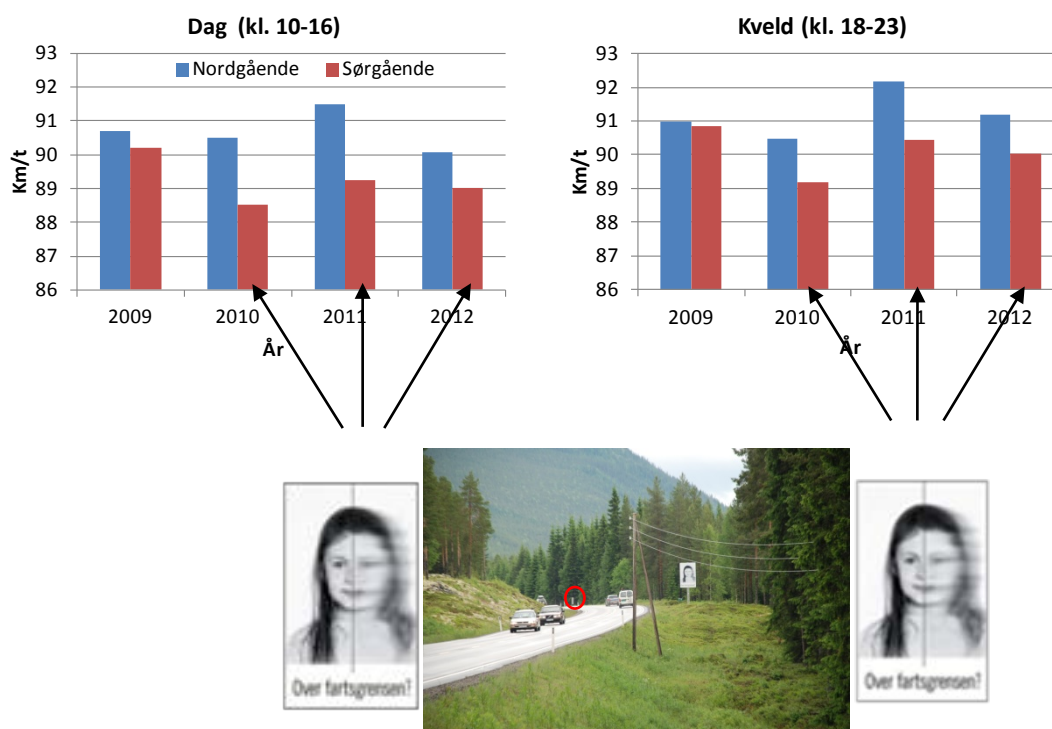
¹⁰ For at trendlinjen skulle ha vært signifikant brattere i etterperioden enn i førperioden (med signifikansnivå 5%), måtte stigningskoeffisienten i etterperioden ha vært -1,4; dvs. en nedgang på 1,4 prosentpoeng i året, mens den faktiske nedgangen i henhold til figuren er 0,89 prosentpoeng i året.

¹¹ Grunnen til at nivåene for førperioden (rød linje) og etterperioden (blå linje) er forskjellig, er at de er basert på forskjellige utvalg av tellepunkter.

I dette punktet er det en nedgang i gjennomsnittsfart fra 2008 til 2012 på 2,5 km/t på dagtid og 2,6 km/t på kveldstid. Dette er større nedgang enn i noen av de andre tellepunktene, noe som indikerer at skiltet har hatt en effekt.

Skiltet er plassert ca. 200 meter før tellepunktet i sørgående retning, og det er synlig bare for trafikanter i den retningen. Det er derfor av interesse å se på fartsendringene separat for de to kjøreretningene for å se om skiltet har hatt noen effekt. Det er grunn til å tro at en eventuell umiddelbar effekt av skiltet på kjørefarten vil kunne påvises bare for sørgående trafikk. Figur 28 viser gjennomsnittsfart for årene 2009-2012 separat for de to kjøreretningene.

Av figuren framgår det at det var en klar reduksjon i gjennomsnittsfarten i sørgående retning fra 2009 til 2010, dvs. fra før til etter at skiltet ble satt opp, mens det bare var helt ubetydelig nedgang i motsatt kjøreretning. Vi ser også at forskjellen i kjørefart mellom kjøreretningene har holdt seg også i 2011 og 2012. Riktignok er forskjellen mellom kjøreretningene blitt noe mindre igjen i 2012, fordi farten har gått noen ned i nordgående retning, samtidig som farten i sørgående retning har holdt seg på samme nivå. Det er likevel lavere kjørefart i sørgående retning (der skiltet står) enn i nordgående retning også i 2012. Disse observasjonene viser klart at denne type skilt har en betydelig virkning på kjørefarten lokalt.



Figur 28. Gjennomsnittsfart i tellepunkt Rv3 Hanekampen, etter år, kjøreretning og tid på døgnet. Data for ukene 38 - 40. Pilen angir periodene hvor kampanjeskiltet stod opp. Bildet viser veien forbi skiltet og tellepunktet i sørgående retning (rød ring viser plassering av tellepunktet).

Konklusjon: Andelen som bryter fartsgrensen på 80 km/t har gått ned med 6-7 prosent – det er vesentlig mindre enn målet på 40 prosent. Målet er derfor bare delvis oppnådd.

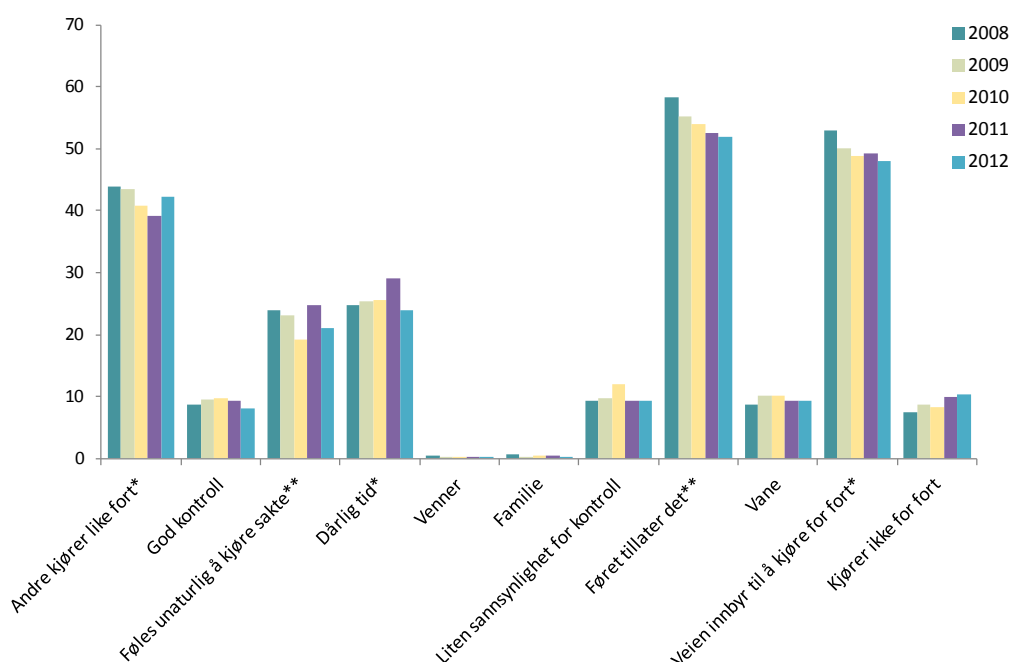
8 Årsaker til og faktorer forbundet med fartsatferd

Dette kapitlet er i tre deler. I første del (avsnitt 8.1) presenteres årsaker respondentene oppgir som viktige for deres egen fartsatferd, enten det får dem til å overskride eller overholde fartsgrensen. I andre del (avsnitt 8.2) presenteres en statistisk analyse av faktorer som forklarer noe av variasjonen i selvrapportert fartsatferd. Til slutt (avsnitt 8.3) ser vi på i hvilken grad respondentene rapporterer at kampanjen har påvirket dem.

8.1 Årsaker til egen fartsatferd

Respondentene ble spurt om hva de selv mener er de viktigste årsakene til at de kjører over fartsgrensen. Her skulle respondentene krysse av for de tre viktigste årsakene. De ble også spurt om hvilke tiltak som eventuelt ville påvirke dem til å overholde fartsgrensen, og her skulle de velge ett av en rekke tiltak.

Figur 29 viser fordelingen av svar på spørsmålet om hva som er de (tre) viktigste årsakene til at man kjører fortere enn fartsgrensen tilsier.

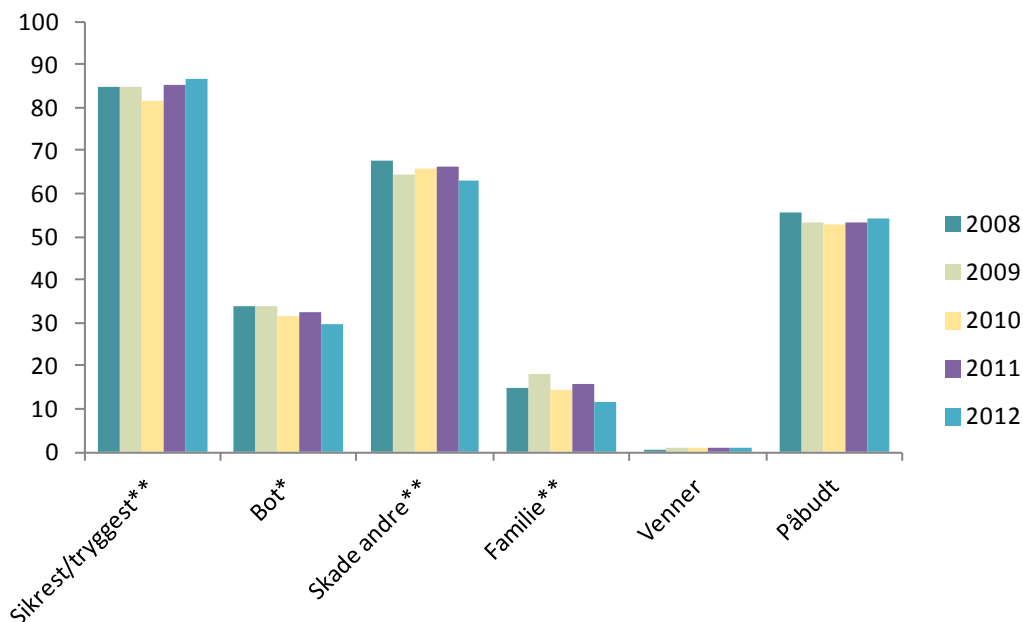


Figur 29. Viktigste årsaker til at man kjører fortere enn fartsgrensen tilsier. Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter alder og kjørelengde.

*p<.01, **p<.001

Det har vært en stadig og signifikant nedgang i andelen som sier de kjører fortere enn fartsgrensen tilsier pga. at andre kjører like fort. Andelene har gått ned også når det gjelder kjøring over fartsgrensen fordi føret tillater det, veien innbyr til det eller fordi det føles unaturlig å kjøre så sakte. Disse endringene er uavhengige av kjønn.

Samtidig ser vi en liten økning i andelen som sier de kjører over fartsgrensen pga. dårlig tid. Her er det snakk om relative endringer, så dette betyr at dårlig tid er en relativt mer vanlig begrunnelse for å kjøre for fort i 2012, mens de andre er blitt relativt mindre vanlige.

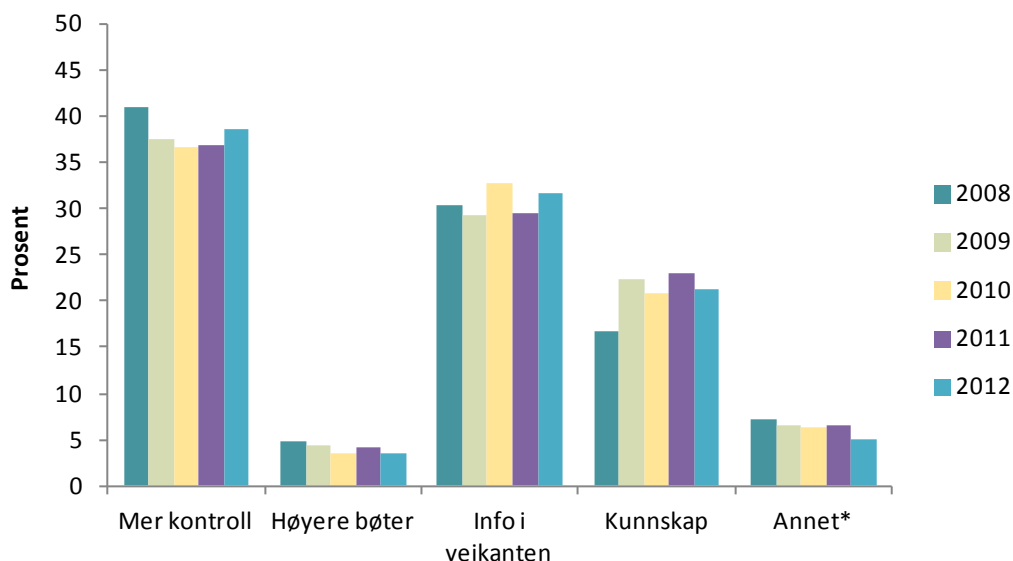


Figur 30. Viktigste årsak til at man overholder fartsgrensene. Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter alder og kjørelengde. * $p < 0,05$, ** $p < 0,01$.

På spørsmålet om den viktigste årsaken til at man overholder fartsgrensen (figur 30) er det flere signifikante forskjeller mellom svarfordelingene, men disse er vanskelige å tolke. Det ser ut til å være en nedgang i andelen som begrunner sakte fart med frykt for bøter, frykt for å skade andre, eller hensyn til familien. Når det gjelder svaralternativet "sikrest/tryggest", var det en nedgang på tre prosentpoeng fra 2009 til 2010, etterfulgt av en økning på fem prosentpoeng fram til 2012.

Endelig presenteres i figur 31 svarene på spørsmålet om hva man selv tror kan påvirke en til å overholde fartsgrensene.

Det er signifikant forskjell mellom de ulike undersøkelsene når det gjelder svarene på spørsmålet om tiltak som kan tenkes å påvirke respondentene ($\chi^2 [16, n=10523] = 65; p < 0,01$). Den tydeligste tendensen til endring over tid er en økning i andelen som sier at mer kunnskap om risiko for fartsrelaterte ulykker ville få dem til å overholde fartsgrensen. Det er også en svak tendens til at færre mener mer kontroll ville påvirke dem til å overholde fartsgrensene. Ellers bør det bemerkes at mindre enn fem prosent tror de ville påvirkes av høyere bøter, og denne andelen ser også ut til å være avtagende.



Figur 31. Fordeling av svar på hvilke tiltak som vil få folk til å overholde fartsgrensene.

Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter alder og kjørelengde.

* I 2012 ble svaralternativet "annet" erstattet av "jeg kan ikke tenke meg et tiltak som kan påvirke meg til å overholde fartsgrensen". Siden svarene for hver undersøkelse summerer seg til 100 prosent, er svarene for 2012 derfor ikke helt sammenlignbare med tidligere år.

8.2 Faktorer forbundet med fartsatferd

8.2.1 Hva forklarer fartsatferd?

For å få en indikasjon på hva som kan forklare selvrappert fartsatferd, ble det i de foregående rapportene presentert resultater fra regresjonsanalyser av svarene for hvert utvalg for perioden 2008-2011. De ble funnet at åtte faktorer er forbundet med variasjonen i selvrappert fartsatferd, uansett utvalg og type fartsovertredelse (dvs. på veier med fartsgrense 30, 50 eller 80).

Tabell 3 viser de åtte faktorene som har sterkest effekt på selvrappert fartsatferd. Tre av faktorene er nærmere forklart i det følgende.

"Intensjon" er basert på enighet i påstanden "Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 30/50/80-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil".

To av faktorene ble definert som kombinasjoner av flere spørsmål:

"Å kjøre over fartsgrensen er en vane" ble målt ved å sette sammen svar på to spørsmål: "Å kjøre 5-10 / 15 km/t for fort med fartsgrense 30 / 80 og lite trafikk er noe: (i) jeg gjør uten å tenke meg om, og (ii) jeg har vanskelig for å la være."

"Tro at en selv kan bestemme fart i trafikken" ble målt ved å spørre respondentene om hvor enig de var i følgende påstander: (i) "Det er lett å overholde fartsgrensene"; (ii) "Jeg holder vanligvis fartsgrensen når jeg ligger først i køen; (iii) Jeg holder

vanligvis fartsgrensen selv om trafikken foran meg kjører fortere enn fartsgrensen tilsier.”

Tabell 3. Faktorer (uavhengige variabler) som er forbundet med selvrappporterte fartsovertredelser. Retning på sammenheng: ”+” = høy verdi på denne faktoren forbundet med hyppigere fartsovertredelser; ”-” = lav verdi på denne faktoren forbundet med hyppigere fartsovertredelser.

Uavhengig variabel	Retning på sammenheng
Alder	-
Mener fartsgrensene er for lave	+
Føles behagelig å kjøre over fartsgrensen	+
Føles uansvarlig å kjøre over fartsgrensen	-
Tro at andre bilister ofte kjører over fartsgrensen	+
Å kjøre over fartsgrensen er en vane	+
Tro at en selv kan bestemme farten i trafikken	-
Intensjon	+

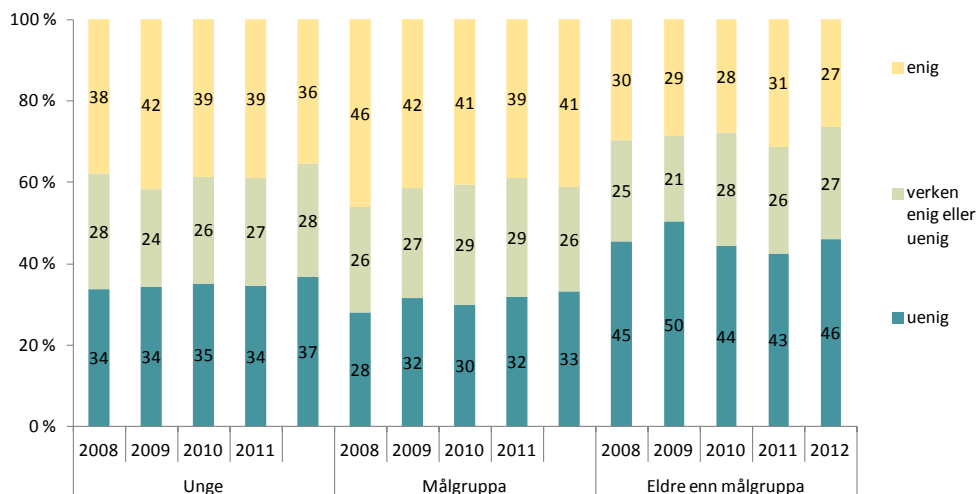
I tillegg til regresjonsanalysene for hvert av årene 2008-2011, ble det gjennomført en analyse som omfatter svarene fra alle fem undersøkelsene samlet (2008-2012). Resultatene fra denne analysen bekrefter at alle de åtte faktorene i tabell 3 bidrar signifikant til å forklare de selvrappporterte fartsovertredelsene. Det bør også nevnes at disse effektene er uavhengige av kjørelengde.

I det følgende vil vi se på om det har skjedd noen *endringer* i disse faktorene siden 2008, som eventuelt kan bidra til å forklare de observerte endringene i selvrappporterte fartsovertredelser på veier med fartsgrense 80 km/t.

8.2.2 Endring over tid i faktorer forbundet med fartsatferd

Vi har allerede vist (i figur 17) at andelen av målgruppa som mener at fartsgrense 80 er for lavt, har gått ned over tid, samtidig med en økning i andelen som mener fartsgrensen er passe.

Figur 32 viser andel respondenter som er enig i at det føles behagelig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Blant de unge er svarfordelingene nokså stabile siden førundersøkelsen i 2008, og det er ingen signifikante forskjeller mellom fordelingene. Det samme gjelder for dem som er eldre enn målgruppa. For målgruppa er det derimot en signifikant forskjell mellom svarfordelingene ($\chi^2 [8, n=4686] = 17; p < 0,05$). Andelen av målgruppa som er enig i at det føles behagelig å overskride fartsgrensen er blitt stadig mindre over tid (fra 46 prosent i 2008 til mellom 39 og 41 prosent i 2010-2012).

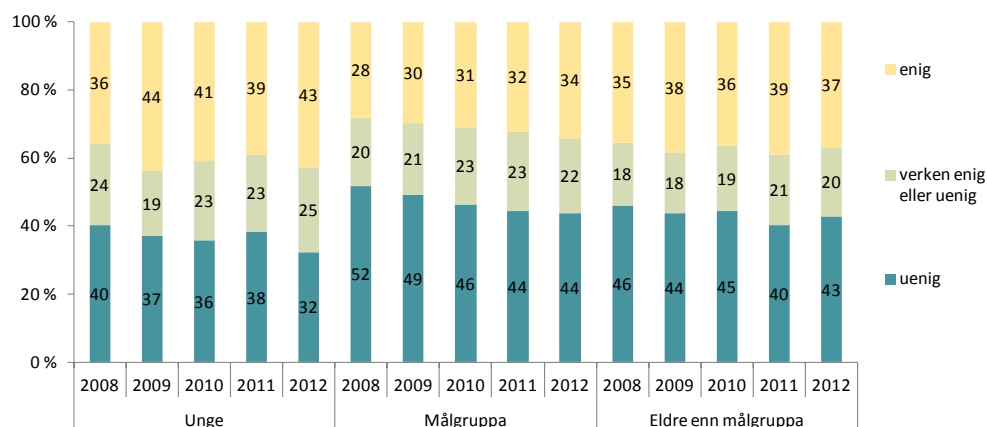


Figur 32. Enighet i påstanden at det å kjøre ca 15 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80 vil vanligvis føles behagelig, fordelt på undersøkelse (2008-2012) og aldersgruppe. Prosentandel. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

Figur 33 viser andel respondenter i undersøkelsene som er enig i at det føles uansvarlig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Her ser vi en signifikant forskjell i svarfordelinger siden 2008 bare i målgruppa ($\chi^2 [8, n=4684] = 19; p = 0,01$). Det har vært en jevn økning over årene siden 2008 i andelen av målgruppa som er enige i at det er uansvarlig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, med en samtidig reduksjon i andel som er uenige. Det er en tendens i samme retning også for de andre aldersgruppene, men den er ikke statistisk signifikant.

I denne forbindelse er det av spesiell interesse å se på endringen fra 2011 til 2012, fordi *ansvarliggjøring* har vært et nytt tema for kampanjen i 2012. Imidlertid ser det ikke ut til at dette har gitt seg utslag på andelen som opplever det uansvarlig å kjøre 15 km/t over fartsgrensen, siden svarfordelingen ikke har endret seg mer fra 2011 til 2012 enn det som er forventet ut fra tendensen i årene før.

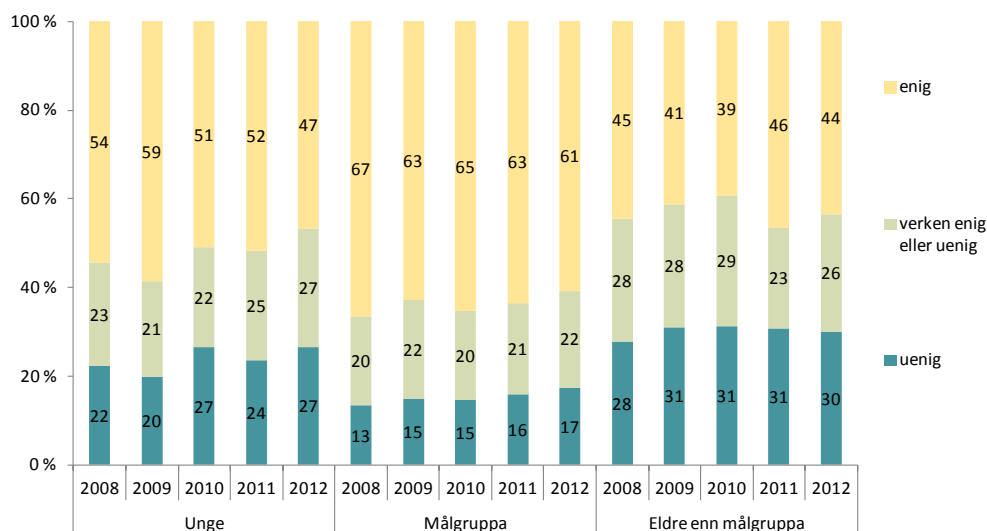
Vi har allerede presentert en signifikant nedgang i andelen som tror at nesten alle kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 (jf. figur 21). Analysen viser at forskjellene også her er større blant målgruppa enn for alle aldersgrupper samlet (data er ikke vist).



Figur 33. Enighet i påstanden at det å kjøre ca 15 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80 vil vanligvis føles uansvarlig, fordelt på undersøkelse (2008-2012) og aldersgruppe. Prosentandel. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

En faktor som forklarer forholdsvis mye av variasjonen i selvrappporterte fartsovertredelser, er om respondenten anser det å kjøre over fartsgrensen som en vane. Det er imidlertid lite tegn på konsekvente forskjeller i dette målet siden førundersøkelsen i 2008, verken i hele utvalget eller innad i ulike aldersgrupper.

Det er også lite som indikerer at det er skjedd noen forandring siden 2008 i hvor mye folk tror at de selv kan bestemme kjørefarten (data ikke vist).



Figur 34. Enighet i påstanden at "Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 80-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil", fordelt på undersøkelse (2008-2012) og aldersgruppe. Prosentandel. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

For intensjoner om å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 80-soner (figur 34) er det en signifikant lineær trend for målgruppen i retning av at færre sier seg enige over tid

i påstanden om at de vil kjøre fortere enn fartsgrensen. For den eldste gruppen er det en signifikant forskjell mellom fordelingene, men der er det ingen systematisk variasjon over tid, slik at resultatene er vanskelig å tolke. For den yngste gruppen er det ingen signifikante forskjeller.

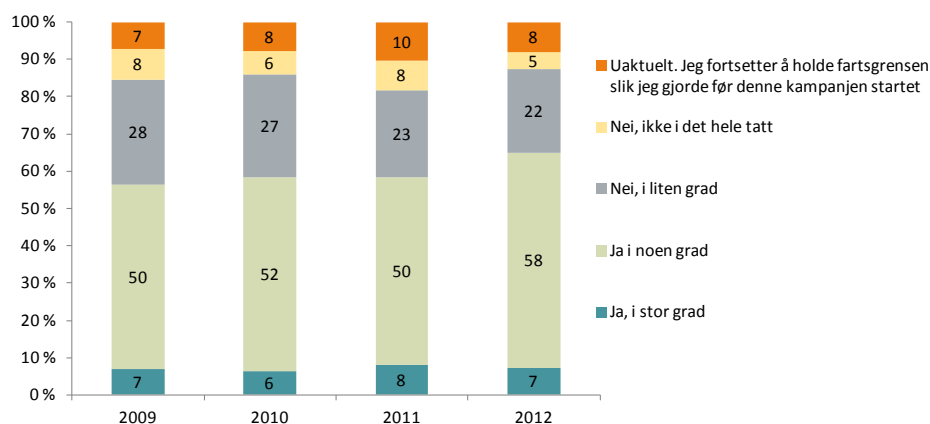
Vi kan konkludere med at noen av faktorene som i størst grad forklarer selvrapporterte fartsovertredelser på et gitt tidspunkt, også har endret seg over tid på en måte som er konsistent med de rapporterte endringene i fartsatferd. Dette styrker antagelsen om en sammenheng mellom de nevnte faktorene og fartsatferden.

8.3 Selvrapportert påvirkning av kampanjen

8.3.1 Kampanjen generelt

De respondentene som svarte at de hadde lagt merke til kampanjen, ble spurt om i hvilken grad informasjonen i kampanjen hadde påvirket dem til å redusere farten (figur 35).

Fra 2009 til 2011 var endringen liten, men i 2012 har det vært en betydelig økning (fra 50 til 58 prosent) som sier at informasjonen i kampanjen har påvirket dem i noen grad til å redusere farten ($\chi^2 [12, n=5387] = 50; p < 0,001$). Andelen som sa at påvirkning av kampanjen var uaktuelt for dem (fordi de likevel overholder fartsgrensen), har holdt seg relativt stabil.

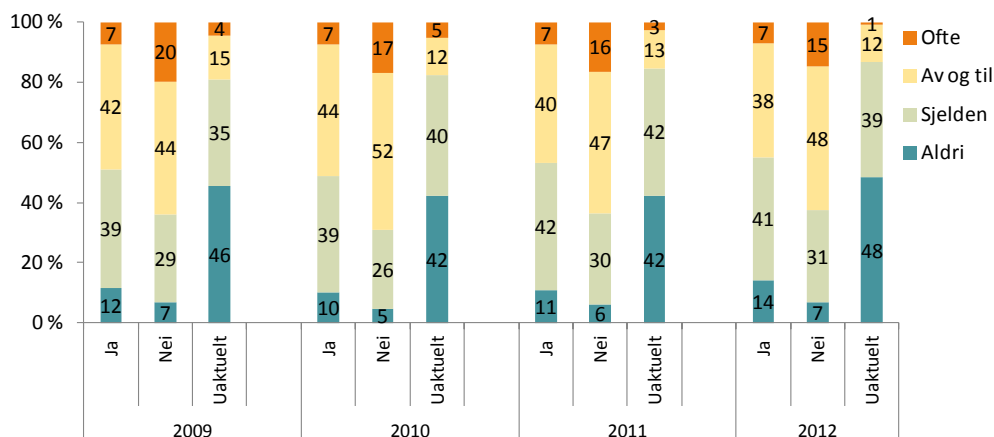


Figur 35. Svarfordeling på spørsmålet "Har informasjonen du har sett og hørt i denne kampanjen påvirket deg til å redusere farten når du kjører bil?", fordelt på undersøkelse (2009-2012). Prosentandel. Vektet etter kjørelengde.

I figur 36 ser vi selvrapportert fartsovertredelse (15 km/t over i 80-sone) fordelt på undersøkelse og selvrapportert kampanjepåvirkning.

Som ventet ser vi at det i alle fire undersøkelsene er flere som "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen blant dem som sier at kampanjen ikke har påvirket dem. Når det gjelder endring over tid, er det en signifikant lineær trend ($p < 0,05$) blant dem som sier at kampanjen har påvirket dem til å kjøre saktere, i retning av at flere sier at de sjelden eller aldri kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Blant

dem som sier at de ikke er blitt påvirket av kampanjen, er det ingen signifikante endringer over tid.

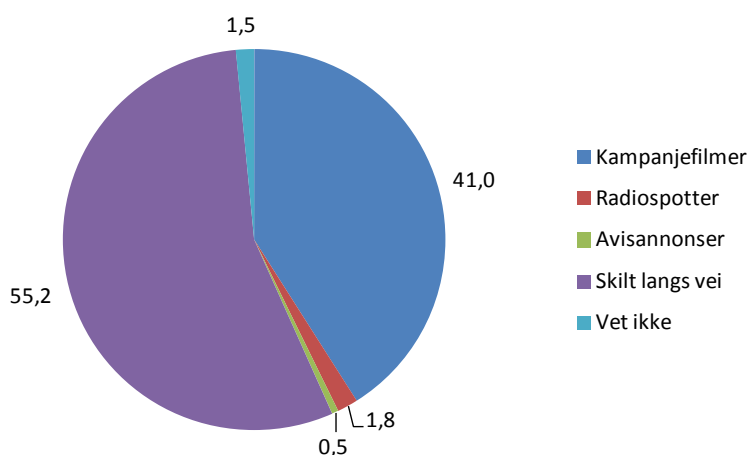


Figur 36. Selvrappertert atferd (15 km/t over i 80) fordelt på undersøkelse (2009-2012) og selvrappertert kampanjepåvirkning ("Har kampanjen påvirket deg til å redusere farten når du kjører bil?"). N=5387. Prosent. Vektet etter kjørelengde.

8.3.2 Hvilke kampanjeelementer har størst effekt?

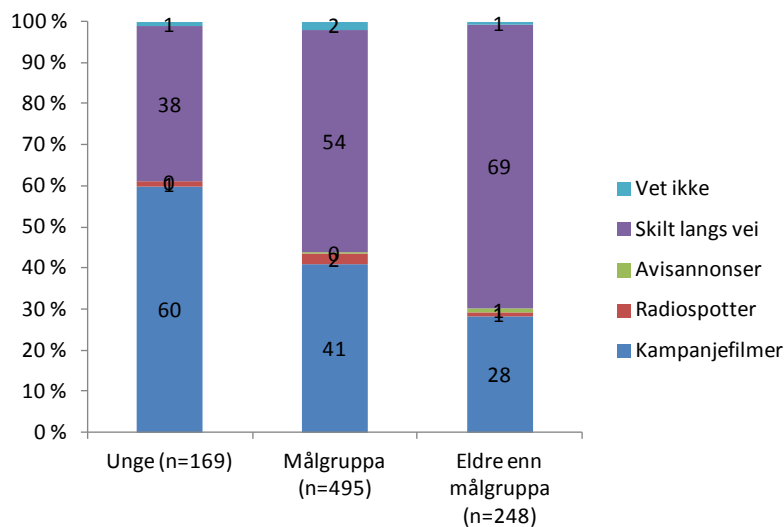
I spørreundersøkelsen ble respondentene bedt om å vurdere hvilke kampanjeelementer som har hatt størst effekt på deres kjøreatferd.

Figur 37 viser vurderingen av de enkelte elementenes betydning for egen fartsatferd blant dem som sier at de er blitt påvirket av kampanjen, enten "i noen grad" eller "i stor grad". Vi ser at skilt langs veien og filmer på TV/kino er de elementene som flest sier de er blitt påvirket av. Ikke overraskende er dette de samme elementene som flest sier de har lagt merke til (se vedlegg 4).



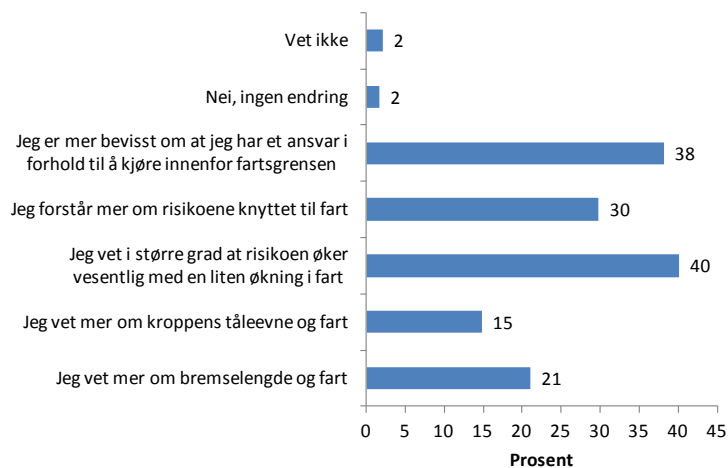
Figur 37. Kampanjeelementer etter andel som svarer hvilket element som har påvirket dem mest til å redusere farten. Prosent av dem som har svart at kampanjen har påvirket dem. Data fra undersøkelsen i 2012 (n=912).

Det er imidlertid stor forskjell mellom aldersgruppene (figur 38) når det gjelder hvilke kampanjeelementer som rapporteres å ha påvirket fartsatferden mest ($\chi^2 [8, n=912] = 49; p < 0,001$). Jo høyere alder, desto større relativ betydning tillegges skiltene langs veien sammenlignet med kampanjefilmene.



Figur 38. Kampanjeelementer etter andel i de ulike aldersgrupper som svarer hvilket element som har påvirket dem mest til å redusere farten. Prosent av dem som har svart at kampanjen har påvirket dem. Data fra undersøkelsen i 2012.

Det ble også spurt om kampanjen hadde ført til spesifikke endringer, i tillegg til endret fartsatferd. Figur 39 viser andelen av respondentene som har krysset av for ulike endringer hos dem selv som følge av kampanjen.

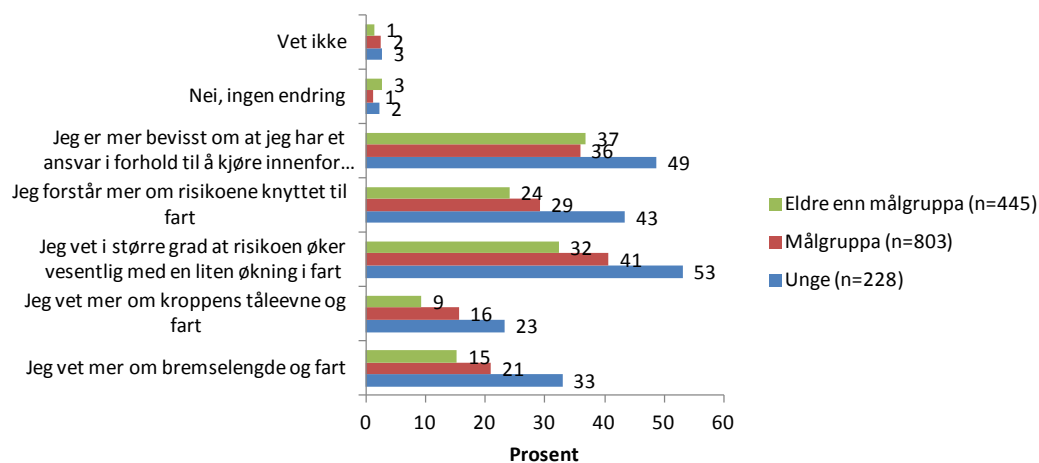


Figur 39. Andel som sier at kampanjen har ført til ulike endringer hos dem selv. Prosent. Data fra undersøkelsen i 2012 (n=1476).

En betydelig andel av respondentene rapporterer at de har fått mer kunnskap om risikoen knyttet til fart og er blitt mer bevisst om sitt ansvar i forhold til å holde

fartsgrensen. Det er interessant at bare 2 prosent svarer at kampanjen ikke har ført til noen endring hos dem, og 2 prosent svarer "vet ikke".

Det er også interessant at andelen som svarer at kampanjen har ført til endringer, er høyest blant de unge førerne, som vist i figur 40. Denne forskjellen er tydelig og statistisk signifikant for alle endringene (unntatt kategoriene "ingen endring" og "vet ikke").



Figur 40. Andel i ulike aldersgrupper som sier at kampanjen har ført til ulike endringer hos dem selv. Prosent. Data fra undersøkelsen i 2012.

9 Diskusjon og konklusjon

9.1 Diskusjon

Vi har presentert ulike analyser som inngår i en helhetlig evaluering av fartskampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?". Kampanjen har pågått fra 2009 til 2013. Dataene som er analysert, dekker årene 2009-2012.

Kampanjen tar sikte på å redusere andelen sjåførere som kjører over fartsgrensen i Norge, med en fjerdedel. Hensikten er også å få flere til å kjøre etter forholdene. Kampanjens strategi er å formidle informasjon om fart og risiko til minst 80 prosent av sjåførene. Denne informasjonen er ment å skulle tilføre økt kunnskap om fart, bedre holdninger til fartsgrensene, og mindre sosial aksept for fartsovertredelser. Disse endringene antas i sin tur å føre til færre fartsovertredelser.

Når det gjelder oppmerksomhet (dvs. at trafikantene legger merke til kampanjeinformasjon), har kampanjen nådd målet dersom vi bruker gjenkjenning som indikator. Så mange som 97 prosent av respondentene i 2012 svarte nemlig at de husket en trafikksikkerhetskampanje om fart, etter at de ble vist stillbilder fra kampanjefilmer og -skilt. Dette er uavhengig av aldersgruppe. Dersom de ikke ble vist bilder eller gitt annen tilleggsinformasjon (gjenkalling), sier en noe mindre andel av respondentene at de husker kampanjen. Ifølge MediaComs undersøkelser har gjenkalling ligget mellom 50 og 60 prosent i hele kampanjeperioden. Ettersom de som husker kampanjen uten påminnelse, er mer tilbøyelig til å ha bearbeidet budskapet, er gjenkalling trolig det mest valide målet på oppmerksomhet. I 2011 var det en stor økning i andelen av de eldre som la merke til kampanjen (gjenkjenning), en tendens som fortsatte i 2012. En mulig forklaring på dette er at de eldre er mindre tilbøyelige enn de yngre til å ha lagt merke til kampanjen fra mediekanalene som ble brukt de første to årene av kampanjeperioden (TV, kino, internett), og mer tilbøyelige til å huske skiltet langs veikanten, som ble brukt for første gang i 2011 på nasjonalt nivå.

Den høye oppmerksomheten kampanjen oppnådde i 2011 og 2012 er trolig en samlet effekt av alle virkemidlene som er brukt siden starten i mai 2009. Likevel sa flest respondenter i 2011 og 2012 at de husket kampanjen enten fra TV eller fra skilt langs veien.

Til tross for at et stort flertall av bilførerne har lagt merke til kampanjen, er det relativt få og små endringer i kunnskap blant målgruppa. I følge MediaComs undersøkelser er det imidlertid en økning i andelen riktige svar på to spørsmål, og begge disse går på temaer som har vært eksplisitt fokusert i kampanjen, nemlig dødsrisiko ved 90 vs. 70 km/t, og kollisjonsfart ved nedbremsning i 90 km/t for en hindring en klarer så vidt å stoppe for i 80 km/t. Konklusjonen om små endringer i kunnskap er basert på TØIs undersøkelser, som har større validitet enn MediaComs undersøkelser.

Det er langt mer tydelig at det har skjedd ønskete endringer i holdninger til fartsgrenser og fartsovertredelser. Andelen av målgruppa som mener at fartsgrense

80 er for lavt ble redusert med 7 prosent fra 2008 til 2012. Ser man bare på menn i målgruppa, ble den tilsvarende andelen redusert med 11 prosent. Kampanjens mål er å redusere andel som mener fartsgrense 80 er for lavt, med 25 prosent.

Samtidig som vi ser forbedrete holdninger til fartsgrense 80, ser vi også reduksjon i oppfatningen av hvorvidt overskridelse av fartsgrense 80 anses som en sosial norm. Andelen av respondentene som tror at nesten alle kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, er redusert med en fjerdedel, fra 16 prosent i 2008 til 12 prosent i 2011 og 2012.

Siden sosial norm ser ut til å være en av de faktorene som påvirker selvrapportert fartsatferd i denne undersøkelsen, kan det være et argument for å bruke strategier for å endre sosiale normer i kampanjer. Det finnes en god del forskning også fra andre områder enn bilkjøring som tyder på at kampanjestrategier som tar sikte på å endre sosiale normer, er effektive for å påvirke atferd (Cialdini, 2007). Videre har TØI nylig undersøkt betydningen av sosiale normer for syklisters atferd (Nævestad, 2013). Når det gjelder fartsatferd, kan en slik endringsstrategi f.eks. bety å utforme budskap som korrigerer feiloppfatninger om forekomst av overtredelser i de tilfellene hvor folk tror at overtredelsene er mer vanlige enn de faktisk er. Et eksempel er teksttavler med kollektiv tilbakemelding om fart; dvs. informasjon om andelen som overholdt fartsgrensen f.eks. siste time (van Houten og Nau, 1981), som ser ut til å gi økt overholdelse.

Det er interessant at vi ser tydeligere endringer i holdninger enn i kunnskap. Dette kan bety at det har skjedd endringer i kunnskap som ikke fanges opp av de kunnskapsspørsmålene som er stilt i undersøkelsen, som går på relativt spesifikke og kvantitative kunnskaper. Det er fullt mulig at trafikantene har fått *generell* kunnskap og økt forståelse av at små fartsøvertredelser kan være farlige, og at dette kan ha påvirket synet på fartsgrensene. En anbefaling for eventuelle senere undersøkelser av kunnskap om fart og risiko er derfor å benytte spørsmål som går på mer generell kunnskap, f.eks. skalaer som måler subjektiv risikovurdering i stedet for eksakte bremselengder eller sannsynligheter.

Det som har størst betydning for kampanjen, er om disse endringene i holdninger og sosiale normer henger sammen med endringer i fartsatferd. Når det gjelder selvrapportert fartsatferd, er målet for kampanjen å redusere andelen som sier at de av og til eller ofte kjører over fartsgrense 80, med en fjerdedel. Resultatene fra undersøkelsene viser at det har skjedd en endring i selvrapporterte fartsøvertredelser, slik at en mindre andel sier at de kjører for fort "ofte" eller "av og til". Andelen respondenter som sa de ofte kjører 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 ble redusert med mer enn en fjerdedel (fra 24 til 17 prosent) fra 2008 til 2012. Andelen respondenter som sa de ofte kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80, ble redusert med ca. en tredel, fra 11 prosent i 2008 til 7 prosent i 2012.

Til slutt er det reell fartsatferd som er det endelige målet for kampanjen. Her er det også skjedd en nedgang fra før til etter at kampanjen startet, både når det gjelder gjennomsnittsfart og andelen som kjører for fort på veier med fartsgrense 80. Imidlertid er disse endringene mindre enn endringene i selvrapportert atferd skulle tilsi, særlig om man kontrollerer for en nedgående tendens i reell fart på norske veier i perioden før kampanjens oppstart, og også tar hensyn til at det har vært en økning i trafikkmengde som kan ha bidratt til lavere fart (selv om analysene er basert på observasjonsperioder med lav trafikk hvor førerne kan antas å velge farten nokså fritt). Nedgangen i gjennomsnittsfart fra førperioden til kampanjeperioden er ca. 1 km/t, og over halvparten av denne nedgangen skjedde fra 2008 til 2009. Vi estimerer

at andelen som kjører over 80 km/t (som var ca. 65 prosent før kampanjens oppstart) er redusert med vel 4 prosentpoeng.

Nedgangen i gjennomsnittsfart fra før til etter oppstart av kampanjen skyldes som nevnt i stor grad en markant nedgang fra 2008 til 2009. Endringene i gjennomsnittsfart etter 2009 er jevnt over små både når en ser på alle tellepunktene samlet og når en ser på hvert enkelt punkt separat. En mulig forklaring på at vi ikke finner vesentlig fartsreduksjoner de siste par årene, kunne rent hypotetisk ha vært at farten allerede var kommet ned på et nivå hvor det var vanskelig å oppnå ytterligere effekt, f.eks. dersom overholdelsesandelen hadde nærmet seg 100 prosent. Imidlertid viser resultatene at dette ikke er tilfellet, og at andelen bilister som kjører over fartsgrensen fortsatt er svært høy på en del av tellepunktene. For de periodene som var inkludert i våre analyser, var gjennomsnittsfarten i 2012 over 80 km/t i 10 av 12 punkter på dagtid og i seks av 12 punkter på kveldstid. Andelen som kjørte over fartsgrensen i 2012, varierte fra 20 til 88 prosent, og over en tredel kjørte over 90 km/t i punktene med de høyeste hastighetene. Dette tyder på at det er betydelig potensial for ytterligere fartsreduksjon.

Et interessant spørsmål er hvorfor endringene i reell fartsatferd ikke helt gjenspeiler endringer i selvrapporterte fartsatferd. Dette er utvilsomt dels fordi mange faktorer påvirker reell fartsatferd (f.eks. andre sjåførere, endrete veiforhold, trafikkmønstre, subjektiv atferdskontroll). Tolkning av dataene på reell atferd er også komplisert av andre grunner, som f.eks. "hull" i datagrunnlaget og nedgangen i gjennomsnittsfart som begynte før kampanjen startet. I tillegg har vi måttet utelukke data fra tellepunkter med stor trafikkmengde, pga. økning i trafikkmengde og frafall av tellepunkter pga. av lokale endringer i løpet av kampanjeperioden.

En annen mulig forklaring på forskjellen mellom selvrapportert og reell fartsatferd er at folk ikke tar hensyn til flyten i trafikken når de rapporterer egen fartsatferd. Analyse av selvrapportert fartsatferd viser en sammenheng mellom fartsgrensen og andelen som kjører over fartsgrensen. Jo høyere fartsgrensen er, desto større er andelen som sier at de overskrider den, i hvert fall når det gjelder fartsgrense 30, 50 og 80. Når det gjelder reell fartsatferd, er dette imidlertid ikke tilfellet. I 2009 kjørte ifølge dreieboka for kampanjen (Statens vegvesen, 2009) 52 prosent over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50, mot 46 prosent over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. Grunnen til diskrepansen kan være varierende flyt i trafikken som påvirker reell fartsatferd. Det er til slutt viktig å merke seg at målene som ble brukt for å måle selvrapportert og reell fartsatferd ikke er direkte sammenlignbare (prosentandel som kjører over 80 km/t er målt for reell atferd, mens prosentandel som sier de av og til eller ofte kjører over 80 er målt for selvrapportert fartsatferd).

En ytterligere kompliserende faktor når det gjelder forholdet mellom selvrapportert og faktisk fart, er at bilenes speedometer jevnt over viser for høy fart (det er et krav i kjøretøyforskriftene at speedometeret ikke skal vise for lav fart, og derfor stiller bilprodusentene speedometrene slik at de viser for mye). En undersøkelse TØI gjorde i 2004 viste at feilvisningen ved 80 km/t er mellom 5 og 6 prosent i gjennomsnitt (Sagberg, 2005). Dette innebærer at nesten alle kjører saktere enn den farten speedometeret viser. Dersom det er slik at moderne digital teknologi gjør at speedometerfeilen er mindre på nyere biler, betyr det at speedometeret jevnt over viser lavere fart på nyere biler ved en gitt faktisk fart. Dermed vil føreren *tro* at han/hun kjører saktere enn før, selv om faktisk fart er den samme. Vi kjenner ikke til om det faktisk er slik at speedometrene er blitt mer nøyaktig, så dette er foreløpig en spekulativ hypotese, som det vil være mulig å undersøke nærmere. Dersom dette er

riktig, vil det bidra til å forklare diskrepansen mellom selvrapportert og faktisk fart. Det kan altså være slik at enkelte førere som har byttet til ny bil, faktisk tror de kjører saktere enn før selv om farten er den samme. Dermed vil en eventuell effekt av kampanjen på kjørefart kunne tenkes å bli maskert av kjøretøytekniske endringer.

Vi kan heller ikke se bort fra muligheten for at mer komfortable biler og bedre veier kan ha bidratt til å redusere fartsfølelsen, slik at førerne opplever at de kjører saktere, selv om faktisk fart er den samme.

At deler av kampanjen har lokal effekt, er vist klart ved at farten gikk ned i det ene punktet hvor det ble satt opp kampanjeskilt. Imidlertid vet vi ikke noe om i hvilken grad en slik effekt sprer seg i tid og/eller rom.

En mulig indikasjon på en spesifikk effekt av kampanjen er at de fleste signifikante reduksjonene i fartsatferd er funnet i kampanjens målgruppe. Imidlertid er det viktig å være klar over at dette delvis har å gjøre med at utvalgene er mindre for dem som er yngre eller eldre enn målgruppa, slik at det i noen tilfeller er like store effekter i disse gruppene uten at de er signifikante.

Tabell 4. Måloppnåelse for kampanjen "Er du på riktig side av fartsgrensen"? Kriteriet for "ja" er at målet er oppnådd for målgruppa og/ eller alle aldersgruppene samlet. "Delvis" betyr at det er en statistisk signifikant endring i ønsket retning, men at størrelsen av endringen er mindre enn det som var målet.

Mål	Mål oppnådd?
Minst 80 prosent skal ha lagt merke til kampanjen	ja
Minst 50 prosent skal kjenne til hovedbudskapet i kampanjen ("Det å kjøre litt over fartsgrensen er farligere enn du tror")	ikke evaluert ¹²
Minst 50 prosent skal vite at det er Statens vegvesen og Politiet som står bak kampanjen	nei
Forbedre trafikantenes oppfatning av hvor mye bremselengden varierer med fart og føreforhold	nei
Forbedre trafikantenes kunnskap om hva mennesket tåler i en kollisjon	ja
Øke andelen som har en realistisk oppfatning av hvor lite tid en sparer når farten øker	nei
Redusere andelen som mener at fartsgrense 80 er for lavt, med en fjerdedel	delvis
Øke andelen som svarer riktig på spørsmålet "Dersom du klarer å stoppe for en hindring når du kjører i 80 km/t, hvilken fart ville du treffe hindringen med dersom du hadde kjørt i 90 km/t?"	ja
Redusere andel som sier at de 'ofte' eller 'av og til' kjører 5-10 km/t over fartsgrense 80, med en fjerdedel	delvis
Redusere andel som sier at de 'ofte' eller 'av og til' kjører 15 km/t over fartsgrense 80, med en fjerdedel	delvis
Redusere andelen som faktisk bryter fartsgrensen, med en fjerdedel	delvis

¹² Grad av oppnåelse av dette målet er ikke evaluert eksplisitt, men formuleringen om at "det er farligere å kjøre litt over fartsgrensen enn man gjerne tror", er inkludert i det generelle spørsmålet om man har lagt merke til kampanjen. Dermed kan det antas at kjennskap til hovedbudskapet i noen grad er uttrykt i svarene på det generelle spørsmålet.

Det er videre positivt for kampanjen at de største reduksjonene har skjedd på veier med fartsgrense 80, selv om dette også kan skyldes at en stor andel allerede overholder fartsgrensen på veier med lavere fartsgrenser.

En oppsummering av måloppnåelse for kampanjen er vist i tabell 4. For flere av målene har vi vurdert at de er "delvis oppnådd", som betyr at det har vært signifikant endring i ønsket retning, men ikke så mye som en hadde satt som mål. Dette har åpenbart å gjøre med at en del av målene i ettertid kan sies å ha vært for ambisiøse. Å sette mål som er ambisiøse samtidig som de er realistiske, krever ofte grundige analyser av den atferden en ønsker å påvirke og av eksisterende kunnskap om effekter av de aktuelle virkemidlene.

Bortsett fra den lokale effekten av kampanjeskiltet, er det vanskelig å forklare endringene i fartsatferd og holdninger med at det er effekter av kampanjen, først og fremst fordi vi mangler en kontrollgruppe. Samtidig som kampanjen har pågått, har det utvilsomt skjedd mange andre endringer i det norske samfunnet og på norske veier som kan tenkes å ha påvirket både holdninger og faktisk fart. I den forbindelse er det verdt å nevne at Statens vegvesens tilstandsundersøkelser tyder på at det fra 2008 til 2011 skjedde flere endringer i trafikksikkerhetsrelaterte holdninger og atferd i tillegg til det som har med fart å gjøre. Eksempelvis var det en økning i andelen fotgjengere som alltid bruker refleks, syklistene som bruker hjelm og bilførere som alltid bruker bilbelte utenfor tettbebyggelse (Fyhri og Torquato, 2012). Det ser altså ut til å ha vært en generell trend i retning av mer positive holdninger og atferd i trafikken i løpet av de siste årene, og at bedre holdninger og atferd når det gjelder fart er en del av denne trenden, uten at en kan si klart hva som er hovedforklaringen på det.

Det er liten grunn til å tro at nivået av politikontroll har hatt noen betydning for resultatene, siden nivået har vært relativt stabilt gjennom kampanjeperioden. Det var riktignok færre kontroller i 2008 og 2009 enn i de etterfølgende årene, men på den andre siden var nivået enda høyere i 2006 og 2007 enn i 2010-2012.

Når det gjelder faktisk fart, er det også relevant å nevne at andelen eldre bilførere har økt i løpet av de siste årene, og siden eldre kjører saktere (se for eksempel Sagberg, 2005), noe som også kan påvirke annen trafikk, vil dette bidra i noen grad til lavere gjennomsnittsfart. I følge tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken har andelen *bileiere* over 65 år økt fra 16,4 prosent i 2008 til 19,0 prosent i 2012. Deres andel av *fører kortinnhaverne* har i samme periode økt fra 15,6 til 18,4 prosent (Statens vegvesens førerkortregister).

Siden mesteparten av nedgangen i faktisk fart skjedde fra 2008 til 2009, er det relevant å påpeke sammenfallet med finanskrisen. Vanskeligere privatøkonomi kan tenkes å påvirke kjøreatferden, siden det er vist at antall ulykker går ned i økonomiske nedgangstider (Bjørnskau, 2009). Arbeidsledigheten økte betydelig nettopp fra 2008 til 2009 (Elvik, 2013).

Tall fra Sverige (Trafikverket, 2013) og Danmark (Vejdirektoratet, 2013) tyder på at hastighetsnivået har gått ned i den samme perioden også der, noe som ytterligere forsterker antagelsen om at fartsnedgangen er uttrykk for en mer generell trend¹³.

Selv om det er vanskelig å fastslå om fartsreduksjonen er en effekt av kampanjen, er det viktig å understreke at en nedgang i gjennomsnittsfart på 1 km/t er en vesentlig

¹³ Vi er ikke kjent med om det har vært gjennomført lignende kampanjer i Sverige og Danmark, som kan tenkes å ha påvirket fartsnivået der.

endring når det gjelder effekt på ulykker. Den prosentvise nedgangen i fart er på ca. 1,2 prosent, og en nedgang i denne størrelsesorden på hele veinettet vil ifølge den såkalte "potensmodellen" (Elvik, 2013) medføre en reduksjon i antall drepte i trafikkuulykker på rundt 5 prosent.

9.2 Konklusjoner

Vi vil til slutt sammenfatte både de forhold som tyder på positive effekter av kampanjen og de forhold som kan tyde på at endringene skyldes andre forhold enn kampanjen.

Kampanjen har hatt effekt?

- Endring i ønsket retning i de fleste indikatorer (holdninger, sosial aksept, selvrapportert fart, faktisk fart)
- Effekten har økt over tid i løpet av kampanjeperioden
- Større endringer i holdninger og selvrapportert atferd for 80-soner enn for 50- og 30-soner
- For enkelte indikatorer er det en tendens til større endring i målgruppa (25 – 40 år) enn blant yngre og eldre.
- Sammenheng mellom kampanjeoppmerksomhet («fart etter forholdene») og svar på ett av kunnskapsspørsmålene (om veigrep)
- En betydelig andel av førerne sier selv at kampanjen har påvirket deres fartsatferd og/eller deres kunnskap om fart og risiko.
- Lokal fartsreduksjon ved kampanjeskilt.

Endringer i selvrapporterte data kan skyldes andre forhold enn kampanjen?

- Det har vært en generell endring i retning av mer positive holdninger og selvrapportert atferd i trafikken, og holdninger til fart kan være en del av denne generelle trenden

Endringer i faktisk kjørefart kan skyldes andre forhold enn kampanjen?

- Nedadgående trend i fartsutviklingen allerede før kampanjen
- Det har vært en økning i andelen eldre bilførere siden 2008
- Fartsnivået ser ut til å ha gått ned i denne perioden også i Sverige og Danmark.
- Finanskrisen høsten 2008 kan ha hatt en effekt – siden det er påvist at ulykkesrisikoen går ned i dårlige tider, kan det tenkes å være en lignende effekt på kjørefart også.

Det er ikke noen motsetning mellom en mulig effekt av kampanjen og det at andre forhold kan ha ført til endringer, men så lenge en ikke har en kontrollgruppe blir det umulig å fastslå hvilke faktorer som har hatt størst betydning.

Hovedkonklusjonen er dermed at det har vært en gunstig endring både i bilføreres holdninger til fart og i selvrapportert og faktisk kjørefart i løpet av kampanjeperioden, uten at vi kan si sikkert i hvilken grad dette er et resultat av kampanjen.

10 Referanser

- Backer-Grøndahl, A. (2009). Fartsvalg i trafikken : Holdninger, kunnskap og atferd TØI-rapport 1005. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Backer-Grøndahl, A. (2010). *Fartsvalg i trafikken: Evaluering. Oppfølgingsundersøkelse 1.* TØI arbeidsdokument SM/2110. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Backer-Grøndahl, A. (2011). *Fartsvalg i trafikken: Evaluering. Oppfølgingsundersøkelse 2.* TØI arbeidsdokument SM/2182. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Backer-Grøndahl, A., Sagberg, F. (2010). Helhetlig evaluering av kampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?". TØI arbeidsdokument SM/2132. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Backer-Grøndahl, A., Sagberg, F. (2010). *Helhetlig evaluering av kampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?".* TØI arbeidsdokument SM/2132. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, T. (2009). Dårlig økonomi er bra for trafikksikkerheten. Samferdsel, 1, 4-5.
- Cialdini, R. B. (2007). Descriptive social norms as underappreciated sources of social control. *Psychometrika*, 72(2), 263-268.
- Elvik R. (2013). A re-parameterisation of the Power Model of the relationship between the speed of traffic and the number of accidents and accident victims. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 2013, 854-860.
- Elvik, R. (2013). I dårlige tider går det bra for trafikksikkerheten. Samferdsel, 8, 12-13.
- Fyhri, A., Torquato, R. (2012). Trafikksikkerhetstilstanden 2011 – Befolkningens kunnskap, atferd og holdninger. TØI-rapport 1194. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Johansen, K. m.fl. (2009). Etablering av fartsindeks: Oversikt over godkjente målepunkt (Nivå 1-punkt). Internt dokument (prosjekt 503422). Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.
- Nævestad, T. O. (2013). Traffic safety culture among bicyclists – results from a Norwegian study. Artikkel innsendt for publisering.
- Phillips, R. O. (2012). *Fartsvalg i trafikken: Oppfølgingsundersøkelse 3.* TØI arbeidsdokument 50042. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Phillips, R. O., Sagberg, F., Backer-Grøndahl, A. (2011). Helhetlig evaluering av kampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?". Oppfølging 3. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Phillips, R. O., Sagberg, F. (2012). Helhetlig evaluering av kampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?". Oppfølging 3. TØI arbeidsdokument 50098. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Phillips, R. O., Sagberg, F., Backer-Grøndahl, A. (2011). Helhetlig evaluering av kampanjen "Hvilken side av fartsgrensen er du på?". Oppfølging 2. TØI arbeidsdokument SM/2201. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. (2005). Faktorer som påvirker bilisters kjørefart. TØI-rapport 765. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. (2010). Fartsdata 2005-2009: Foreløpige analyser. TØI arbeidsdokument SM/2121. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. (2011). Analyser av fartsdata 2005-2010. TØI arbeidsdokument SM/2224. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. (2012). Analyser av fartsdata 2005-2011. TØI arbeidsdokument 50073. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. (2013). Analyser av fartsdata 2005-2012. TØI arbeidsdokument 50373. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F., Phillips, R. O. (2013). Fartsvalg i trafikken. Rapport fra spørreundersøkelser 2008-2012. TØI arbeidsdokument 50284. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Statens vegvesen (2009). Hvilken side av fartsgrensen er du på? Dreiebok for fartskampanjen 2009 - 2012. Gjeldende for 2009.
- Statens vegvesen (2012). Null drepte og null hardt skadde – Fra visjon mot virkelighet. Grunnlag for omtale av trafikksikkerhet i transportetatens forslag til NTP 2014-2023. Rapport 119. Oslo: Vegdirektoratet.
- Trafikverket (2013). Analys av trafiksikkerhetsutviklingen 2012. Publikasjon 2013:089. Borlänge: Trafikverket.
- van Houten, R., Nau, P. (1981). A comparison of the effects of posted feedback and increased police surveillance on highway speeding. *Journal of Applied Behavior Analysis* 14, 261-271.
- Vejdirektoratet (2013). Hastighetsbarometer August 2013. København: Vejdirektoratet.

Vedlegg 1: TØIs spørreskjema 2012

Information
Velkommen til Spørreundersøkelse om fart!

ALDER	Hvor gammel er du?
♦ range:18:76	
år	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

KJØNN	Kjønn?
♦ range:*	
Kvinne	<input type="radio"/> 1
Mann	<input type="radio"/> 2

BOSTED	Bosted
♦ range:*	
By med over 50.000 innbyggere	<input type="radio"/> 1
By med under 50.000 innbyggere	<input type="radio"/> 2
Tettsted	<input type="radio"/> 3
Spredtbygd område	<input type="radio"/> 4

FYLKE	Hvilket fylke bor du i?
♦ range:*	
Sogn og Fjordane	<input type="radio"/> 1
Troms	<input type="radio"/> 2
Telemark	<input type="radio"/> 3
Møre og Romsdal	<input type="radio"/> 4
Sør-Trøndelag	<input type="radio"/> 5
Hordaland	<input type="radio"/> 6
Østfold	<input type="radio"/> 7
Rogaland	<input type="radio"/> 8
Vest-Agder	<input type="radio"/> 9
Nordland	<input type="radio"/> 10

FYLKE	Hvilket fylke bor du i?
	Nord-Trøndelag <input type="radio"/> 11
	Aust-Agder <input type="radio"/> 12
	Hedmark <input type="radio"/> 13
	Vestfold <input type="radio"/> 14
	Finnmark <input type="radio"/> 15
	Akershus <input type="radio"/> 16
	Oppland <input type="radio"/> 17
	Buskerud <input type="radio"/> 18
	Oslo <input type="radio"/> 19

UTDANN	Hva er din høyeste utdannelse?
	♦ range:*
	Grunnskole <input type="radio"/> 1
	Yrkesfag (Videregående) <input type="radio"/> 2
	Allmennfag (Videregående) <input type="radio"/> 3
	Høyskole/universitet <input type="radio"/> 4

SOSOK	Hva er husholdningens samlede brutto årsinntekt?
	♦ range:*
	Inntil 100.000 <input type="radio"/> 1
	100.000-500.000 <input type="radio"/> 2
	500.000-1.000.000 <input type="radio"/> 3
	1.000.000-1.500.000 <input type="radio"/> 4
	1.500.000-2.000.000 <input type="radio"/> 5
	Over 2.000.000 <input type="radio"/> 6
	Vet ikke <input type="radio"/> 7

FORERKORT	Hvor lenge har du hatt førerkort for bil? (De som har førerkort kortere enn ett år skriver "0")
	♦ range:0:60
	år <input type="text"/> <input type="text"/> 1

YRKESJAAF	Er du yrkessjåfør?
	♦ range:*
	Nei <input type="radio"/> 1
	Ja (lett kjøretøy) <input type="radio"/> 2
	Ja (tungbil) <input type="radio"/> 3

BILTILG	Eier du, eller har du tilgang til bil som du kan bruke?	
♦ range:*		
Eier selv	<input type="radio"/>	1
Har tilgang	<input type="radio"/>	2
Nei	<input type="radio"/>	3

BILMERKE	Hvilket merke er bilen du kjører mest med?	
♦ range:*		
Volkswagen	<input type="radio"/>	1
Toyota	<input type="radio"/>	2
Volvo	<input type="radio"/>	3
Skoda	<input type="radio"/>	4
Peugeot	<input type="radio"/>	5
Honda	<input type="radio"/>	6
Ford	<input type="radio"/>	7
Mitsubishi	<input type="radio"/>	8
Audi	<input type="radio"/>	9
Nissan	<input type="radio"/>	10
Opel	<input type="radio"/>	11
BMW	<input type="radio"/>	12
Mercedes Benz	<input type="radio"/>	13
Mazda	<input type="radio"/>	14
		Open
Uaktuelt	<input type="radio"/>	15

ARSMODELL	Hvilken årsmodell er bilen du kjører mest?	
♦ range:*		
2005-2012	<input type="radio"/>	1
2001-2004	<input type="radio"/>	2
1997-2000	<input type="radio"/>	3
1993-1996	<input type="radio"/>	4
1992 eller eldre	<input type="radio"/>	5
Vet ikke/uaktuelt	<input type="radio"/>	6

HVOROFTE	Hvor ofte er du bilfører?
♦ range:*	
5 ganger i uka eller mer	<input type="radio"/> 1
Minst 2-4 ganger i uka	<input type="radio"/> 2
Minst én gang i uka	<input type="radio"/> 3
Minst én gang i måneden	<input type="radio"/> 4
Mindre enn én gang i måneden	<input type="radio"/> 5
Aldri	<input type="radio"/> 6

HVORLANGT	Omtrent hvor langt kjører du i året med bil, som fører?
♦ range:*	
0-8.000 km	<input type="radio"/> 1
8.001-12.000 km	<input type="radio"/> 2
12.001-20.000 km	<input type="radio"/> 3
20.001-50.000 km	<input type="radio"/> 4
Mer enn 50.000 km	<input type="radio"/> 5

FERDIGHET4	Hvordan vurderer du dine egne ferdigheter som bilist - er du bedre eller dårligere enn gjennomsnittet til å kjøre bil?
♦ range:*	
1 Mye dårligere	<input type="radio"/> 1
2	<input type="radio"/> 2
3	<input type="radio"/> 3
4	<input type="radio"/> 4
5 Mye bedre	<input type="radio"/> 5

Information
Holdninger til fartsgrenser

GENFARTSGR	Vurder følgende:					
♦ range:*						
	Alt for lavt	Litt for lavt	Passe	Litt for høyt	Alt for høyt	
	1	2	3	4	5	
Fartsgrense 30 i boligstrøk er:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Fartsgrense 50 i tettbygd område er:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Fartsgrense 80 utenfor tettbygd område er:	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

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

FOLES80	Å kjøre ca 15 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80 vil vanligvis føles:					
♦ range:*						
	Svært uenig 1	2	3	4	Svært enig 5	
	1	2	3	4	5	
Behagelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Anstrengende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Spennende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Uansvarlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

FOLES30	Å kjøre ca 5 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 30 vil vanligvis føles:					
♦ range:*						
	Svært uenig 1	2	3	4	Svært enig 5	
	1	2	3	4	5	
Behagelig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Anstrengende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Spennende	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Uansvarlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

OPPDAGSRISI KO	Når du er bilfører, hender det at du tenker på muligheten for fartskontroll når du kjører på veier med følgende fartsgrenser:					
♦ range:*						
	Nei, aldri 1	Sjelden 2	Av og til 3	Ofte 4	Svært ofte 5	
30	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
50	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

SOSAKSEPT	I hvor stor grad er du enig eller uenig i følgende påstander:					
♦ range:*						
	Svært uenig 1	Delvis uenig 2	Verken enig eller uenig 3	Delvis enig 4	Svært enig 5	
Jeg er opptatt av å holde meg på riktig side av fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg irriterer meg over folk som alltid holder seg til fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
I Norge synes folk flest det er helt greit å kjøre like over 80 km/t på	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

SOSAKSEPT	I hvor stor grad er du enig eller uenig i følgende påstander:					
veier med fartsgrense 80						
I Norge synes folk flest det er helt greit å kjøre i 90 km/t på veier med fartsgrense 80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
I Norge synes folk flest det er helt greit å kjøre i 100 km/t på veier med fartsgrense 80	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

DIVPASTAND	Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:					
♦ range:*						
	Svært uenig 1	2	3	4	Svært enig 5	
	1	2	3	4	5	
Det er farlig å kjøre saktere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg blir irritert når andre bilister kjører saktere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er farligere å kjøre litt for sakte enn litt for fort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg blir irritert når andre bilister kjører fortere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 30-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 50-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Jeg kommer til å kjøre fortere enn fartsgrensen tilsier i 80-soner de neste gangene jeg skal kjøre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Fartsgrensene i Norge er stort sett fornuftige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Veimyndighetene i Norge har gode begrunnelser for fastsettingen av fartsgrensene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9

MERDIVPAASTAND	Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:					
♦ range:*						
	Svært uenig 1	2	3	4	Svært enig 5	
	1	2	3	4	5	
Det er lett å overholde fartsgrensene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Om jeg kjører for fort er kun opp til meg selv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg holder vanligvis fartsgrensen når jeg ligger først i køen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg holder vanligvis fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

MERDIVPAAST AND	Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:					
selv om trafikken foran meg kjører fortere enn fartsgrensen tilsier						
Det er for mye fartskontroll	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Det er stor sannsynlighet for å bli tatt i fartskontroll	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Dersom det hadde vært mer fartskontroll, ville jeg i større grad overholdt fartsgrensene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

ENDAMERDIVPA ASTAND	Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:					
♦ range:*						
	Svært uenig			Svært enig		
	1	2	3	4	5	
Alle trafikanter har ansvar for sikkerhet på vegene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
At jeg kjører litt over fartsgrensen kan ha negativ betydning for sikkerheten til andre trafikanter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
For å være en ansvarlig sjåfør, holder jeg meg innenfor fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

ULYKKE	Har du, eller noen av dine nærmeste, noen gang vært involvert i en alvorlig bilulykke?	
♦ range:*		
Ja	<input type="radio"/>	1
Nei	<input type="radio"/>	2

RP	I hvilken grad tenker du på muligheten for å:					
♦ range:*						
	I svært liten grad 1		2	3	4	I svært stor grad 5
	1	2	3	4	5	
...bli skadet selv i en fartsrelatert ulykke?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...skade andre i en fartsrelatert ulykke?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2

PASSIBILEN	Se for deg at du er sjåfør og har passasjerer i bilen. Kjører du fortere eller saktere enn fartsgrensen når passasjerene i bilen er:					
♦ range:*						
	Mye saktere	Litt saktere	Verken fortere eller saktere	Litt fortere	Mye fortere	Uaktuelt
	1	2	3	4	5	6
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

PASSIBILEN	Se for deg at du er sjåfør og har passasjerer i bilen. Kjører du fortere eller saktere enn fartsgrensen når passasjerene i bilen er:						
Jevnaldrende mannlige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jevnaldrende kvinnelige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Barn (egne eller andres)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Eldre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

ALENE						
♦ range:*						
	Mye saktere	Litt saktere	Verken saktere eller fortere	Litt fortere	Mye fortere	Uaktuelt
	1	2	3	4	5	6
Og når du kjører alene - kjører du da fortere eller saktere enn fartsgrensen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
						1

SUBJNORM	Hva tror du følgende personer synes om at du kjører fortere enn fartsgrensen?						
♦ range:*							
	Svært negativ					Svært positiv	Uaktuelt
	1	2	3	4	5	6	
Partner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jevnaldrende mannlige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jevnaldrende kvinnelige venner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Barn du kjenner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Eldre du kjenner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Fotgjengere og syklistene på veien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Andre bilister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

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

FART5	Hvor ofte kjører du 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser:						
♦ range:*							
	Aldri	Svært sjelden	Sjelden	Av og til	Ganske ofte	Ofte	Svært ofte
	1	2	3	4	5	6	7

FART5	Hvor ofte kjører du 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser:								
30	<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
50	<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
80	<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

FART15	Hvor ofte kjører du 15 km/t over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser:								
♦ range:*									
	Aldri	Svært sjelden	Sjelden	Av og til	Ganske ofte	Ofte	Svært ofte		
	1	2	3	4	5	6	7		
30	<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
50	<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
80	<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

FART25	Hvor ofte kjører du 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med følgende fartsgrenser:								
♦ range:*									
	Aldri	Svært sjelden	Sjelden	Av og til	Ganske ofte	Ofte	Svært ofte		
	1	2	3	4	5	6	7		
30	<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
50	<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
80	<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

VANE80	Å kjøre 15 km/t eller mer for fort på veier med fartsgrense 80 og lite trafikk er noe:					
♦ range:*						
		Svært uenig	2	3	4	Svært enig 5
		1	2	3	4	5
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...jeg har vanskelig for å la være	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

VANE30	Å kjøre 5-10 km/t for fort på veier med fartsgrense 30 og lite trafikk er noe:					
♦ range:*						
		Svært uenig	2	3	4	Svært enig 5
		1	2	3	4	5
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...jeg har vanskelig for å la være	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FRIKSJON1	Tenk deg at du kjører på en tørr og bar vei i 80 km/t. Med hvor mye reduserer du farten dersom veien er synlig våt? (Det er ikke fare for vannplaning).
♦ range:0:80	

FRIKSJON1	Tenk deg at du kjører på en tørr og bar vei i 80 km/t. Med hvor mye reduserer du farten dersom veien er synlig våt? (Det er ikke fare for vannplaning).
km/t	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

SPEEDO	Tror du speedometeret ditt viser riktig fart?
♦ range:*	
Nei, jeg tror det viser for lav fart	<input type="radio"/> 1
Ja, jeg tror det viser riktig fart	<input type="radio"/> 2
Nei, jeg tror det viser for høy fart	<input type="radio"/> 3

SPEEDOHFEIL	Pleier du å ta hensyn til at speedometeret viser feil når du velger hvor fort du kjører?
♦ range:*	
Som oftest eller alltid	<input type="radio"/> 1
Av og til	<input type="radio"/> 2
Sjelden	<input type="radio"/> 3
Aldri	<input type="radio"/> 4

DESKNORM	Alt i alt, hvor mange av bilistene i Norge tror du av og til eller ofte kjører fortere enn fartsgrensen tilsier på veier med fartsgrense:								
♦ range:*		Nesten ingen	Noen	Under halvparten	Halvparten	Over halvparten	Mange	Nesten alle	
		1	2	3	4	5	6	7	
30	<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
50	<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
80	<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

DODULYK	Om trafiksikkerhet og kjørefart. Av 100 dødsulykker i trafikken i Norge, i hvor mange tror du at for høy fart etter forholdene er en vesentlig medvirkende årsak?
♦ range:0:100	
av 100	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

HINDRING	Tenk deg en situasjon der du må bråbremse og akkurat klarer å stoppe for en hindring når du kjører i 80 km/t. Tenk deg samme situasjon, men du kjører nå i 90 km/t. Hvor stor tror du farten din er når du treffer hindringen? Er du usikker, så prøv allikevel å gi et anslag.
♦ range:0:90	
km/t	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

FRIKSJONSFO RHOLD	Hvordan er veigrepet på en litt fuktig vei?
------------------------------	--

FRIKSJONSFO RHOLD	Hvordan er veigrepet på en litt fuktig vei?	
♦ range:*		
Veigrepet er likt på litt fuktig vei som på tørr og bar vei	<input type="radio"/>	1
Veigrepet er litt dårligere på litt fuktig vei enn på tørr og bar vei	<input type="radio"/>	2
Veigrepet halveres på litt fuktig vei sammenlignet med tørr og bar vei	<input type="radio"/>	3
Veigrepet er omtrent det samme på litt fuktig vei som på våt vei med fare for vannplaning	<input type="radio"/>	4

STOPPELENG DE	Når man kjører i 80 km/t på tørr og bar asfalt med sommerdekk er bremselengden ca 31 meter. Hvor lang tror du bremselengden er når man kjører i samme fart på: ...våt asfalt (sommerdekk)?	
♦ range:0:255		
meter	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	1

STOPPTYNN	...tynn is (piggfrie vinterdekk)	
♦ range:0:255		
meter	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	1

STOPPSNO	...snødekket vei (piggfrie vinterdekk)	
♦ range:0:255		
meter	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	1

FRIKSJON2	Tenk deg at du kjører på en tørr og bar vei i 80 km/t. Hvilken fart må du redusere til for å opprettholde samme bremselengde på våt vei? (Det er ikke fare for vannplaning.)	
♦ range:0:80		
km/t	<input type="text"/> <input type="text"/>	1

FOTSANNSYN LIGHET	Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand? Sannsynligheten for å omkomme i en frontkollisjon øker vesentlig når farten overskrider 70 km/t.	
♦ range:*		
Svært uenig	<input type="radio"/>	1
Delvis uenig	<input type="radio"/>	2
Verken enig eller uenig	<input type="radio"/>	3
Delvis enig	<input type="radio"/>	4
Svært enig	<input type="radio"/>	5

FOT30	Dersom en fotgjenger blir påkjørt av en bil, hva tror du sannsynligheten er for at fotgjengeren blir drept når bilen kjører i: ...30km/t	
♦ range:0:100		
prosent	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	1

FOT50	...50 km/t
♦ range:0:100 prosent	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

FRONT70	Tenk deg, to like store biler er involvert i en frontkollisjon. Hva tror du sannsynligheten er for at bilistene omkommer når bilene holder en fart på: (det forutsettes at bilene har kollisjonspute og bilistene bruker bilbelte) ...70 km/t
♦ range:0:100 prosent	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

FRONT90	...90 km/t
♦ range:0:100 prosent	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

DOBELR ISIKO	Tenk deg en fart på 80 km/t. Dersom risikoen for å omkomme i en ulykke skal dobles i forhold til utgangspunktet på 80 km/t, hva må farten da være?
♦ range:*	
80-85 km/t	<input type="radio"/> 1
86-90 km/t	<input type="radio"/> 2
91-95 km/t	<input type="radio"/> 3
96-100 km/t	<input type="radio"/> 4
101-105 km/t	<input type="radio"/> 5
106-110 km/t	<input type="radio"/> 6
Over 110 km/t	<input type="radio"/> 7
Vet ikke	<input type="radio"/> 8

MINUT90	Tenk deg at du skal kjøre en strekning på 30 km. Hvor mye tid tror du at du vil spare dersom du kjører i: ...90 km/t i stedet for 80 km/t
♦ range:0:255 minutter	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

MINUT100	...100 km/t i stedet for 80 km/t?
♦ range:0:255 minutter	
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

BOT	Hva tror du man normalt må betale i bot for å kjøre i 100 km/t på en vei med fartsgrense 80?
♦ range:*	
0-500 kr	<input type="radio"/> 1
500-1000 kr	<input type="radio"/> 2
1000-1500 kr	<input type="radio"/> 3
1500-2000 kr	<input type="radio"/> 4
2000-2500 kr	<input type="radio"/> 5
2500-3000 kr	<input type="radio"/> 6
3000-4000 kr	<input type="radio"/> 7
4000-5000 kr	<input type="radio"/> 8
Over 5000 kr	<input type="radio"/> 9
Vet ikke	<input type="radio"/> 10

MISTEFKORT	Hvor høy tror du farten må være på en vei med fartsgrense 80 for at en skal miste førerkortet?
♦ range:80:250	
km/t	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

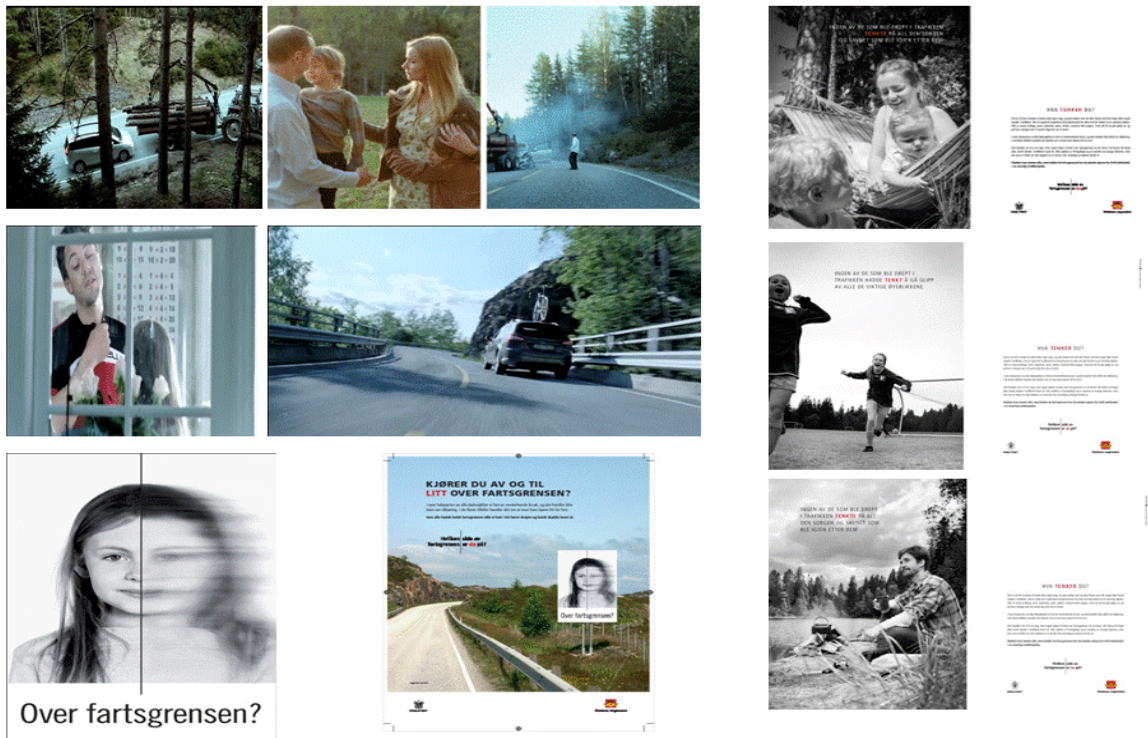
ARSAKFORFOT	Hva mener du selv er de viktigste årsakene til at du kjører fortere enn fartsgrensen? Du kan velge inntil 3 årsaker.
♦ range:#1:3	
Fordi de andre kjører like fort	<input type="checkbox"/> 1
Jeg er en god sjåfør og har god kontroll over bilen selv ved høy fart	<input type="checkbox"/> 2
Det føles unaturlig å kjøre så sakte	<input type="checkbox"/> 3
Jeg har dårlig tid	<input type="checkbox"/> 4
Vennene mine synes det går for sakte når jeg overholder fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 5
Familien min synes det går for sakte når jeg overholder fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 6
Det er liten sannsynlighet for at jeg blir tatt i kontroll	<input type="checkbox"/> 7
Føret tillater det	<input type="checkbox"/> 8
Det er en vane for meg	<input type="checkbox"/> 9
Veien innbyr til å kjøre for fort	<input type="checkbox"/> 10
Jeg er ukonsentrert	<input type="checkbox"/> 11
	Open
Uaktuelt. Jeg kjører aldri fortere enn fartsgrensen med mindre jeg må.	<input type="checkbox"/> 12

ARSAKSAKTE3	Hva mener du selv er de viktigste årsakene til at du velger å overholde fartsgrensene? Du kan velge inntil 3 årsaker.
♦ range:#1:3	
Det er sikrest/tryggest	<input type="checkbox"/> 1
Boten er for høy	<input type="checkbox"/> 2
Redd for å skade andre	<input type="checkbox"/> 3
Familien min liker ikke at jeg kjører for fort	<input type="checkbox"/> 4
Vennene mine liker ikke at jeg kjører for fort	<input type="checkbox"/> 5
Det er påbudt	<input type="checkbox"/> 6
	Open
Uaktuelt. Jeg overholder ikke fartsgrensen.	<input type="checkbox"/> 7

PAVIRK	Hvis det hender at du kjører for fort, tror du at noen av følgende tiltak vil påvirke deg til å overholde fartsgrensene?
♦ range:*	
Mer kontroll	<input type="radio"/> 1
Høyere bøter	<input type="radio"/> 2
Påminnelse om risiko for ulykker langs veikanten	<input type="radio"/> 3
Generelt mer kunnskap om risiko for fartsrelaterte ulykker	<input type="radio"/> 4
	Open
Jeg kan ikke tenke på et tiltak som kan påvirke meg til å overholde fartsgrensen	<input type="radio"/> 5

OPPMERK SOM1

Har du lagt merke til en trafikksikkerhetskampanje om fart?



Kampanjen heter "Hvilken side av fartsgrensen er du på?" og handler om at det er farligere å kjøre litt over fartsgrensen enn det man gjerne tror. Bildene over er hentet fra kampanjefilmer, annonser og skilt langs vegen. Radiospotter ble også benyttet. I noen av dem hører vi stemmen til en som var blitt igjen etter noen er drept i trafikken. I en annen hører vi at selv om mange tenker "det kan skje meg" når de spiller lotto, tenker de ikke det samme om ulykker når de kjører i trafikken. Radiospottene blir avsluttet med budskapet "Hvilken side av fartsgrensen er du på? Hilsen Statens vegvesen."

♦ range:* Ja	<input type="radio"/>	1
♦ skip:nextsection Nei	<input type="radio"/>	2
♦ skip:nextsection Vet ikke/Husker ikke	<input type="radio"/>	3

OPPMERSKO M10	Akkurat hvilke deler av kampanjen har du sett / hørt? Du kan velge en eller flere deler.	
Filmer på tv / kino	<input type="checkbox"/>	1
Radiospotter	<input type="checkbox"/>	2
Avisannonser	<input type="checkbox"/>	3
Skilt langs vei	<input type="checkbox"/>	4
		Open

OPPMERKSO M2	Har kampanjen påvirket deg til å redusere farten når du kjører bil?
♦ range:*	
Ja, i stor grad	<input type="radio"/> 1
Ja, i noen grad	<input type="radio"/> 2
♦ skip:nextsection Nei, i liten grad	<input type="radio"/> 3
♦ skip:nextsection Nei, ikke i det hele tatt	<input type="radio"/> 4
♦ skip:nextsection Uaktuelt. Jeg fortsetter å holde fartsgrensen slik jeg gjorde før denne kampanjen startet.	<input type="radio"/> 5

OPPMERKSO M3	Hvilken del i kampanjen har påvirket deg mest til å redusere farten?
♦ range:*	
Kampanjefilmer	<input type="radio"/> 1
Radiospotter	<input type="radio"/> 2
Avisannonser	<input type="radio"/> 3
Skilt langs vei	<input type="radio"/> 4
	Open
Vet ikke	<input type="radio"/> 5

OPPMERKSO M4	Hva er det med fartskampanjen som har påvirket deg mest til å redusere farten?
♦ range:*	Open
Vet ikke	<input type="radio"/> 1

OPPMERKSO M11	Har kampanjen ført til noen av følgende endringer hos deg? Du kan velge inntil 5 endringer.
♦ range:#1:6	
Jeg vet mer om bremslengde og fart	<input type="checkbox"/> 1
Jeg vet mer om kroppens tåleevner og fart	<input type="checkbox"/> 2
Jeg vet i større grad at risikoen øker vesentlig med en liten økning i fart	<input type="checkbox"/> 3
Jeg forstår mer om risikoene knyttet til fart	<input type="checkbox"/> 4
Jeg er mer bevisst om at jeg har et ansvar i forhold til å kjøre innenfor fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 5
	Open
Nei, ingen endring	<input type="checkbox"/> 6
Vet ikke	<input type="checkbox"/> 7

YRKESSJAAF2	Til slutt, kjører du i forbindelse med arbeid, selv om det ikke er som yrkessjåfør?	
♦ filter:\YRKESSJAAF.a=1		
♦ range:*		
Ja, 5 ganger i uka eller mer	<input type="radio"/>	1
Ja, minst 2-4 ganger i uka	<input type="radio"/>	2
Ja, minst én gang i uka	<input type="radio"/>	3
Ja, minst én gang i måneden	<input type="radio"/>	4
Mindre enn én gang i måneden	<input type="radio"/>	5
Aldri	<input type="radio"/>	6

Vedlegg 2 Avisannonser

INGEN AV DE SOM BLE DREPT
I TRAFIKKEN **TENKTE** PÅ ALL
DEN SORGEN OG SAVNET SOM
BLE IGJEN ETTER DEM

HVA **TENKER** DU?



Det er så lett å tenke at dette ikke skjer meg, og det tenker nok de aller fleste som blir drept eller hardt skadet i trafikken. Det er også lett å glemme konsekvensene for alle som blir berørt av en alvorlig ulykke. Alle er noens kollega, venn, kjæreste, sønn, datter, mamma eller pappa. Tenk på alt du går glipp av, og på hvor mange som vil savne deg hvis du er borte.

I over halvparten av alle dødsulykker er fart en medvirkende årsak, og det handler ikke alltid om rikjøring. I de fleste tilfeller handler det faktisk om at man bare kjører litt for fort.

Det handler om å ta et valg. Hvis ingen kjører fortare enn fartsgrensen så vil minst 140 færre bli drept eller hardt skadet i trafikken hvert år. Alle ulykker er forskjellige og et resultat av mange faktorer, men det som er felles for alle ulykker er at de blir mer alvorlige jo høyere farten er.

Ulykker kan ramme alle, men holder du fartsgrensen har du mindre sjanse for å bli innblandet i en alvorlig trafikkuulykke.

Hvilken side av fartsgrensen er du på?

INGEN AV DE SOM BLE DREPT I TRAFIKKEN
TENKTE PÅ ALL DEN SORGEN
OG SAVNET SOM BLE IGJEN ETTER DEM

HVA **TENKER** DU?

Det er så lett å tenke at dette ikke skjer meg, og det tenker nok de aller fleste som blir drept eller hardt skadet i trafikken. Det er også lett å glemme konsekvensene for alle som blir berørt av en alvorlig ulykke. Alle er noens kollega, venn, kjæreste, sønn, datter, mamma eller pappa. Tenk på alt du går glipp av, og på hvor mange som vil savne deg hvis du er borte.

I over halvparten av alle dødsulykker er fart en medvirkende årsak, og det handler ikke alltid om rikjøring. I de fleste tilfeller handler det faktisk om at man bare kjører litt for fort.

Det handler om å ta et valg. Hvis ingen kjører fortare enn fartsgrensen så vil minst 140 færre bli drept eller hardt skadet i trafikken hvert år. Alle ulykker er forskjellige og et resultat av mange faktorer, men det som er felles for alle ulykker er at de blir mer alvorlige jo høyere farten er.

Ulykker kan ramme alle, men holder du fartsgrensen har du mindre sjanse for å bli innblandet i en alvorlig trafikkuulykke.

Hvilken side av fartsgrensen er du på?



INGEN AV DE SOM BLE DREPT I TRAFIKKEN HADDE **TENKT** Å GÅ GLIPP AV ALLE DE VIKTIGE ØYEBLIKKENE

HVA **TENKER** DU?

Det er så lett å tenke at dette ikke skjer meg, og det tenker nok de aller fleste som blir drept eller hardt skadet i trafikken. Det er også lett å glemme konsekvensene for alle som blir berørt av en alvorlig ulykke. Alle er noens kollega, venn, kjæreste, sønn, datter, mamma eller pappa. Tenk på alt du glir glipp av, og på hvor mange som vil savne deg hvis du er borte.

I over halvparten av alle dødsulykker er fart en medvirkende årsak, og det handler ikke alltid om råkjøring. I de fleste tilfeller handler det faktisk om at man bare kjører litt for fort.

Det handler om å ta et valg. Hvis ingen kjører fortere enn fartsgrensen så vil minst 140 færre bli drept eller hardt skadet i trafikken hvert år. Alle ulykker er forskjellige og et resultat av mange faktorer, men det som er felles for alle ulykker er at de blir mer alvorlige jo høyere farten er.

Ulykker kan ramme alle, men holder du fartsgrensen har du mindre sjans for å bli innblandet i en alvorlig trafikkuulykke.

Hvilken side av fartsgrensen er du på?



KJØRER DU AV OG TIL LITT OVER FARTSGRENSEN?

I over halvparten av alle dødsulykker er fart en medvirkende årsak, og det handler ikke bare om råkjøring. I de fleste tilfeller handler det om at man bare kjører litt for fort.

Hvis alle hadde holdt fartsgrensen ville vi hatt 140 færre drept og hardt skadet hvert år.

Hvilken side av fartsgrensen er du på?



Over fartsgrensen?



Vedlegg 3: Utvalgsbeskrivelse

Årlige undersøkelser

I denne evalueringen har vi brukt spørreskjema for å måle eventuelle endringer i holdninger, kunnskap og selvrapportert atferd. For å undersøke om kampanjen har hatt effekt er det blitt foretatt undersøkelser på følgende tidspunkter:

- 0,5 år før kampanjen startet (i dette dokumentet referert til som "2008")
- 0,5 år etter kampanjestart ("2009")
- 1,5 år etter kampanjestart ("2010")
- 2,5 år etter kampanjestart ("2011")
- 3,5 år etter kampanjestart ("2012").

2008. I 2008 ønsket man et stort utvalg, med mulighet for å bryte ned data på ulike variabler, for eksempel geografiske steder. Det ble trukket et tilfeldig utvalg av personer mellom 18 og 75 år fra førerkortregisteret, og etter å ha sortert ut dem som kjører mindre enn én gang i uka endte vi opp med et utvalg på 4500 personer.

2009. I 2009 (oppfølgingsundersøkelse 1) ble utvalgsstørrelsen redusert, samt at en ønsket å sikre at utvalget inkluderte tilstrekkelig mange førere mellom 18 og 24 år ("de unge"), og 25 og 40 år (målgruppa). Det ble trukket et utvalg personer mellom 18 og 70 år fra førerkortregisteret. Utvalget ble stratifisert på alder og det ble trukket tilfeldig innenfor hver aldersgruppe. Følgende fordelinger ble fulgt i trekkingen:

- 18-24 år: 1900 personer
- 25-40 år: 4850 personer
- 41-70 år: 2000 personer

Etter å ha sortert ut dem som kjører mindre enn én gang i uka, endte vi opp med et utvalg på 1468 personer i 2009.

2010. Brev med invitasjon til å delta i undersøkelsen i 2010 (oppfølgingsundersøkelse 2) ble sendt til 8750 personer. Det ble benyttet samme stratifisering som i undersøkelse 2009. Vi fikk 146 brev i retur, og utvalgsstørrelsen blir dermed 8604. 1941 personer svarte på, og fullførte hele, spørreundersøkelsen, og det vil si at det var en svarprosent på ca. 23 prosent. Av disse igjen var det 8,4 prosent (163 personer) som svarte at de kjører bil mindre enn én gang i uka. Disse ble utelukket fra de videre analysene, og utvalget som blir brukt i analysene, er dermed på 1778 personer.

2011. Brev med invitasjon til å delta i undersøkelsen i 2011 (oppfølgingsundersøkelse 3) ble sendt til 8750 personer. Det ble benyttet samme stratifisering som i 2009. Vi fikk 172 brev i retur, og utvalgsstørrelsen blir dermed 8578. 1918 personer svarte på, og fullførte hele, spørreundersøkelsen, og det vil si at det var en svarprosent på 22 prosent. Av disse igjen var det 9,6 prosent (185 personer) som svarte at de kjører bil mindre enn én gang i uka. Disse ble utelukket fra de videre analysene, og utvalget som blir brukt i analysene er dermed på 1733 personer.

2012. Brev med invitasjon til å delta i undersøkelsen i 2012 (oppfølgingsundersøkelse 4) ble sendt til 8750 personer. Det ble benyttet samme stratifisering som i 2009. Vi fikk 174 brev i retur, og utvalgsstørrelsen blir dermed 8576. 1657 personer svarte på, og fullførte hele, spørreundersøkelsen, og det vil si at det var en svarprosent på 19,3 prosent. Av dem som svarte, var det 181 personer som oppga at de kjører bil mindre enn én gang i uka. Disse ble utelukket fra de videre analysene, og utvalget som blir brukt i analysene er dermed på 1476 personer.

Bakgrunnsvariabler

I det følgende presenteres sammenligning av utvalgene på bakgrunnsvariabler.

I tabell V3.1 og tabell V3.2 presenteres aldersfordelinger for alle utvalgene.

Tabell V3.1. Aldersfordeling i utvalgene fra 2008-2012. Frekvens og prosent.

Aldersgruppe	Undersøkelsesår									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
18-20	138	3	102	7	116	7	127	7	113	8
21-24	167	4	140	10	178	10	188	11	115	8
25-34	650	14	415	28	526	30	472	27	416	28
35-40	586	13	370	25	448	25	424	25	387	26
41-65	2587	58	400	27	450	25	466	27	393	27
66-76	372	8	41	3	60	3	56	3	52	4
Total	4500	100	1468	100	1778	100	1733	100	1476	100

Tabell V3.2. Aldersgruppefordeling i utvalgene 2008-2012. Frekvens og prosent.

Aldersgruppe	Undersøkelsesår									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Unge (18-24)	305	7	242	17	294	16	315	18	228	15
Målgruppa (25-40)	1236	27	785	53	974	55	896	52	803	54
Eldre enn målgruppa (41+)	2959	66	441	30	510	29	522	30	445	30
Total	4500	100	1468	100	1778	100	1733	100	1476	100

Som forventet er det forskjell mellom utvalget fra 2008 på den ene siden og utvalgene fra 2009-2012 på den andre siden. Dette skyldes at man fra og med 2009 stratifiserte utvalget på alder nettopp for å sikre en annerledes aldersfordeling – man ønsket å sikre seg ”nok” respondenter mellom 18 og 40 år for å kunngjøre en balansert sammenligning mellom ulike aldersgrupper. Det er bare små forskjeller i aldersfordeling mellom utvalgene for årene 2009-2012.

Alder er en variabel som har vist seg å ha effekt på ulike holdnings- og atferdsvariabler tilknyttet trafikk og kjøring. For å kunne si noe om kampanjen har hatt effekt er det derfor viktig å sikre at ev. forskjeller i atferd og holdning mellom utvalgene ikke skyldes alder. En måte å sikre dette på når man har ulik aldersfordeling som er tilfelle her, er å vekte utvalget. Dette gjøres slik at aldersfordelingene i utvalgene fra 2009, 2010, 2011 og 2012 er omtrent like den i utvalget fra 2008. En viktig grunn til å vekte etter utvalget i 2008 er at det er mest representativt for alle førerkortinnhavere i Norge (se nedenfor).

I forrige rapport (Phillips, 2012) så vi også en signifikant forskjell mellom fordelingene fra 2008 til 2011 når det gjelder selvrapportert kjørelengde (tabell V3.3). Dette skyldtes stort sett at andelen som sa at de kjører 0-8.000 km i året i 2011-

utvalget var noe høyere enn den var i utvalgene fra 2008, 2009 og 2010, og at andelen som sa at de kjører 8.001-12.000 km i året i 2011-utvalget var noe lavere enn den var for de andre utvalgene. På grunn av denne forskjellen vektet vi 2011-utvalget etter både alder og kjørelengde i forrige rapport. Forskjellen i selvrapportert årlig kjørelengde på tvers av undersøkelsesår er ikke signifikant når vi regner med 2012-utvalget. Likevel vekter vi i denne rapporten 2011-utvalget etter både alder og kjørelengde på samme måte som før. Dette gjør at vi kan sammenligne tallene fra forrige rapport med tallene i den nåværende rapporten.

Tabell V3.3. Fordeling av selvrapportert årlig kjørelengde i utvalgene fra 2008-2012. Frekvens (vektet) og prosent (vektet og vektet etter alder).

Årlig kjørelengde (km)	Undersøkelsesår													
	2008		2009			2010			2011			2012		
	n	%	n	%	Vekte t%	n	%	Vekte t%	n	%	Vekte t%	n	%	Vekte t%
0 - 8.000	812	18	270	18	18	307	17	17	347	20	21	259	18	17
8.001 - 12.000	1179	26	402	28	27	526	30	28	443	26	24	415	28	26
12.001 - 20.000	1583	35	503	34	35	612	34	36	614	35	36	504	34	35
20.001 - 50.000	806	18	262	18	18	282	16	16	300	17	18	255	17	18
Mer enn 50.000	116	3	30	2	2	50	3	3	29	2	2	43	3	3
Total	4496	100	1467	100	100	1777	100	100	1733	100	100	1476	100	100

I de fleste analysene som presenteres i de kommende kapitlene i dette dokumentet, og der hele utvalget inngår (dvs. ikke analyser av enkelte aldersgrupper), benyttes et utvalg vektet etter alder og kjørelengde (se nedenfor).

Tabell V3.4 viser fordelingen av kjønn i de fem undersøkelsene.

Tabell V.3.4. Kjønnfordeling i utvalgene fra 2008-2012. Frekvens og prosent.

Kjønn	Undersøkelsesår									
	2008		2009		2010		2011		2012	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Kvinne	1872	42	647	44	801	45	806	46	622	42
Mann	2628	58	821	56	977	55	927	54	854	58
Total	4500	100	1468	100	1778	100	1733	100	1476	100

Selv om vi ser en signifikant forskjell i kjønnfordelingen mellom de fem undersøkelsene ($\chi^2 [4, n=10955] = 15, p=0,003$), er det liten endring fra 2008 til 2012. Imidlertid er kjønn, i likhet med alder, en variabel som har vist seg å ha effekt på ulike holdnings- og atferdsvariabler tilknyttet trafikk og kjøring (se for eksempel Phillips & Fyhri, 2009). For å kunne si noe om kampanjens effekt er det derfor viktig å sikre at ev. forskjeller i atferd og holdning mellom utvalgene ikke skyldes kjønn. I tilfeller der vi finner viktige endringer i selvrappporter som er signifikante for hele utvalget, vil vi derfor rapportere tilsvarende endringer separat for kvinnelige og mannlige respondenter.

Tabell 3.5. Fylkesfordeling i utvalgene fra 2008-2012. Frekvens og prosent. Uvektet.

Fylke	2008		2009		2010		2011		2012	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Oslo	448	10	183	13	232	13	216	13	155	11
Akershus	593	13	193	13	210	12	194	11	197	13
Østfold	299	7	82	6	86	5	87	5	83	6
Hedmark	153	3	64	4	66	4	63	4	59	4
Oppland	185	4	57	4	63	3	59	3	45	4
Buskerud	322	7	70	5	86	5	92	5	93	6
Vestfold	190	4	70	5	74	4	86	5	61	4
Telemark	148	3	50	3	48	3	54	3	50	3
Rogaland	419	9	136	9	172	10	154	9	124	9
Vest-Agder	154	3	44	3	51	3	66	4	61	4
Aust-Agder	76	2	34	2	36	2	46	3	30	2
Hordaland	396	9	126	9	177	10	163	9	140	9
Møre og Romsdal	247	6	70	5	103	6	81	5	70	5
Sogn og Fjordane	74	2	29	2	24	1	41	2	33	2
Sør-Trøndelag	247	6	93	6	121	7	113	7	92	6
Nord-Trøndelag	140	3	31	2	54	3	46	3	45	3
Nordland	186	4	67	5	94	5	91	5	68	5
Troms	173	4	51	3	58	3	57	3	54	4
Finnmark	50	1	18	1	23	1	24	1	16	1
Total	4500	100	1468	100	1778	100	1733	100	1476	100

Når det gjelder bosted er forskjellene mellom utvalgene ikke signifikante etter vekting etter alder og kjørelengde. På tvers av undersøkelsesårene bor 32 prosent av respondentene i en by med over 50.000 innbyggere, 24 prosent i en mindre by, 27 prosent på et tettsted, og 18 prosent i et spredtbygd område.

I tabell V3.5 presenteres fordelingen av bostedsfylke for deltakerne i de ulike utvalgene. Det er en signifikant forskjell mellom utvalgene ($\chi^2 [72, n=10955] = 110$, $p < .01$, før vekting). Forskjellen er likevel så liten, både før og etter vekting, at det ikke er grunn til å anta at den skal ha noen effekt på resultatene.

I tabell V3.6 ser vi fordelingene av husholdningens inntekt i de fem utvalgene, samt de vektete utvalgene fra 2009, 2010, 2011 og 2012. Det er en forskjell mellom utvalgene når det gjelder fordelingen av inntekt (både i de vektete og uvektete utvalgene). Forskjellen gjenspeiler generell lønnsvekst i Norge, og betyr ikke at utvalgene er forskjellige.

Tabell V3.6. Inntektsfordeling i utvalgene fra 2008-2012. Frekvens (uvektet) og prosent (både uvektet, og vektet etter alder og kjørelengde).

Husholdningens inntekt	Undersøkelsesår														
	2008		2009			2010			2011			2012			
	n	%	n	%	Vektet %	n	%	Vektet %	n	%	Vektet %	n	%	Vektet %	
Inntil 100.000	42	1	32	2	1	31	2	1	31	2	1	21	1	1	
100.000-500.000	1378	30	410	28	28	523	29	29	448	26	26	334	23	23	
500.000-1.000.000	2380	53	718	49	51	860	48	48	812	47	47	718	49	50	
1.000.000-1.500.000	494	11	180	12	12	229	13	14	275	16	17	257	17	17	
1.500.000-2.000.000	80	2	40	3	3	45	3	3	54	3	4	61	4	5	
Over 2.000.000	34	1	22	2	2	23	1	2	26	1	1	14	1	1	
Vet ikke	92	2	66	4	4	67	4	3	87	5	4	71	5	4	
Total	4500	100	1468	100	100	1778	100	100	1733	100	100	1476	100	100	

I tabell V3.7 ser vi fordelingen av respondentenes biltilgang i 2008, 2009, 2010, 2011 og 2012. Det er igjen en liten men signifikant forskjell i fordelingene mellom utvalgene ($\chi^2 [8, n=10955] = 27$, $p < .01$, etter vekting).

Forskjellen skyldes stort sett at andelen som rapportert at de hadde tilgang til en bil (men ikke eide bilen selv) var litt mindre i 2010-undersøkelsen enn i de andre undersøkelsene. Det er liten grunn til å tro at en slik liten forskjell vil påvirke resultatene.

Tabell V3.7. Fordeling av biltilgang i utvalgene fra 2008-2012. Frekvens (uvektet) og prosent (både uvektet, og vektet etter alder og kjørelengde).

Biltilgang	Undersøkelsesår														
	2008		2009			2010			2011		2012				
	n	%	n	%	Vektet %	n	%	Vektet %	n	%	Vektet %	n	%	Vektet %	
Eier selv	3916	87	1240	85	88	1521	86	90	1441	83	87	1240	84	88	
Har tilgang	576	13	226	15	12	252	14	10	282	16	13	232	16	11	
Nei	8	0	2	0	0	5	0	0	10	1	0	4	0	1	
Total	4500	100	1468	100	100	1778	100	100	1733	100	100	1476	100	100	

Vekting av utvalgene

Det er en stor og intendert forskjell i aldersfordeling mellom utvalget fra 2008 og utvalgene fra 2009-2012. Denne forskjellen kan kontrolleres ved å vekte aldersfordelingene i utvalgene fra 2009-2012 etter aldersfordelingen i 2008.

Det er en signifikant forskjell mellom utvalgene i andelen som oppgir at de kjører 0-8.000 km i året. En større andel av utvalget fra 2011 oppgir at de kjører 0-8.000 km i året enn i utvalgene fra andre år. Denne forskjellen kan også kontrolleres ved å vekte. I dette tilfellet veker vi fordelingen av kjørelengde i utvalget fra 2011 etter den gjennomsnittlige fordelingen i utvalgene fra 2008, 2009 og 2010 (jf. vedlegg 2).

Det er signifikante forskjeller i kjønnsfordeling mellom utvalgene. Selv om forskjellene er små (de varierer fra 42 prosent til 46 prosent kvinnelige respondenter), skal vi kontrollere for disse forskjellene ved å se på effekten blant menn og kvinner hver for seg i de tilfellene der vi finner at kampanjen kan ha hatt en effekt.

Ellers er forskjellene blant utvalgene (på fylkesfordeling, inntekt og biltilgang) små, og gir liten grunn til å tro at resultatene vil påvirkes.

1. Aldersfordeling

Fordelingen av respondenter i de ulike aldersgruppene er forskjellig i de fem utvalgene. Mens det er så godt som lik aldersfordeling i senere år, er fordelingen ganske annerledes i 2008. Årsaken til dette er at en fra og med 2009 ønsket å sikre seg svar fra tilstrekkelig antall deltakere som var 40 år eller mindre, og derfor ble utvalgene fra 2009, 2010, 2011 og 2012 stratifisert på alder. Som en kan se av aldersfordelingene i tabell XX, er det altså en vesentlig høyere andel unge i aldersgruppene 18-24 og 25-40 (målgruppa) fra og med 2009 enn i 2008. Det er en lavere andel respondenter over 40 år fra og med 2009 enn i 2008.

Endring i aldersfordelingen kan påvirke resultatene all den tid alder har noe å si for studievariablene (fartsatferd, holdninger til fartsøvertredelser osv.). Én måte å løse dette problemet på i analysene, er å vekte utvalgene fra 2009, 2010, 2011 og 2012 slik at aldersfordelingen er lik i de tre utvalgene.

Vekting brukes for å justere innsamlete data slik at de bedre representerer en viss populasjon eller referanseutvalg. Enhver case (= respondent) er tildelt en *vektingsfaktor* som brukes for å multiplisere alle verdier på den casens variabler. Vektingsfaktoren utledes av prosentandelen for gruppa i referanseutvalget dividert på tilsvarende prosentandel for gruppa i utvalget som skal justeres.

I denne rapporten er dette gjort slik:

1. 2008-utvalget er satt som utgangspunkt for vektingen. Det vil si at det er aldersfordelingen i 2008 som det skal vektet etter. Utvalgene fra 2009, 2010, 2011 og 2012 er vektet ved å dividere prosentandelen unge i 2008-utvalget på de tilsvarende tallene i 2009-, 2010-, 2011- og 2012-utvalgene. Det samme gjøres for antallet eller prosentandelen i målgruppa og blant de over 41 år (tabell V3.8).

Tabell V3.8. Beregning av vektingsfaktorer for vekting 2009-, 2010- 2011- og 2012-utvalgene etter aldersfordeling i 2008 utvalget.

Aldersgruppe:	Undersøkelsesår			
	2009	2010	2011	2012
18-24 år:	7/17	7/16	7/18	7/15
25-40 år:	27/53	27/55	27/52	27/54
41+ år:	66/30	66/29	66/30	66/30

2. Kjørelenge

Vektingsfaktorer for vekting av 2011-utvalget etter fordelingen av kjørelenge i utvalgene fra de andre årene er gjort på lignende vis. **Proseduren er gjennomført etter at utvalgene er vektet etter alder.**

1. 2008, 2009, 2010-utvalgene er satt som utgangspunkt for vektingen. Det vil si at det er fordelingen av kjørelenge i utvalgene fra disse årene som det skal vektet etter.
2. En vektingsfaktor for 2011-utvalget er beregnet ved å dividere den gjennomsnittlige prosentandelen for svarkategorien 0-8.000 km i 2008-, 2009-, 2010-utvalgene på de tilsvarende tallene i 2011-utvalget. Det samme gjøres for antallet eller prosentandelen i svarkategorien 8.001-12.000 km (tabell V3.9). Når det gjelder de andre svarkategorier, vet vi at det ikke er signifikante forskjeller mellom utvalgene. Derfor er det ikke behov for vekting, det vil si at vi bruker vektingsfaktor 1.

Tabell V3.9. Beregning av vektingsfaktorer for vekting 2011-utvalget etter kjørelenge i 2008-, 2009- og 2010-utvalgene.

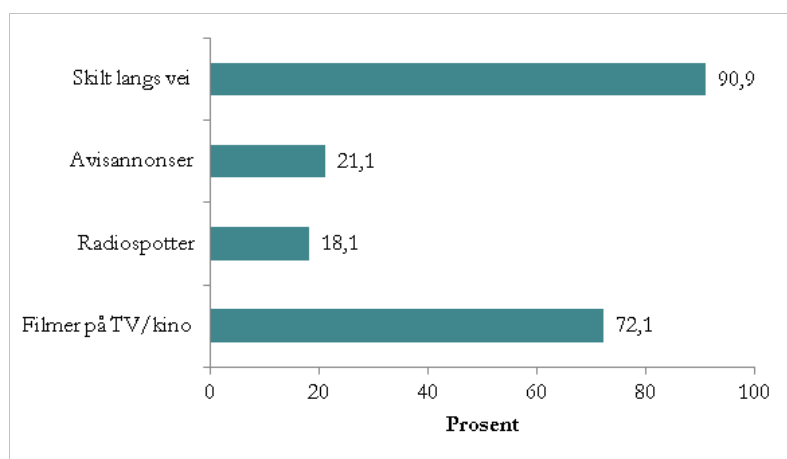
Kjørelenge i året (km):	Undersøkelse 2011
0-8.000:	18/21
8.001-12.000:	27/24
12.001-20.000:	1
20.001-50.000	1
Mer enn 50.000	1

Vedlegg 4: Supplerende analyser og figurer fra TØIs spørreundersøkelser

Kampanjeoppmerksomhet

I 2012-undersøkelsen ble det lagt til et spørsmål om hvilke elementer i kampanjen respondentene hadde lagt merke til. Svarene på dette spørsmålet er vist i figur V4.1. Vi ser at skilt langs veien er det tiltaket som flest bilførere svarer at de har sett. Dette er ikke overraskende, i og med at dette er et tiltak som nesten alle som kjører bil, blir eksponert for en eller flere ganger. Over 90 prosent svarer at de har sett skiltene. Det er også et stort flertall av bilførerne (nesten 3 av 4) som svarer at de har sett filmer på TV eller på kino, mens bare rundt 1 av 5 har sett avisannonser eller hørt radiospotter.

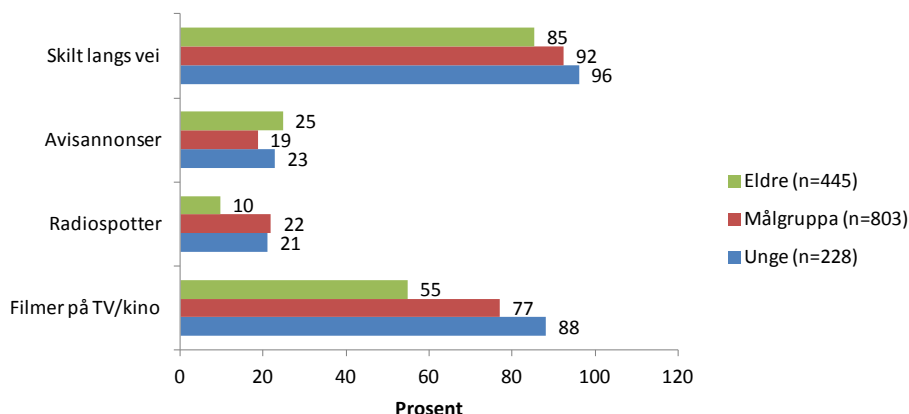
Figur V4.1. Bilførere som har sett eller hørt enkeltelementer av fartskampanjen. Data fra



undersøkelsen i 2012. Prosent av hele utvalget (n=1476).

Figur V4.2 viser at de som er yngre enn målgruppa, i størst grad svarer at de har sett filmer på TV/kino og skilt langs veien. Det er ingen av elementene som treffer målgruppa i større grad enn de øvrige aldersgruppene, med et mulig unntak for radiospotter, som blir hørt av omtrent like stor andel av målgruppa som av de yngre.

Figur V4.2. Bilførere som har sett eller hørt enkeltelementer av fartskampanjen, etter aldersgruppe.



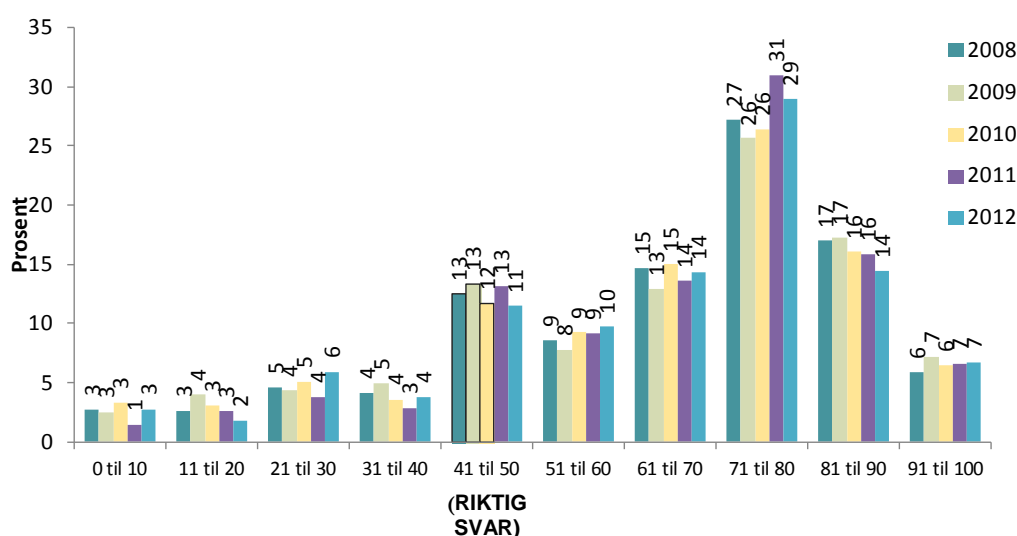
Data fra undersøkelsen i 2012. Prosent.

Kunnskap

I tillegg til spørsmålene som går direkte på målene for kampanjen, og hvor resultatene er vist i hoveddelen av rapporten, ble det stilt en del andre kunnskapsspørsmål, som vi viser resultater for i det følgende.

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

I figur V4.3 presenteres fordelingen av svar på dette spørsmålet siden 2008. Respondentene kunne oppgi et hvilket som helst tall mellom 0 og 100, og kategoriene er laget i etterkant.

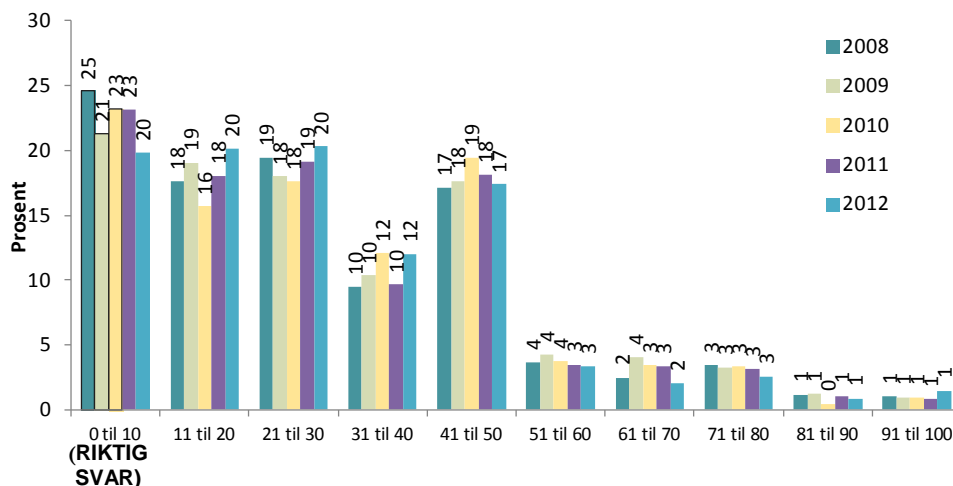


Figur V4.3. Svar på spørsmål om fart som medvirkende årsak til dødsulykker. Prosentandel. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde. Undersøkelser 2008-2012. Riktig svar: 41 til 50.

Det er en statistisk signifikant forskjell i svarfordelingene mellom de ulike undersøkelsene. Dette skyldes hovedsaklig en tendens til økende andel som anslår noe for høyt antall. Andelen ”riktige” svar varierer mellom 11 og 13 prosent.

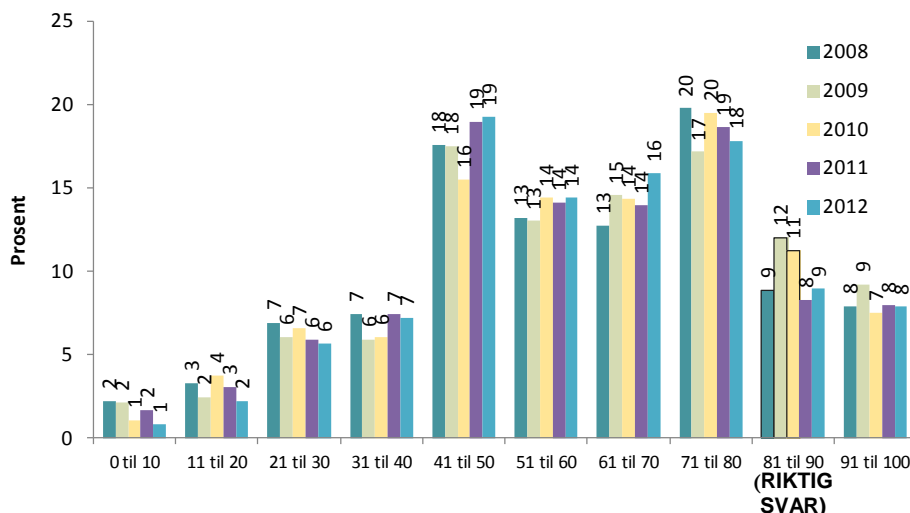
Dersom en fotgjenger blir påkjørt av en bil, hva tror du sannsynligheten er for at fotgjengeren blir drept når bilen kjører i: 30 km/t / 50 km/t?

Resultatene for spørsmål om 30 km/t er vist i figur V4.4 og for 50 km/t i figur V4.5.



Figur V4.4. Svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som fotgjenger når bilen kjører i 30 km/t. Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde. Riktig svar: 0 til 10 prosent.

Det er en statistisk signifikant forskjell mellom fordelingene, både for spørsmålet om 30 km/t og det om 50 km/t. Imidlertid er forskjellene små og vanskelig å tolke i forhold til kampanjen.



Figur V4.5. Svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som fotgjenger når bilen kjører i 50 km/t. Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde. Riktig svar: 81 til 90 prosent.

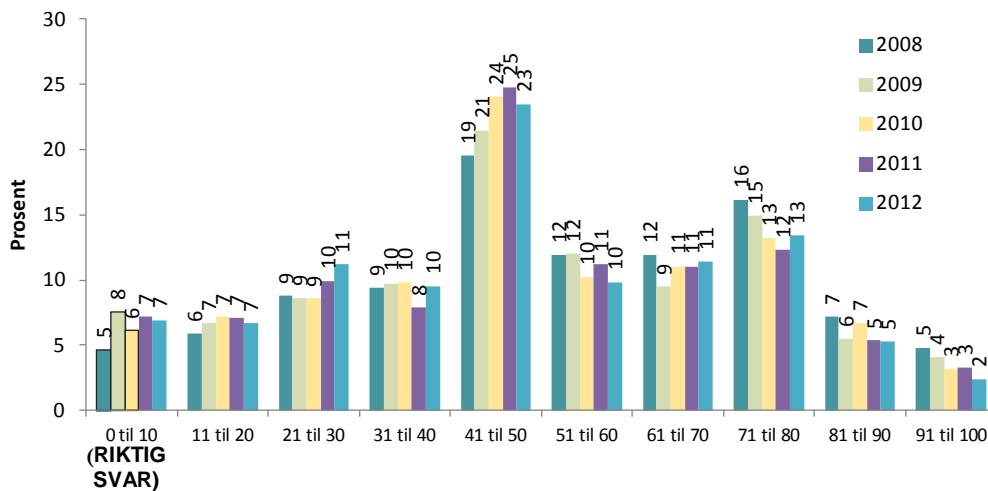
Sannsynligheten for at en fotgjenger blir drept i 30 km/t overvurderes av mellom 75 og 80 prosent av respondentene. Samtidig er sannsynligheten for at en fotgjenger blir drept i 50 km/t undervurdert av mellom 79 og 84 prosent av respondentene. Det er ingen tendens til mer korrekte svar over tid.

Dersom to like store biler er involvert i en frontkollisjon, hva tror du sannsynligheten er for at bilistene omkommer når bilene holder en fart på: 70 km/t / 90 km/t?

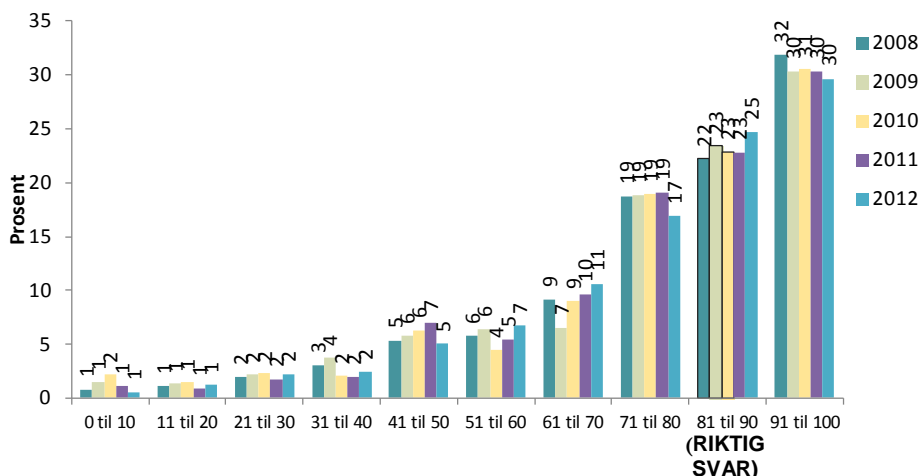
Vi ser av figur V4.6 at respondentene i stor grad overvurderer sannsynligheten for å omkomme i en frontkollisjon der bilene holder en fart på 70 km/t – dvs. at de fleste

svarer at det er høyere sannsynlighet enn det faktisk er, og i alle fem undersøkelsene er det høyest andel som svarer 41 til 50 prosent sannsynlighet. Det er en signifikant endring over tid i retning av at flere svarer 50 prosent eller lavere og færre svarer mer enn 50 prosent, dvs. at svarfordelingen har beveget seg i retning av flere tilnærmet riktige svar.

Det virker som om mange også overvurderer sannsynligheten for å omkomme i en frontkollisjon der bilene holder en fart på 90 km/t; i alle fem undersøkelsene er det høyest andel som svarer at sannsynligheten er 91 til 100 prosent, mens det "riktige" svaret er 81 til 90 prosent (figur V4.7). Det er riktignok en svak økning i andelen riktige svar og en nedgang i andelen som overvurderer sannsynligheten.



Figur V4.6. Svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som bilist i en frontkollisjon der bilene holder en fart på 70 km/t. Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde. Riktig svar: 0 til 10 prosent.



Kilde: SM/50284/2013

Figur V4.7. Svar på spørsmål om sannsynlighet for å omkomme som bilist i en frontkollisjon der bilene holder en fart på 90 km/t. Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde. Riktig svar: 81 til 90 prosent.

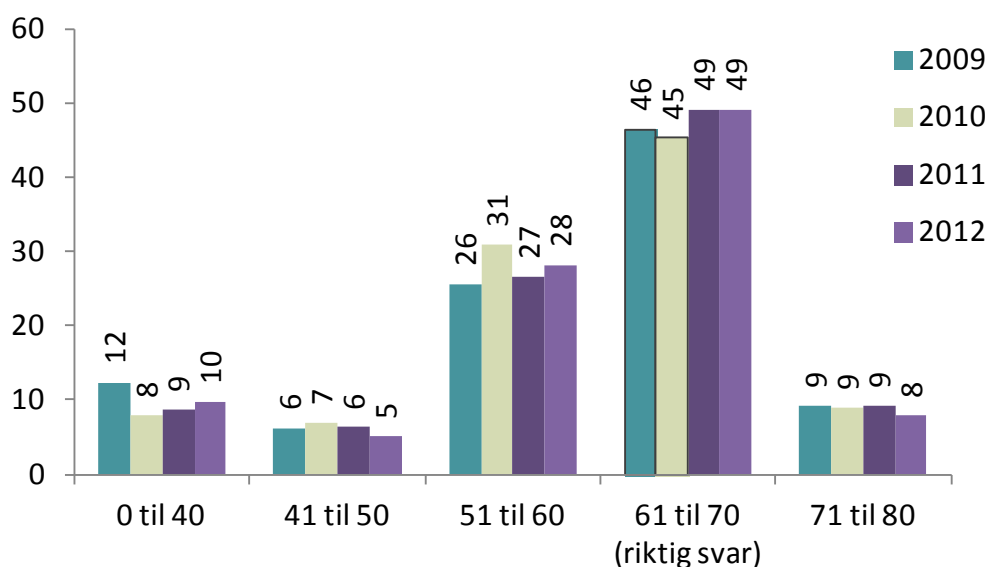
Sannsynligheten for å omkomme i en frontkollisjon øker vesentlig når farten overskrider 70 km/t.

Respondentene skulle indikere hvor "enig" eller "uenig" de var i påstanden over (svært uenig, delvis uenig, verken eller, delvis enig, svært enig). Det er ingen forskjell mellom fordelingene i svarene, og ca. 50 prosent svarer at de er "svært enig" i påstanden.

Tenk deg at du kjører på en tørr og bar vei i 80 km/t. Hvilken fart må du redusere til for å opprettholde samme bremselengde på våt vei? (Det er ikke fare for vannplaning).

Når man kjører på tørr og bar vei i 80 km/t er bremselengden ca 31 meter. Dersom man skal ha samme bremselengde på våt vei må man kjøre i ca 65 km/t, da er bremselengden ca 33 meter.

I figur V4.8 ser vi fordelingen av svar på spørsmålet. Det er en statistisk signifikant forskjell mellom fordelingene i de fire undersøkelsene, og det ser ut til å være en svak økning over tid i andel som svarer riktig og en svak nedgang i andelen som svarer mest feil (0-40 km/t).



Farten må reduseres til (km/t)

Figur V4.8. Svar på spørsmål om hvor mye man må redusere farten til fra 80 km/t (tørr vei) dersom man skal ha samme bremselengde på våt vei. Prosentandel. Undersøkelser 2008-2012. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

I forbindelse med spørsmålet om hvor mye man må redusere farten til fra 80 km/t dersom man skal ha samme bremselengde på våt vei som tørr vei, ble respondentene også spurt hvor mye de selv ville redusere farten med fra 80 km/t (tørr vei) for å ha samme bremselengde på våt vei. Spørsmålet lød som følger:

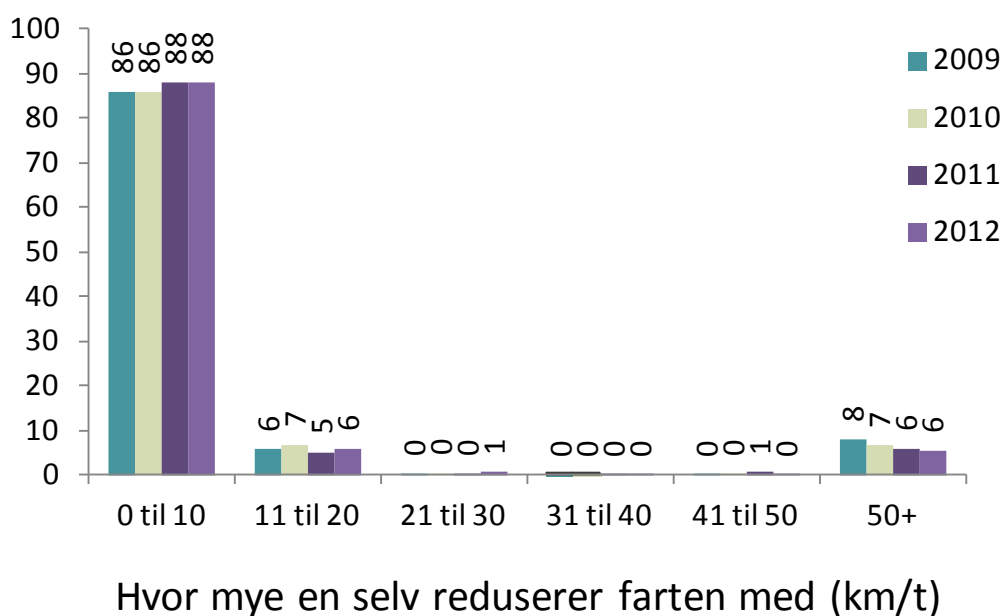
Tenk deg at du kjører på en tørr og bar vei i 80 km/t. Med hvor mye reduserer du farten dersom veien er synlig våt (Det er ikke fare for vannplaning)?

Mens det forrige spørsmålet er et mål på folks "kunnskap" om fart og bremselengde, er vi i dette spørsmålet mer opptatt av hva folk faktisk gjør selv. Det er også verdt å merke seg at det i forrige spørsmål ble spurt om *til hvilken fart* man må redusere, mens man i dette spørsmålet spør om *med hvor mye* man reduserer farten.

Resultatene presenteres i figur V4.9. Det er en svak tendens til økning over tid i andelen som svarer 0-10 km/t, og en tilsvarende nedgang i andelen som svarer 50 km/t eller mer.

At så mange som seks til åtte prosent svarer at de reduserer med over 50 km/t skyldes sannsynligvis en feilkilde; flere av disse har sannsynligvis lest spørsmålet som "til hvilken fart må man redusere".

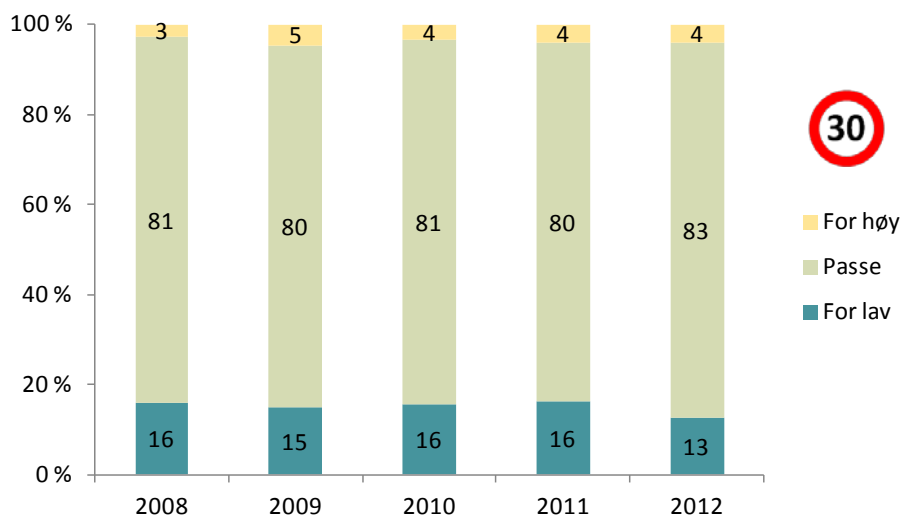
Til tross for at halvparten av respondentene vet at farten bør reduseres med minst 10 km/t (figur V4.8), oppgir nesten 90 prosent at de selv reduserer farten kun med mellom 0 og 10 km/t.



Figur V4.9. Svar på spørsmål om hvor mye en selv reduserer farten med fra 80 km/t (tørr vei) for å ha samme bremselengde på våt vei. Prosentandel. Undersøkelser 2009-2012. Vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

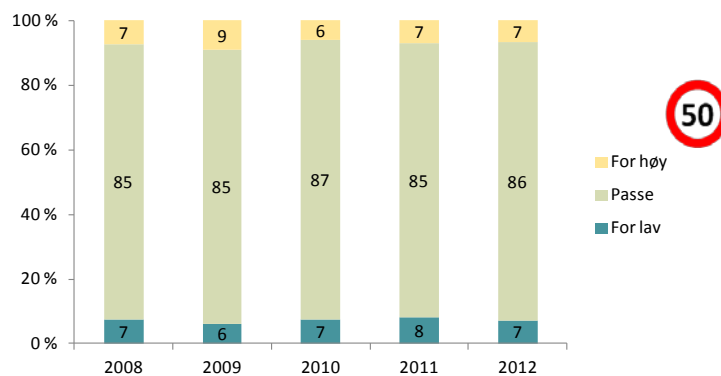
Holdninger til fartsgrensene

I hoveddelen av rapporten er bare svarene for fartsgrense 80 km/t vist. I det følgende vises resultatene for fartsgrense 30 og 50.



Figur V4.10. Holdning til fartsgrense 30 i boligstrøk i undersøkelser fra 2008 til 2012. Prosentandel. Utvalgene er vektet etter alder og kjørelengde.

Figur V4.10 viser svarfordelingene for fartsgrense 30 km/t i boligområder. Det er en signifikant forskjell mellom fordelingene ($\chi^2 [8, n=10968] = 25, p = 0,001$); i 2012 er det flere som svarer at fartsgrense 30 er passe, og tilsvarende færre som svarer at den er for lav.



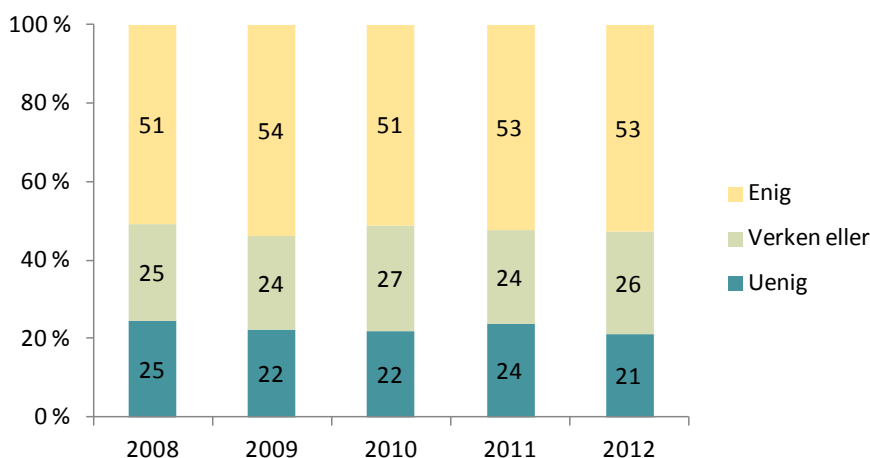
Figur V4.11. Holdning til fartsgrense 50 i tettbygd strøk i undersøkelser fra 2008-2012. Prosentandel. Utvalgene er vektet etter alder og kjørelengde.

I figur V4.11 ser vi svarfordelingene for holdning til fartsgrense 50 i tettbygd strøk i de ulike utvalgene. Det er en liten, og marginalt statistisk signifikant, forskjell ($\chi^2 [8, n=10968] = 16, p = 0,05$). Dette skyldes mest at andelen av 2009-utvalget som mente at fartsgrense 50 er for høy, er noe større enn den er for de andre utvalgene. Vi kan derfor ikke se noen systematisk endring over tid i holdningene her.

I tillegg til disse spesifikke holdningsspørsmålene, skulle respondentene også indikere hvor enig eller uenig de var i følgende to påstander:

- 1) Fartsgrensene i Norge er stort sett fornuftige.

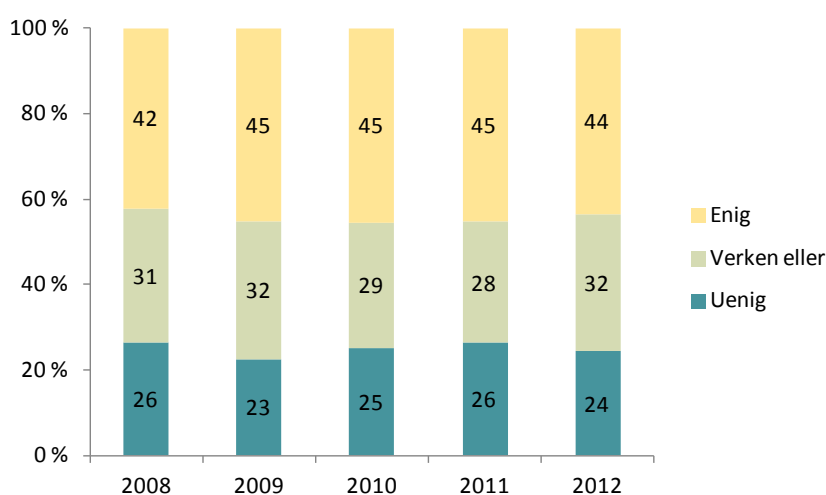
2) Veimyndighetene i Norge har gode begrunnelser for fastsettingen av fartsgrensene.



Figur V4.12. Fordeling av svar på påstanden "Fartsgrensene i Norge er stort sett fornuftige" i undersøkelsene fra 2008-2012. Prosentandel. Utvalgene er vektet etter alder og kjørelengde.

I figur V4.12 presenteres fordelingen av svar på påstand 1 ovenfor. Forskjellen mellom utvalgene er statistisk signifikant ($\chi^2 [8, n=10891] = 17, p = 0,03$), og det er en svak nedgang over tid i andelen som svarer at de er uenig i denne påstanden.

Når det gjelder svarene på påstanden om at veimyndighetene har gode begrunnelser for fastsetting av fartsgrensene (figur V4.13), er det en forskjell mellom utvalgene som er statistisk signifikant ($\chi^2 [8, n=10890] = 20; p = 0,01$). Dette skyldes først og fremst at andelen "uenig" gikk ned fra 2008 til 2009, mens andelen "enig" økte tilsvarende. Denne forskjellen har holdt seg t.o.m. 2012. Imidlertid er endringene over tid for disse to spørsmålene ikke signifikant for målgruppen alene, men bare når vi ser på alle aldersgruppene samlet, og for dem som er yngre enn målgruppen.



Figur V4.13. Fordeling av svar på påstanden "Veimyndighetene i Norge har gode begrunnelser for fastsettingen av fartsgrensene" i undersøkelser fra 2008-2012. Prosentandel. Utvalgene er vektet etter alder og kjørelengde.

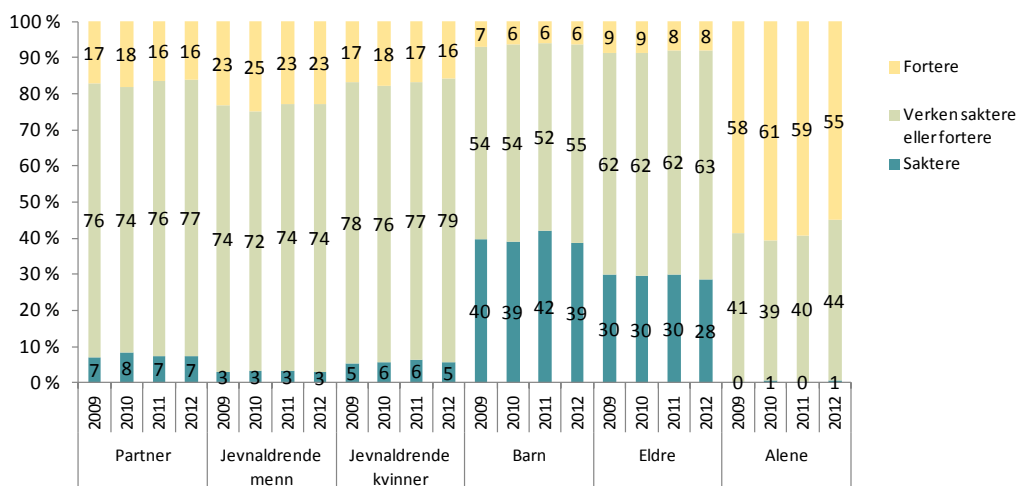
Sosial aksept

Om man kjører alene eller med passasjerer, og hvem som er passasjer i bilen, kan ha betydning for om man overholder fartsgrensen eller ikke. I undersøkelsene fra 2009 til 2012 stilte vi spørsmål om egen fartsatferd når man kjører med ulike typer passasjerer i bilen:

Spørsmål: *Kjører du fortere eller saktere enn fartsgrensen når passasjerene i bilen er: partner/jevndrende mannlige venner/jevndrende kvinnelige venner/ barn (egne eller andres)/eldre/ alene?*

Svaralternativene var: mye saktere/litt saktere/verken fortere eller saktere/litt fortere/mye fortere/uaktuelt. I analysene er kategoriene "mye saktere" og "litt saktere" slått sammen til *saktere* og "mye fortere" og "litt fortere" til *fortere*¹⁴.

I figur V4.14 presenteres svarene fordelt på undersøkelse og type passasjer.



Figur V4.14. Prosentandel som svarer at de kjører saktere/fortere enn fartsgrensen når de har ulike passasjerer. Undersøkelse 2009-2012. Vektet etter kjørelengde.

Det er klar støtte til antakelsen om at mange kjører annerledes når de er alene i bilen enn når man har passasjerer; over halvparten av respondentene svarer at de kjører fortere enn fartsgrensen når de er alene. Imidlertid er det en signifikant nedgang i denne andelen i 2012-undersøkelsen ($\chi^2 [6, n=6379] = 12, p = 0,05$) En forholdsvis stor andel kjører saktere enn fartsgrensen når de kjører med barn eller eldre. Med eldre passasjerer er det en svak men signifikant lineær trend i retning av at flere sier at de verken kjører fortere eller saktere (økning fra 61,5 til 63,4 prosent; $p=0,01$).

Det er naturlig å tenke seg at det kan være forskjell mellom kjønn og også mellom aldersgrupper når det gjelder fartsatferd med ulike typer passasjerer. En utbredt antakelse er for eksempel at unge menn kjører fortere når de har jevndrende mannlige passasjerer, mens det samme kanskje ikke er tilfelle for noe eldre kvinner. Vi finner at det blant de helt unge mannlige sjåførene er størst andel som rapporterer

¹⁴ De som svarte "uaktuelt" er utelatt fra analysene.

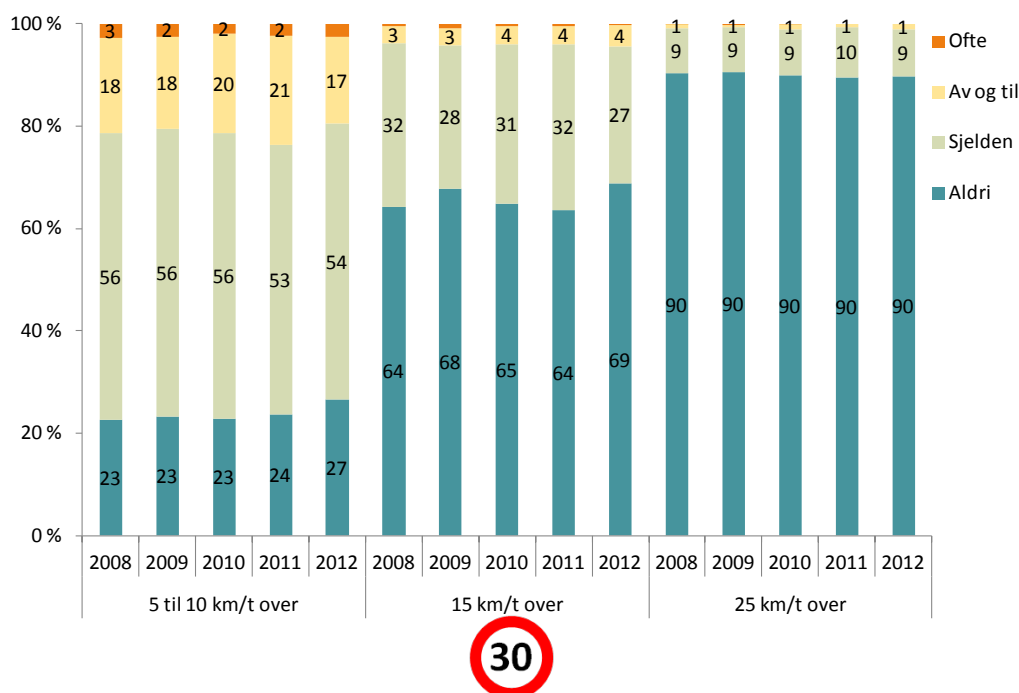
at de kjører fortere enn fartsgrensen når de har jevnaldrende mannlige passasjerer (43 prosent).

Når det gjelder fartsatferd når man har barn med i bilen, ser vi at det er blant de helt unge kvinnene at vi finner høyest andel som rapporterer at de kjører saktere enn fartsgrensen. Det er en effekt av alder, med lavere andel som svarer at de kjører saktere enn fartsgrensen med økt alder. Det er en tendens til at en høyere andel blant mennene enn blant kvinnene rapporterer at de kjører fortere enn fartsgrensen også her.

Selvrapportert fart på veier med fartsgrense 30 og 50 km/t

Figur V4.15 viser selvrapporterte fartsovertredelser fordelt på undersøkelse og type overskridelse (5 til 10 km/t, 15 km/t og 25 km/t eller mer) for veier med fartsgrense 30 km/t.

Det har vært en signifikant økning over tid i andelen som sier at de aldri kjører henholdsvis 5 til 10 km/t og 15 km/t over fartsgrensen på 30 km/t. For 5 til 10 km/t over er økningen på 4 prosentpoeng ($\chi^2 [12, n=10838] = 25, p = 0,01$), og for 15 km/t over er den på 5 prosentpoeng ($\chi^2 [12, n=10838] = 26, p < 0,01$).

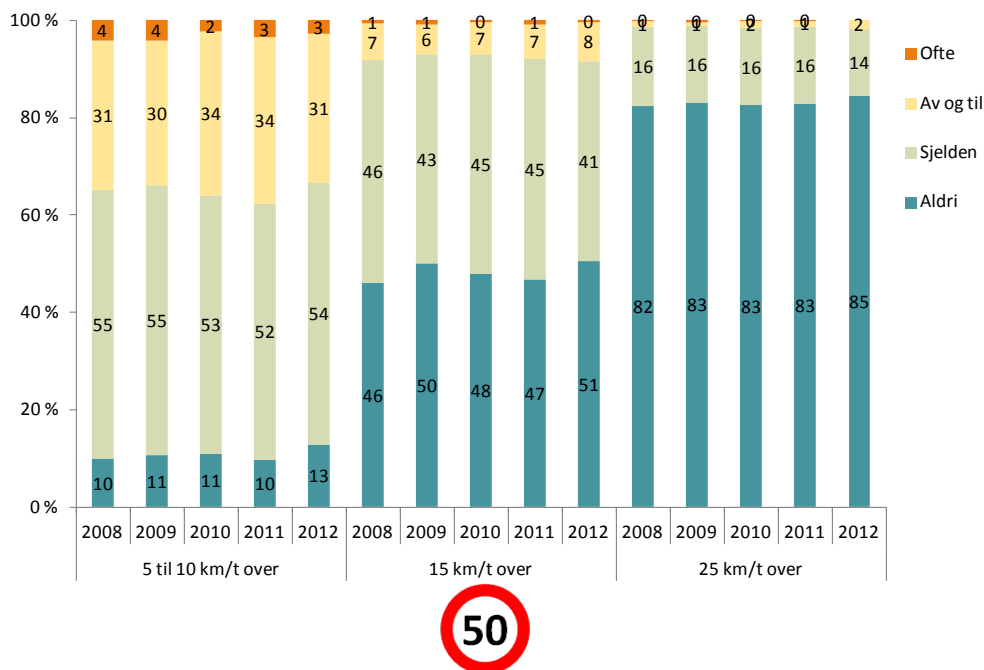


Figur V4.15. Selvrapporterte fartsovertredelser på veier med fartsgrense 30 fordelt på undersøkelse og type overskridelse. Prosentandel. Utvalget er vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

For kjøring 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30, var det allerede før kampanjen så mye som 99 prosent som sa de sjelden eller aldri gjør dette, noe som betyr en svært høy grad av overholdelse og lite rom for ytterligere forbedring.

Som ventet finner vi at andelen som kjører ”av og til” eller ”ofte” over fartsgrensen er klart høyere for 5-10 km/t over enn for 15 km/t over.

I figur V4.16 presenteres analyser av fartsovertredelser på veier med fartsgrense 50. Også her er analysene basert på alle aldersgrupper samlet.



Figur V4.16. Selvrapporterte fartsovertredelser på veier med fartsgrense 50 fordelt på undersøkelse og type overskridelse. Prosentandel. Utvalget er vektet etter aldersgruppe og kjørelengde.

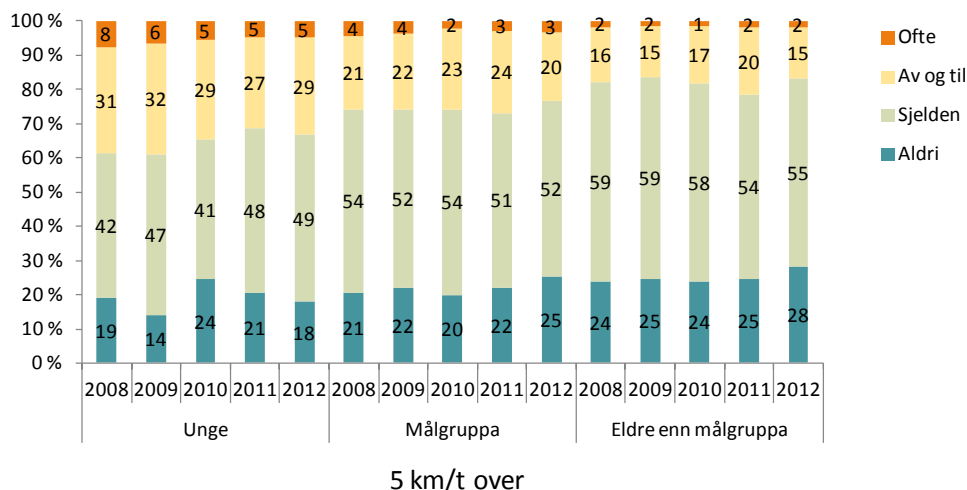
Det er en signifikant endring over tid når det gjelder det å kjøre 5 til 10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50 ($\chi^2 [12, n=10838] = 37, p < 0,001$). Dette skyldes delvis en økning fra 2011 til 2012 i andel respondenter som rapporterer at de "aldri" overskrider fartsgrensen.

Det er også en signifikant økning i andelen som sier at de aldri kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50 ($\chi^2 [12, n=10837] = 21, p < 0,05$).

For kjøring i 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50 er det ingen signifikant endring over tid.

På tvers av alle undersøkelsesårene kjører mellom 34 og 37 prosent av respondentene 5-10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50 "av og til" eller "ofte". Sju til åtte prosent kjører 15 km/t over fartsgrense 50 "av og til" eller "ofte", og én til to prosent kjører 25 km/t over fartsgrense 50 "av og til" eller "ofte".

I figur V4.17 ser vi fordelingen av svar på spørsmål om å kjøre 5 til 10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 blant førere i ulike aldersgrupper. Det er en liten og marginalt signifikant lineær trend både for unge førere ($p=0,05$) og for målgruppa ($p=0,05$) når det gjelder å kjøre 5 til 10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30. For de unge ser det ut til å være en nedgang i andelen som sier de ofte eller av og til kjører over fartsgrensen, mens for målgruppa er det først og fremst en økning i andelen som sier de aldri gjør dette.

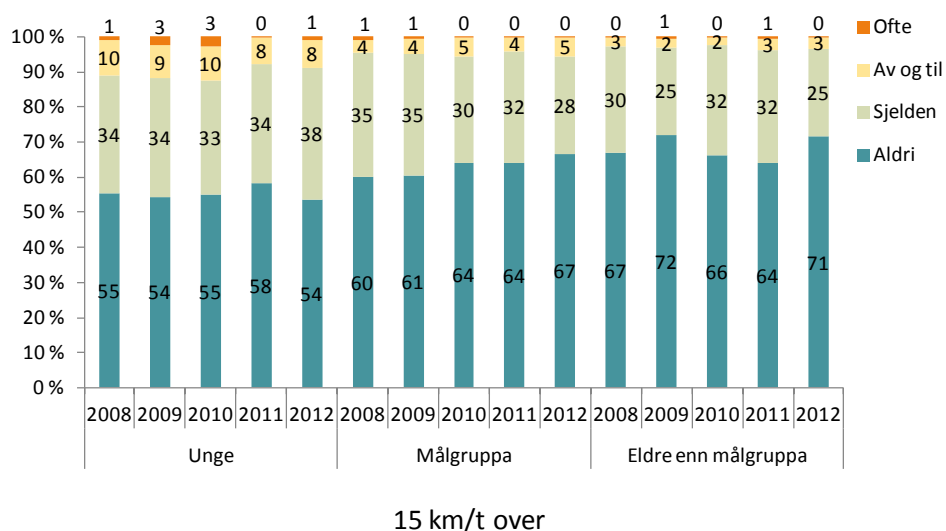


Figur V4.17. Selvrappporterte fartsovertredelser (5 til 10 km/t) på veier med fartsgrense 30 fordelt på undersøkelse og aldersgrupper. Prosentandel. Vektet etter kjørelengde.

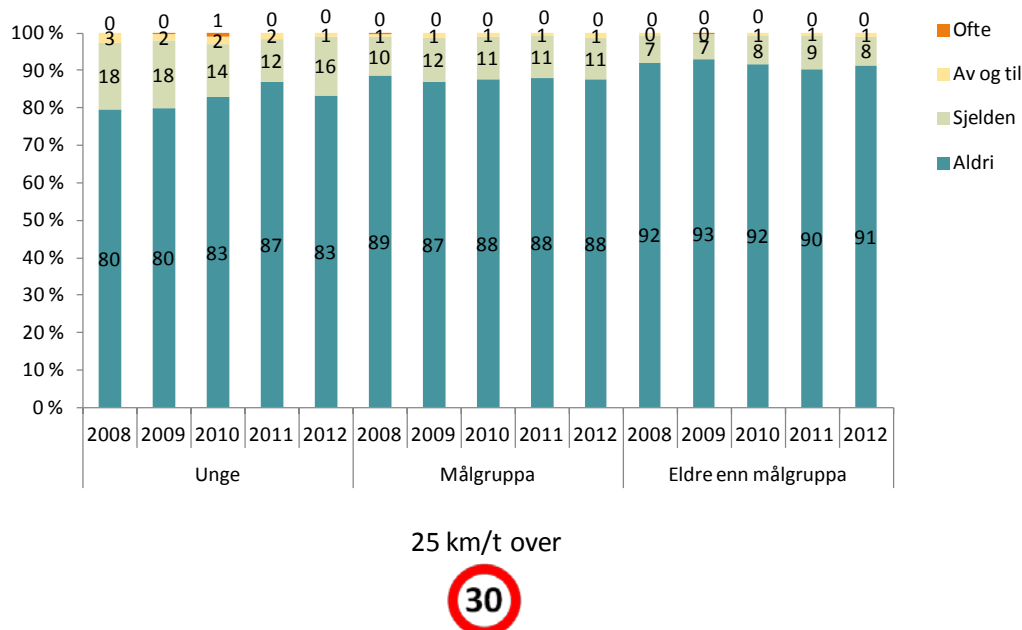
I figur V4.18 ser vi fordelingen av selvrappporterte fartsovertredelser på 15 km/t over på veier med fartsgrense 30 i de ulike aldersgruppene i de fem undersøkelsene.

For målgruppen er det en signifikant økning over tid i andelen som sier at de aldri kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30 ($\chi^2 [12, n=4654] = 28, p < .01$). Verken blant de unge eller blant dem som er eldre enn målgruppa er det noen signifikant forskjell mellom de fem undersøkelsene når det gjelder det å kjøre 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30.

I figur V4.19 ser vi fartsovertredelser på 25 km/t på veier med fartsgrense 30 fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. For den yngste gruppen er det en liten men signifikant lineær trend ($p < 0,05$) som forklares av en økning over tid i andelen som sier at de aldri kjører 25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 30. For målgruppen og dem som er eldre, er det ingen signifikante endringer.

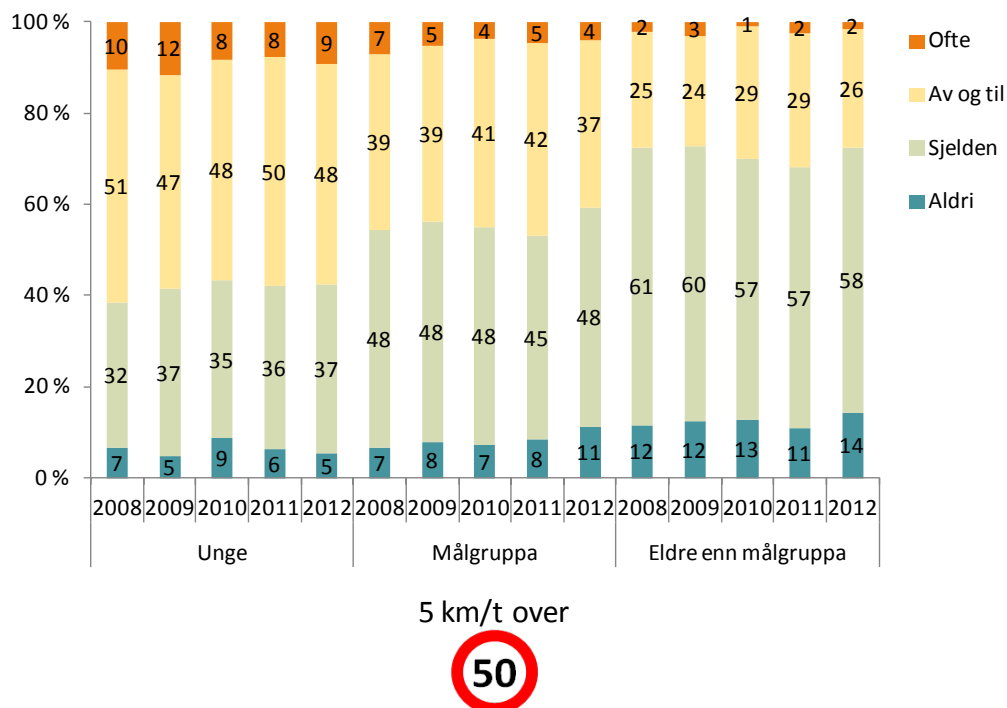


Figur V4.18. Selvrapporterte fartsøvertredelser (15 km/t overskridelse) på veier med fartsgrense 30 fordelt på undersøkelse og aldersgrupper. Vektet etter kjørelengde.



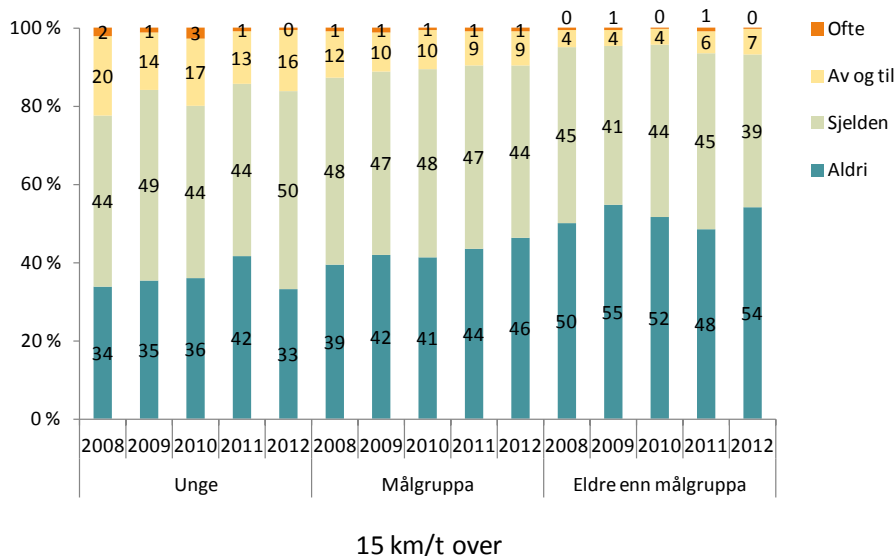
Figur V4.19. Selvrapporterte fartsøvertredelser (25 km/t overskridelse) på veier med fartsgrense 30 fordelt på undersøkelse og aldersgrupper. Vektet etter kjørelengde.

I figur V4.20 ser vi fordelingen av selvrapporterte fartsøvertredelser på 5 til 10 km/t på veier med fartsgrense 50 fordelt på undersøkelse (over tid) og aldersgrupper. Verken for dem som er yngre eller dem som er eldre enn målgruppa er det noen statistisk signifikant forskjell mellom fordelingene når det gjelder å kjøre 5 til 10 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 50. For målgruppa er det derimot en signifikant endring over tid ($\chi^2 [12, n=4654] = 34, p = 0,001$). Det er både en økning i andelen som sier de aldri kjører over fartsgrensen og en nedgang i andelen som ofte gjør det.



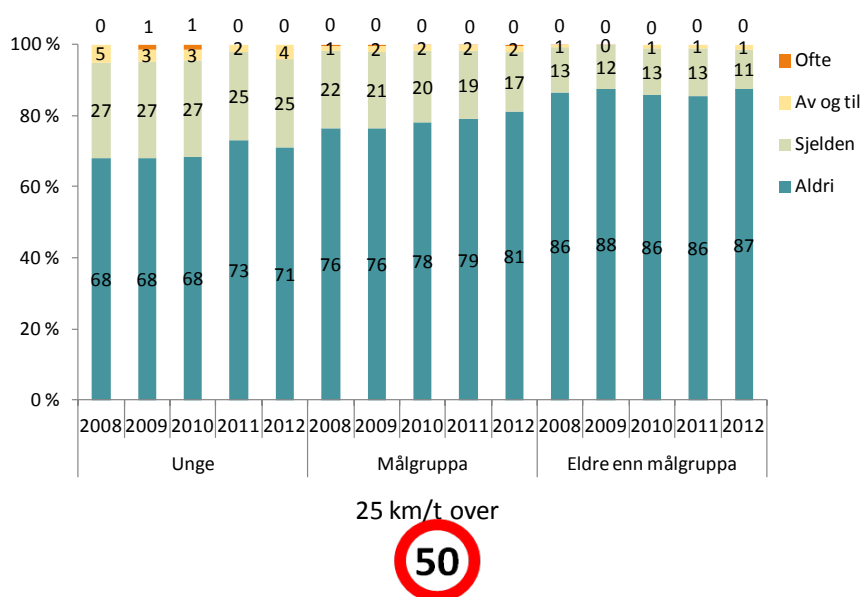
Figur V4.20. Selvrappert fartsovertredelse (5 til 10 km/t) på veier med fartsgrense 50 fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. Vektet etter kjørelengde.

I figur V4.21 ser vi fordelingen av selvrapperte fartsovertredelser på 15 km/t på veier med fartsgrense 50 fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. I målgruppen øker andelen som sier de aldri kjører 15 km/t over fartsgrensen i 50-soner fra 39 prosent i 2008 til 46 prosent i 2012. Det gir en statistisk signifikant lineær trend ($p < 0,001$). For



de andre gruppene er det ingen statistisk signifikante endringer.

Figur V4.21. Selvrapportert fartsovertredelse (15 km/t) på veier med fartsgrense 50 fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. Vektet etter kjørelengde.



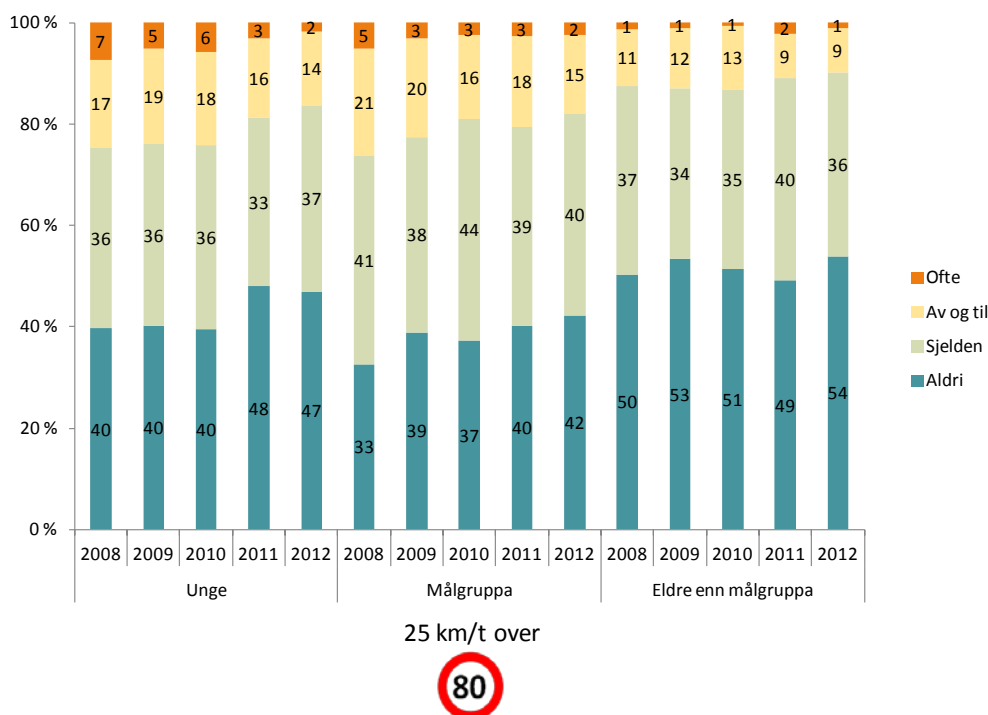
Figur V4.22. Selvrapportert fartsovertredelse (25 km/t) på veier med fartsgrense 50 fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. Vektet etter kjørelengde.

I figur V4.22 ser vi fordelingen av selvrapporterte fartsovertredelser på 25 km/t eller mer på veier med fartsgrense 50 i de ulike undersøkelsene og aldersgruppene. For målgruppen er det en klar og statistisk signifikant forskjell mellom fordelingene (χ^2 [12, n=4655] = 45; $p < 0,001$), som henger sammen med en økning i andelen som sier de aldri kjører mer enn 25 km/t for fort i 50-sone, fra 76 prosent i 2008 til 81 prosent i 2012. For de unge er det også en svakere, men signifikant ($p=0,001$), lineær trend.

En stor del av fartskampanjen fokuserer på det å kjøre litt for fort på veier med fartsgrense 80 (mer spesifikt det å kjøre i 90 km/t sammenlignet med det å kjøre i 80 km/t). Det er derfor spesielt interessant å se på denne atferden. Fra analysene av hele utvalget vet vi at det er en tendens til at en lavere andel rapporterer at de ofte kjører over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 etter enn før kampanjen. I analysene som presenteres her kan vi se om det er en større endring i målgruppa enn i de andre aldersgruppene.

Mer enn 25 km/t over fartsgrense 80

I figur V4.23 presenteres fordelingen av selvrapporterte fartsovertredelser på 25 km/t på veier med fartsgrense 80.



Figur V4.23. Selvrapportert fartsovertredelse (25 km/t) på vei er med fartsgrense 80 fordelt på undersøkelse og aldersgruppe. Vektet etter kjørelengde.

I målgruppa er det en klar og statistisk signifikant forskjell ($\chi^2 [12, n=4655] = 45; p < 0,001$). Andelen som oppgir at de "av og til" eller "ofte" kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 gått ned fra 26 prosent i 2008 til 17 prosent i 2012.

Også blant de helt unge førerne er det en statistisk signifikant lineær trend ($p=0,001$) når det gjelder det å kjøre 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80. For denne gruppen var fordelingene svært like fra 2008 til 2010, med en andel på 24 prosent som oppga at de gjorde dette "av og til" eller "ofte". Denne andelen gikk så ned til 16 prosent fra 2010 til 2012.

Det er ingen forskjell mellom undersøkelsene når det gjelder dem som er eldre enn målgruppa.

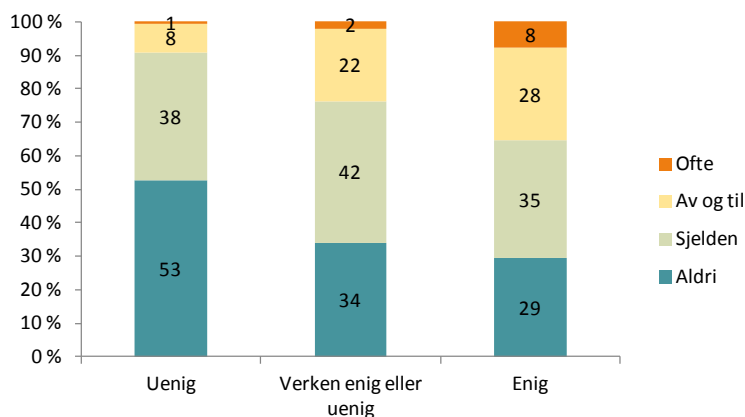
Sammenheng mellom selvrapportert fart, holdninger og sosial aksept

Det er av interesse å undersøke om det er en sammenheng mellom oppfatning om fartsgrenser og sosial aksept på den ene siden, og egen fartsatferd på den andre siden. I figur V4.24 ser vi selvrapportert fartsatferd (25 km/t eller mer over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80) fordelt på om man er enig/uenig i påstanden om at folk flest i Norge synes det er greit å kjøre i 100 km/t på veier med fartsgrense 80.

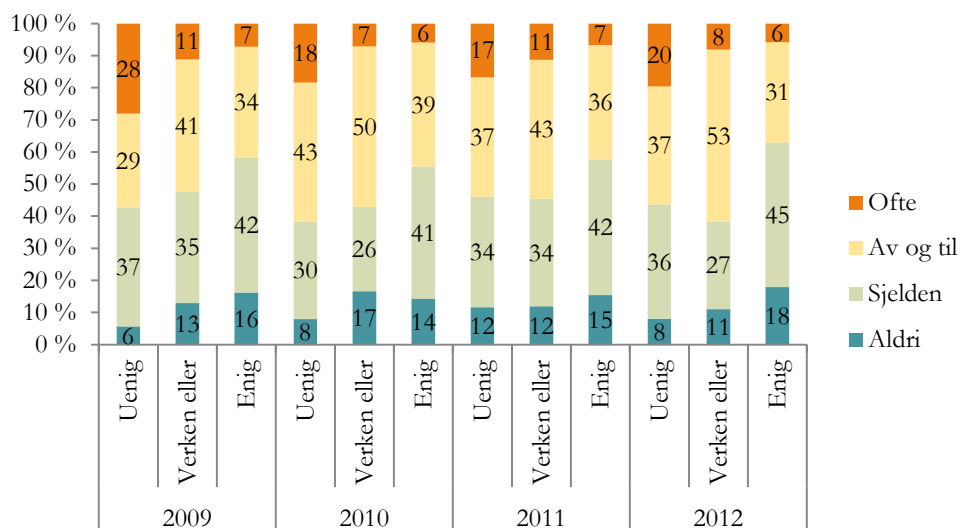
Vi ser en klar sammenheng mellom selvrapportert fartsovertredelse og hvor enig eller uenig man er i påstanden om folk flests oppfatning av å kjøre i 100 i 80-soner; en større andel blant dem som er enig i at folk synes det er greit å kjøre i 100 km/t på veier med fartsgrense 80, rapporterer at de selv ofte eller av og til kjører 25 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense 80 ($\chi^2 [6, n=6412] = 672, p < .001$).

I figur V4.25 ser vi sammenhengen mellom selvrapportert fartsatferd og grad av enighet i påstanden om at "sannsynligheten for å omkomme øker vesentlig ved fart over 70 km/t".

Det er en klar sammenheng mellom egen fartsatferd og i hvilken grad man er enig i denne påstanden. Blant de som er "uenig" i påstanden er det en atskillig høyere andel som svarer at de "ofte" kjører 15 km/t over fartsgrensen enn blant de som er "enig" i påstanden.



Figur V4.24. Selvrapporterte fartsovertredelser (25 km/t over i 80) fordelt på hvor enig/uenig man er i påstanden "I Norge synes folk det er helt greit å kjøre i 100 på veier med fartsgrense 80". Gjennomsnitt for undersøkelsene 2009-2012. Vektet etter kjørelengde.



Figur V4.25. Fartsatferd (15 km/t over i 80) fordelt på enighet/uenighet i påstanden om at sannsynligheten for å omkomme øker vesentlig med fart over 70 km/t. Prosentandel. Undersøkelser 2009-2012. Vektet etter kjørelengde.

Vedlegg 5: Analyser av fartsdata fra Statens vegvesens tellepunkter

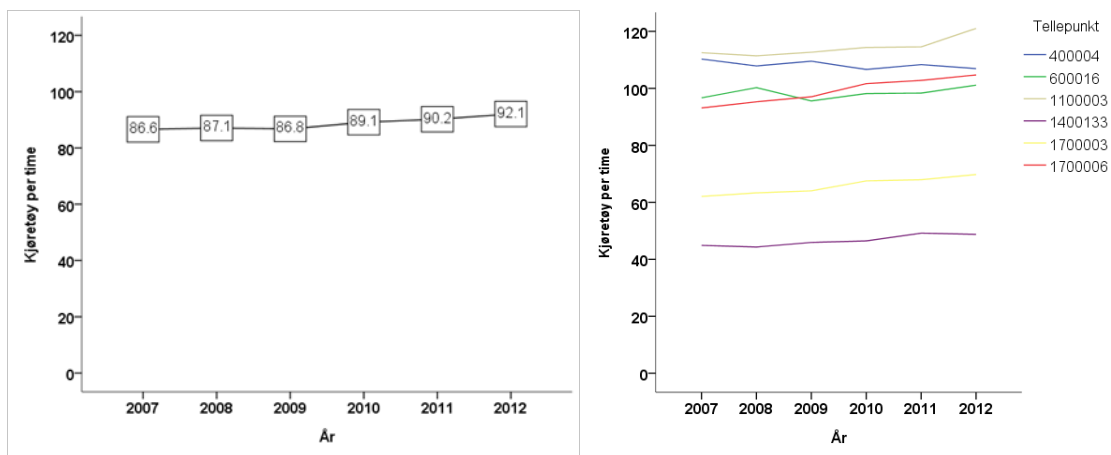
Datagrunnlag

Tabell V5.1 viser en oversikt over tellepunkter som inngår i en eller flere av analysene som presenteres i rapporten.

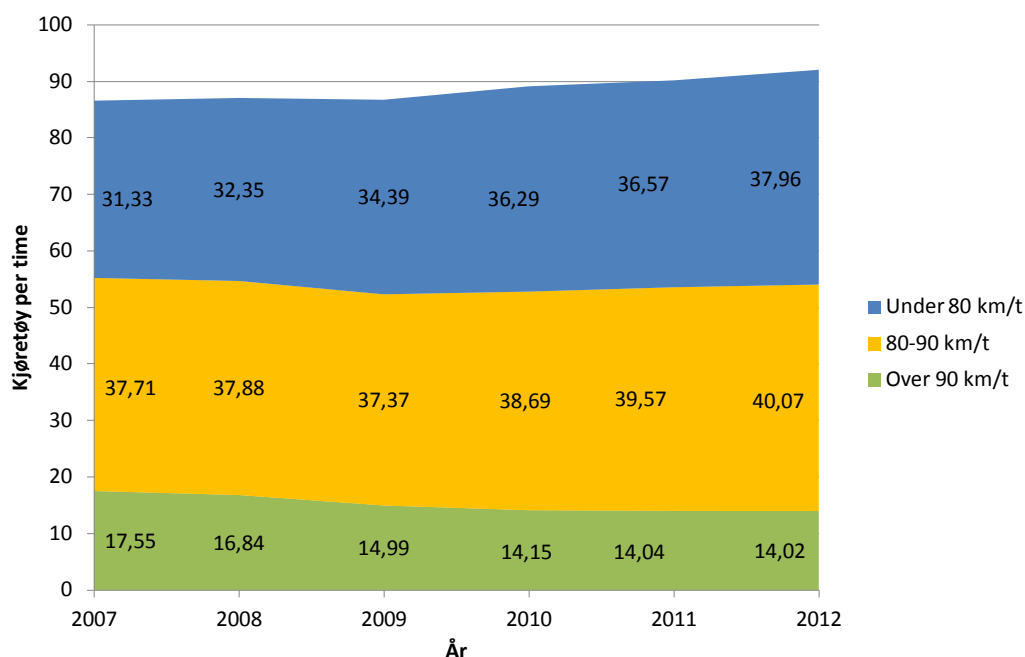
Tabell V5.1. Tellepunkter som er inkludert i analysene.

Nummer	Sted	ÅDT (2010)	Aggregerte analyser		
			2007-2012 (uke 33-35, 37-40)	2007-2012 (uke 33,35,37,38)	2011-2012 (uke 32-43)
400004	Rv3 Motrøa sør	3400	x	x	x
400013	Rv3 Hanekampen	2200			
600016	E16 Nyhus	2800	x	x	x
600033	Rv52 Bjøberg	1300		x	x
800014	E134 Nye Seljord	3700			
1100003	Rv44 Kvasseheim	3400	x	x	x
1200052	Rv7 Gullbotn	4200		x	x
1400005	Rv5 Kaupanger	4200			x
1400133	Rv15 Totland	1400	x	x	x
1500001	E136 Vaage	1700			
1700003	E6 Snåsaheia	2200	x	x	x
1700006	Rv17 Kvatningsmyra	3000	x	x	x

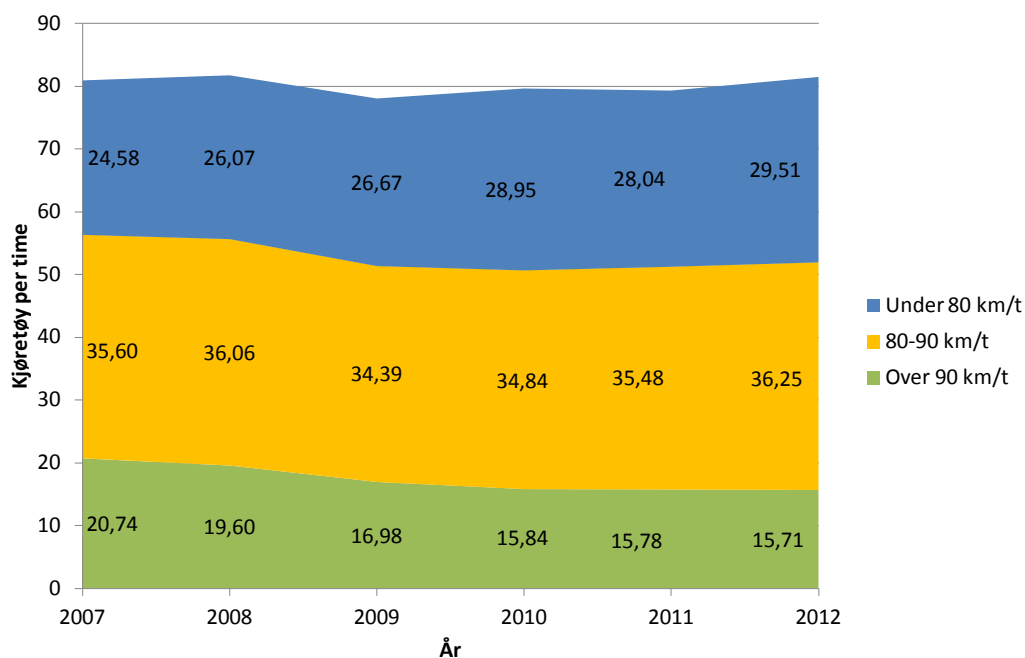
Figur V5.1 viser trafikkmengden i tellepunktene som inngår i hovedanalysen, og figur V5.2 og V5.3 viser fordelingen av trafikken på fartsintervallene under 80 km/t, 80-90 km/t og over 90 km/t.



Figur V5.1. Gjennomsnittlig timetrafikk mellom kl. 10 og 16 i ukene 33-35 og 37-40, etter år. Venstre diagram: Gjennomsnitt over alle tellepunkter. Høyre diagram: Hvert tellepunkt separat.



Figur V5.2. Gjennomsnittlig timetraffic for seks tellepunkter kl. 10-16 i ukene 33-35 og 37-40 etter gjennomsnittsfart og år. Antall kjøretøy.



Figur V5.3. Gjennomsnittlig timetraffic for seks tellepunkter kl. 18-23 i ukene 33-35 og 37-40 etter gjennomsnittsfart og år. Antall kjøretøy.

Alternativ analyse med åtte punkter

Den alternative analysen med åtte tellepunkter (se tabell V5.2) omfatter ukene 33, 35, 37 og 38, dvs. fire uker, til forskjell fra sju uker i analysen som er presentert i hoveddelen av rapporten. Resultatene viser endringer i gjennomsnittsfart av samme størrelsesorden som analysene ovenfor, dvs. en nedgang på 0,8-0,9 km/t fra 2008 til 2012. Det samme gjelder for 85%- og 95%-fraktilene.

Tabell V5.2. Gjennomsnitt av fartsindikatorer og trafikkmengde for 8 tellepunkter for ukene 33, 35, 37 og 38, etter år (2007-2012)

Indikator	Tidspunkt	År					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t)	dag	81,4	80,9	80,3	80,3	80,2	80,1
	kveld	83,1	82,3	81,7	81,4	81,6	81,4
Fart 85%-fraktil	dag	89,4	88,7	88,2	87,9	87,7	87,5
	kveld	91,2	90,3	89,7	89,3	89,4	89,2
Fart 95%-fraktil	dag	96,1	95,2	94,4	94,1	94,0	93,6
	kveld	98,5	97,3	96,5	95,9	96,2	95,9
%andel > 80 km/t	dag	57,4	55,1	53,5	53,0	52,2	51,7
	kveld	63,3	60,3	58,4	57,1	57,7	56,5
Antall > 80 km/t	dag	48	47	46	46	47	48
	kveld	51	51	47	47	47	48
%andel > 90 km/t	dag	17,9	16,6	15,2	14,2	13,7	13,6
	kveld	23,1	21,0	19,4	18,0	18,0	17,8
antall > 90 km/t	dag	15	14	13	12	12	13
	kveld	18	18	15	15	15	15
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	84	86	86	87	89	93
	kveld	80	85	80	82	81	84

Sammenligning mellom 2011 og 2012

For årene 2011 og 2012 var data tilgjengelige for hele perioden fra og med uke 32 til og med uke 43, dvs. 12 uker, for ni tellepunkter. Analysen av disse dataene viste bare små endringer i alle fartsindikatorene. eksempelvis var gjennomsnittsfarten 0,1 km/t lavere i 2012 enn i 2011 (fra 79,2 til 79,1 km/t) på dagtid og 0,4 km/t lavere på kveldstid (fra 80,6 til 80,2 km/t). Andelen som kjørte over 80 km/t var 0,8

prosentpoeng lavere i 2012 enn i 2011 på dagtid (ned fra 47,3 til 46,5 prosent) og 1,8 prosentpoeng på kveldstid (ned fra 52,8 til 51,0 prosent).

Andre enkeltpunkter

To tellepunkter inngår ikke i noen av de aggregerte analysene, fordi det ikke foreligger komplette data for de aktuelle ukene. For disse punktene har vi gjort separate analyser på tilgjengelige data; dvs. at utvalget av uker/år varierer mellom tellepunktene. Også for de punktene som inngår i de aggregerte analysene er det foretatt analyser av hvert enkelt punkt, hvor alle uker/år med tilgjengelige data inngår (dvs. at observasjonsperiodene varierer fra punkt til punkt). For hvert punkt har vi innenfor tidsrommet fra uke 32 til 43 valgt ut uker hvor det som et minimum foreligger sammenlignbare data for alle årene 2008-2012 (tabellene V5.3 – V5.14). Resultatene for disse punktene stemmer rimelig godt overens med de aggregerte analysene ovenfor. Når vi sammenligner 2008 og 2012, varierer endringen i gjennomsnittsfart fra en nedgang på 1,9 km/t til en økning på 1,8 km/t.

Det ble påpekt i forbindelse med hovedanalysen at den største nedgangen skjedde fra 2008 til 2009, og en interessant observasjon i den forbindelse er at farten gikk ned fra 2008 til 2009 for 11 av de 12 enkeltpunktene som er listet opp i tabell V5.1 (samt for 2 av 3 utelatte punkter med høy trafikk), noe som tyder på at dette var en gjennomgående endring og ikke utrykk for stor nedgang bare i noen få punkter.

Tabell V5.3. Motrøa (uke 32 – 43)

Indikator	Tidspunkt	År					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t) (alle timer)	dag	82,3	81,9	80,2	80,8	80,6	80,5
	kveld	83,8	82,8	81,2	81,6	81,8	81,3
Fart 85%-fraktil	dag	90,7	90,3	88,6	88,4	88,4	88,0
	kveld	92,6	91,9	89,9	89,7	89,8	89,0
Fart 95%-fraktil	dag	97,3	96,8	94,4	94,4	94,3	93,5
	kveld	100,0	98,6	96,4	96,1	96,2	95,4
%andel>80 km/t	dag	64,8	62,5	56,9	56,8	58,8	56,7
	kveld	70,7	67,4	61,5	60,5	63,2	60,2
Antall> 80 km/t	dag	70	66	61	60	64	60
	kveld	73	68	59	58	62	58
%andel>90 km/t	dag	20,3	20,0	13,6	14,1	13,6	12,4
	kveld	25,8	24,7	17,2	17,3	16,7	15,1
antall>90 km/t	dag	22	21	15	15	15	13
	kveld	27	25	17	17	16	15
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	109	106	107	106	108	106
	kveld	103	101	96	96	98	96
Standardavvik	dag	10,9	10,5	10,6	10,0	9,9	9,7
	kveld	11,1	10,9	10,5	10,1	10,0	9,6

Tabell V5.4. Hanekampen (uke 36 – 43)

Indikator	Tidspunkt	År				
		2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t, alle timer)	dag	91,9	90,6	89,9	88,3	89,4
	kveld	92,8	91,2	90,7	88,5	90,2
Fart 85%-fraktil	dag	100,2	98,4	97,3	95,3	96,4
	kveld	100,4	98,5	97,5	95,2	96,7
Fart 95%-fraktil	dag	108,3	106,2	105,1	102,7	103,8
	kveld	109,2	106,9	105,5	102,6	104,5
%andel>80 km/t	dag	89,7	87,3	86,6	83,7	87,9
	kveld	89,4	85,8	86,7	82,1	88,3
Antall> 80 km/t	dag	53	51	50	50	51
	kveld	61	57	57	55	58
%andel>90 km/t	dag	45,6	40,7	37,4	34,8	36,0
	kveld	41,3	38,3	35,9	32,7	34,1
antall>90 km/t	dag	27	24	22	21	21
	kveld	28	26	24	22	22
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	59	58	58	60	58
	kveld	68	67	66	66	66
Standardavvik	dag	9,9	9,5	9,1	9,1	8,5
	kveld	10,1	9,6	9,0	9,3	8,4

Tabell V5.5. Nybus (uke 32-42)

Indikator	Tids- punkt	År							
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t, alle timer)	dag	85,8	85,9	85,8	85,1	84,8	83,5	82,7	83,9
	kveld	85,9	85,7	85,8	85,3	84,8	83,4	83,4	84,0
Fart 85%-fraktil	dag	93,2	93,3	93,0	92,3	92,1	90,7	89,6	91,0
	kveld	93,0	93,1	93,1	92,6	92,3	90,6	90,7	91,5
Fart 95%-fraktil	dag	100,5	100,6	100,3	99,4	99,2	97,5	96,4	97,8
	kveld	100,3	99,9	100,1	99,2	99,0	96,9	97,3	98,1
%andel>80 km/t	dag	76,8	76,0	74,5	73,4	72,2	66,2	62,0	70,2
	kveld	76,1	75,6	74,4	74,3	71,9	65,6	65,4	69,6
Antall> 80 km/t	dag	70	70	69	69	65	65	60	70
	kveld	85	86	85	82	75	71	65	72
%andel>90 km/t	dag	26,7	27,0	26,5	24,2	23,2	19,2	17,1	21,7
	kveld	27,1	26,5	27,4	25,0	23,9	19,5	19,8	22,5
antall>90 km/t	dag	24	25	25	23	21	19	17	22
	kveld	30	30	31	28	25	21	20	23
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	91	93	93	94	91	98	97	99
	kveld	112	113	114	110	104	108	99	104
Standardavvik	dag	9,1	9,1	8,9	9,0	9,1	8,7	8,5	8,8
	kveld	8,6	10,2	8,7	8,7	8,9	9,8	8,6	9,0

Tabell V5.6. Bjøberg (uke 32 – 43)

Indikator	Tidspunkt	År					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t, alle timer)	dag	82,2	80,7	80,2	83,4	82,2	83,7
	kveld	87,4	85,0	85,1	87,3	85,4	86,3
Fart 85%-fraktil	dag	93,6	91,1	90,8	93,6	91,6	93,2
	kveld	97,7	94,6	94,7	96,3	94,8	95,5
Fart 95%-fraktil	dag	101,2	98,7	98,0	100,8	99,3	100,5
	kveld	106,0	103,1	102,7	104,0	103,3	103,4
%andel>80 km/t	dag	59,8	52,2	55,2	65,9	58,1	64,1
	kveld	69,7	61,8	65,7	73,8	65,6	68,2
Antall> 80 km/t	dag	18	17	19	24	24	29
	kveld	23	22	23	29	27	31
%andel>90 km/t	dag	27,9	21,2	23,3	28,6	22,9	28,0
	kveld	35,9	28,6	31,6	35,6	29,6	33,7
antall>90 km/t	dag	8	7	8	10	10	13
	kveld	12	10	11	14	12	15
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	30	32	34	36	42	45
	kveld	34	36	34	39	41	46
Standardavvik	dag	15,2	14,9	13,6	12,6	12,6	12,4
	kveld	15,2	14,0	13,2	12,6	12,9	12,5

Tabell V5.7. Nye Seljord (uke 32-35, 38-43)

Indikator	Tids- punkt	År							
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t, alle timer)	dag	79,3	79,6	79,3	79,5	79,0	78,8	77,5	79,9
	kveld	81,0	81,3	81,1	81,4	80,7	80,3	80,4	82,1
Fart 85%-fraktil	dag	88,0	88,4	88,0	88,1	87,5	87,2	85,9	88,0
	kveld	90,1	90,4	90,4	90,5	89,7	89,1	89,4	90,8
Fart 95%-fraktil	dag	94,6	95,2	94,7	95,0	94,1	93,7	92,3	94,3
	kveld	97,4	98,0	97,8	97,9	97,0	96,2	96,6	97,5
%andel>80 km/t	dag	48,0	48,2	46,1	47,9	44,5	43,6	43,5	49,2
	kveld	51,8	54,4	53,0	54,7	51,3	50,1	52,7	58,2
Antall> 80 km/t	dag	51	59	56	58	54	54	55	63
	kveld	52	62	60	63	59	58	56	66
%andel>90 km/t	dag	14,0	14,9	14,9	14,3	14,3	13,6	11,9	15,3
	kveld	17,3	19,3	19,9	19,1	18,8	17,4	17,5	21,8
antall>90 km/t	dag	15	18	18	17	17	17	15	20
	kveld	17	22	22	22	22	20	19	25
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	120	122	121	121	122	124	126	128
	kveld	110	115	112	116	115	115	106	113
Standardavvik	dag	9,8	10,0	9,9	9,7	9,8	9,5	10,2	9,3
	kveld	10,2	10,4	10,4	10,2	10,1	9,9	10,1	10,0

Tabell V5.8. Kvassheim (uke 32 – 43)

Indikator	Tidspunkt	År						
		2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t, alle timer)	dag	80,6	80,5	80,3	79,8	79,5	79,4	79,0
	kveld	83,6	83,2	82,7	82,5	81,9	81,9	81,1
Fart 85%-fraktil	dag	89,3	89,3	88,9	88,3	87,8	87,9	87,7
	kveld	92,8	92,7	92,1	91,7	91,0	91,0	90,4
Fart 95%-fraktil	dag	95,9	95,8	95,4	94,7	94,0	94,0	93,9
	kveld	101,2	100,7	100,0	99,3	98,3	98,6	97,7
%andel>80 km/t	dag	56,1	56,2	54,7	51,7	50,8	50,9	49,5
	kveld	63,8	69,4	62,2	61,4	58,6	59,2	56,3
Antall> 80 km/t	dag	56	63	60	59	59	58	59
	kveld	50	54	52	54	51	51	51
%andel>90 km/t	dag	15,7	15,6	14,8	13,2	12,7	12,6	12,1
	kveld	24,2	23,9	22,2	21,0	19,8	19,5	18,2
antall>90 km/t	dag	16	17	16	15	15	14	15
	kveld	19	20	19	18	17	17	17
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	99	112	110	114	116	113	120
	kveld	78	84	84	88	87	86	91
Standardavvik	dag	10,8	10,7	10,3	10,0	9,6	9,7	10,2
	kveld	11,2	11,9	11,5	11,2	10,5	11,0	11,1

Tabell V5.9. Gullbotn (uke 33, 35-38, 41-42)

Indikator	Tidspunkt	År						
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t; alle timer)	dag	75,6	75,0	75,0	74,2	74,1	74,5	74,3
	kveld	76,2	75,5	75,6	74,8	73,9	74,9	74,4
Fart 85%-fraktil	dag	83,3	83,1	82,5	81,9	81,3	81,4	81,0
	kveld	83,8	83,7	83,0	82,6	81,5	81,9	81,5
Fart 95%-fraktil	dag	89,3	88,8	88,0	87,2	86,8	86,6	86,2
	kveld	90,3	90,2	89,4	88,6	87,3	87,5	87,3
%andel>80 km/t	dag	28,6	27,9	25,7	23,8	22,8	21,5	20,2
	kveld	31,1	30,5	28,0	26,9	24,3	23,8	21,7
Antall> 80 km/t	dag	32	30	31	28	28	27	27
	kveld	39	33	36	32	32	28	28
%andel>90 km/t	dag	5,9	5,4	4,7	4,0	3,8	3,5	3,1
	kveld	7,4	6,8	6,2	5,6	5,0	4,5	4,2
antall>90 km/t	dag	7	6	6	5	5	4	4
	kveld	9	7	8	7	6	5	5
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	110	108	120	116	123	127	133
	kveld	124	108	128	118	130	118	130
Standardavvik	dag	11,5	12,1	10,7	11,8	11,4	10,1	9,6
	kveld	10,7	11,9	10,3	11,6	11,1	9,7	9,5

Tabell V5.10. Kaupanger (uke 35 – 36)

Indikator	Tids- punkt	År							
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t; alle timer)	dag	76,4	74,1	77,4	77,3	75,6	75,2	75,6	75,4
	kveld	78,1	77,3	79,1	78,9	77,6	77,4	77,5	77,3
Fart 85%-fraktil	dag	83,6	81,6	84,4	84,3	82,8	82,1	82,4	82,1
	kveld	85,8	85,2	86,6	86,3	85,3	84,4	84,5	84,2
Fart 95%-fraktil	dag	89,5	88,2	90,7	90,5	88,7	87,6	87,7	87,4
	kveld	92,5	93,6	94,3	93,2	92,6	91,7	91,2	91,0
%andel>80 km/t	dag	31,1	26,3	34,9	34,9	28,2	25,5	26,9	25,7
	kveld	39,1	36,6	42,8	41,5	36,0	34,6	34,9	33,9
Antall> 80 km/t	dag	36	31	44	44	38	35	39	39
	kveld	36	35	43	42	36	38	38	39
%andel>90 km/t	dag	5,7	4,4	6,1	5,8	4,3	3,5	3,5	3,1
	kveld	8,8	8,5	9,7	9,0	8,0	6,3	6,5	6,2
antall>90 km/t	dag	7	5	8	7	6	5	5	5
	kveld	8	8	10	9	8	7	7	7
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	115	119	125	127	137	138	145	151
	kveld	91	97	101	102	106	109	110	114
Standardavvik	dag	8,7	9,7	9,1	9,3	9,3	9,1	8,4	8,9
	kveld	9,2	10,2	9,8	9,3	9,4	8,9	9,0	8,9

Tabell V5.11. Totland (uke 32 – 41)

Indikator	Tidspunkt	År						
		2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t; alle timer)	dag	80,4	80,7	80,3	81,0	80,3	80,8	79,9
	kveld	83,0	82,4	82,3	83,2	82,1	82,5	81,6
Fart 85%-fraktil	dag	89,2	89,4	88,9	89,8	88,7	89,2	87,8
	kveld	92,3	91,8	91,9	92,6	91,0	91,7	90,2
Fart 95%-fraktil	dag	95,9	96,0	95,7	96,9	95,0	96,0	94,2
	kveld	100,1	99,4	99,4	100,5	98,3	99,1	97,3
%-andel>80 km/t	dag	54,3	55,5	53,2	56,4	53,9	56,0	51,4
	kveld	63,5	62,0	61,4	64,5	61,1	62,5	58,3
Antall> 80 km/t	dag	24	25	24	26	26	28	25
	kveld	22	23	23	23	23	24	22
%-andel>90 km/t	dag	15,7	16,5	15,5	17,2	14,6	15,8	12,4
	kveld	23,1	22,5	22,2	24,5	20,5	22,1	18,4
antall>90 km/t	dag	7	7	7	8	7	8	6
	kveld	8	8	8	9	8	9	7
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	43	46	45	46	48	49	49
	kveld	34	37	37	36	38	39	38
Standardavvik	dag	10,4	9,7	9,8	9,9	9,7	9,5	9,0
	kveld	10,9	10,8	11,0	10,9	10,4	10,5	9,8

Tabell V5.12. Vaage (uke 35 – 39)

Indikator	Tids- punkt	År							
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t; alle timer)	dag	79,8	79,9	79,4	78,7	78,2	78,2	78,2	79,7
	kveld	80,3	81,0	80,7	79,9	79,8	79,8	79,8	81,7
Fart 85%-fraktil	dag	89,5	89,7	89,1	88,3	87,6	87,5	87,5	88,9
	kveld	90,2	90,8	90,3	89,1	88,7	89,1	89,0	90,7
Fart 95%-fraktil	dag	96,0	96,0	95,5	94,5	93,6	93,7	93,7	96,6
	kveld	97,3	98,3	97,6	96,8	95,6	96,1	95,9	99,6
%andel>80 km/t	dag	56,0	56,3	52,6	50,8	48,2	49,3	48,7	53,9
	kveld	57,7	59,4	57,8	54,5	52,4	53,7	54,1	58,9
Antall> 80 km/t	dag	23	24	25	24	22	23	23	25
	kveld	28	30	30	29	26	28	27	29
%andel>90 km/t	dag	16,4	16,3	14,7	12,9	11,8	12,3	12,1	12,8
	kveld	17,6	18,8	17,9	15,5	14,6	15,2	14,8	17,5
antall>90 km/t	dag	7	7	7	6	5	6	6	6
	kveld	9	10	9	8	7	8	7	9
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	42	43	48	47	46	46	47	46
	kveld	48	51	51	53	50	52	50	50
Standardavvik	dag	11,8	11,8	12,2	11,9	11,7	11,2	11,2	11,7
	kveld	11,4	11,7	11,6	11,6	11,2	11,4	11,1	11,6

Tabell V5.13. Snåsabeia (uke 32 – 43)

Indikator	Tids- punkt	År							
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t; alle timer)	dag	86,4	86,9	86,1	87,4	86,8	85,3	85,4	84,1
	kveld	87,2	87,5	86,9	87,7	87,3	85,6	86,0	85,0
Fart 85%-fraktil	dag	94,1	94,6	93,6	94,7	94,1	92,1	92,2	90,7
	kveld	94,9	95,2	94,6	95,2	94,6	92,8	92,9	91,9
Fart 95%-fraktil	dag	100,7	101,3	100,4	101,4	100,5	98,5	98,7	96,8
	kveld	101,8	102,0	101,7	102,0	101,4	99,4	99,3	98,3
%andel>80 km/t	dag	76,4	77,7	74,5	80,9	79,8	73,4	74,7	70,0
	kveld	78,1	78,3	76,3	81,1	80,0	74,0	76,4	72,4
Antall> 80 km/t	dag	44	47	46	51	51	49	51	48
	kveld	47	49	48	51	51	49	51	48
%andel>90 km/t	dag	30,4	31,9	28,9	32,6	31,4	24,0	24,1	20,0
	kveld	33,0	34,5	31,2	34,0	33,6	26,0	26,8	23,4
antall>90 km/t	dag	18	19	18	21	20	16	16	14
	kveld	20	22	20	21	21	17	18	16
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	58	60	62	63	64	66	68	68
	kveld	61	63	62	63	63	67	67	66
Standardavvik	dag	9,2	9,1	9,0	8,7	8,5	8,2	8,1	7,9
	kveld	9,1	9,1	9,2	8,8	8,6	8,9	8,1	8,0

Tabell V5.14. Kvatningsmyra (uke 32 – 43)

Indikator	Tids- punkt	År							
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gjennomsnittsfart (km/t; alle timer)	dag	80,8	80,9	81,5	81,2	80,1	81,2	81,3	80,5
	kveld	81,5	81,1	82,1	81,6	80,4	81,8	81,9	81,5
Fart 85%-fraktil	dag	87,7	87,8	88,7	88,1	86,7	87,9	87,9	87,1
	kveld	89,4	89,0	90,1	89,2	87,9	89,2	89,6	89,1
Fart 95%-fraktil	dag	94,1	94,4	95,4	94,6	92,6	94,2	94,3	93,6
	kveld	97,1	96,8	98,0	96,2	94,7	96,6	96,7	96,5
%andel>80 km/t	dag	53,1	52,5	55,6	54,9	48,9	55,0	55,4	50,6
	kveld	55,2	53,5	58,3	57,1	51,6	57,6	58,7	55,6
Antall> 80 km/t	dag	49	49	51	51	47	55	56	52
	kveld	41	40	42	42	37	43	44	41
%andel>90 km/t	dag	12,3	12,4	14,9	13,4	10,5	13,2	12,9	11,9
	kveld	16,1	15,5	18,1	15,8	13,3	16,5	16,7	15,9
antall>90 km/t	dag	11	11	14	13	10	13	13	12
	kveld	12	12	13	12	10	12	13	12
Trafikkmengde (kjøretøy per time)	dag	92	92	92	93	95	99	101	104
	kveld	75	75	72	74	72	74	75	73
Standardavvik	dag	8,9	8,9	11,5	11,5	10,0	9,6	10,4	10,7
	kveld	9,7	9,8	11,0	13,0	13,1	10,8	10,4	10,1

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