

Sammendrag:

Kunnskaper om og holdninger til trafiksikkerhet - 2008. Status og tendenser

Rapporten beskriver en undersøkelse gjennomført i 2008 for å vurdere holdninger, kunnskap og atferd relatert til trafiksikkerhet, og sammenligner resultatene med undersøkelser foretatt siden 1998. Vi ser en stadig økning i selvrapportert sykkelhjembruk, et vedvarende høyt nivå av selvoppgitt kjøring over fartsgrensene, reduserte positive holdninger mot lavere fartsgrenser, og en økning i positive holdninger for det eksisterende promillenivået på 0,2. I tillegg drøftes forskjeller i forhold til alder, kjønn, region, utdanning, inntekt og kjørelengde. Hensikten med undersøkelsen er å gi innblikk i trafikantens mentalitet og atferd for å bedre utforme trafiksikkerhetstiltak framover.

Bakgrunn og formål

Rapporten presenterer data fra en tilstandsundersøkelse av et utvalg av den norske befolkningen, som angir kunnskap, atferd og holdninger overfor trafiksikkerhet. Den er et ledd i en serie slike undersøkelser foretatt i Staten vegvesens regi i 1998, 2000, 2002 og 2004.

Rapporten har to formål eller problemstillinger

- i. Å beskrive kunnskap, atferd og holdninger i 2008 og sammenligne dem med tidligere år.
- ii. Å sammenligne telefon- og nettundersøkelsesmetoder for å kunne trekke konklusjoner om en overgang fra telefon til nett i framtida.

Undersøkelsen omfatter derfor tre ulike metoder for datainnsamling i) en telefonundersøkelse, ii) en nettundersøkelse med invitasjonsbrev og iii) en nettundersøkelse blant paneldeltakere. Den første problemstillingen søkes besvart med data fra telefonundersøkelsen, mens data fra alle undersøkelsene er brukt for å belyse den andre problemstillingen.

Resultater fra telefonundersøkelsen

Opplegget for telefonundersøkelsen var som følger:

- Telefonundersøkelse med 1500 respondenter.
- Respondentene ble stilt 40 spørsmål om kunnskap, atferd og holdninger, og disse er stort sett det samme som i tidligere år.
- Utvalget er vektet etter alder slik at det representerer den norske befolkningen med hensyn til alder, kjønn og geografi.

86 prosent av utvalget har førerkort for bil, 79 prosent disponerer bil og 47 prosent kjører over 12.000 km i året.

Kunnskap

For å få et innblikk i befolkningens kunnskapsnivå i forhold til trafikksikkerhet og straffenivåer for ulike overtredelser, ble det blant annet spurt om hvor mange som blir drept i trafikken hvert år, hva bøtenivået er for å kjøre for fort på veg med 80 km/t, hva straffen er for å kjøre med promille (hhv høy og lav), hvilke overtredelser man får prikker i førerkortet for og hvor mange prikker man får for å kjøre for fort på en veg med 80 km/t. Et flertall av befolkningen vet fortsatt ikke svarene på flertallet av de kunnskapsspørsmål vi stilte. At det er få riktige svar i tillegg til at usikkerheten knyttet til disse spørsmålene generelt er stor, tyder på at kunnskapsnivået er lavt. Generelt ser man at kvinner er mest usikre i forhold til disse spørsmålene, og at menn i noe større grad svarer riktig på dem.

Det har skjedd en liten men signifikant nedgang i kunnskapsnivået i forhold til antall drepte i trafikken siden 2004. Når det gjelder hvilken straff man får for å kjøre med promille på 1,6, er det en økt bevissthet om at en får både bot og ubetinget fengsel. Kunnskapsnivået om boten for lav promille har økt noe siden 2004, men er fortsatt svært lav. Andelen som oppgir rett svar på overtredelser som gir prikker i førerkortet har også økt siden 2004, men det er ikke noen signifikant endring i kunnskap om antall prikker i førerkortet for å kjøre for fort i 80-sone.

Atferd

Mens kunnskapsnivået generelt sett fortsatt er lavt blant utvalget i 2008, ser vi at de fleste endringene over tid er positive når det gjelder kunnskap om straff for lovbrudd i trafikken. Derfor er det interessant å se om det er en forbedring i den type atferd som fører til straff. Det har ikke skjedd en signifikant endring i promillekjøring siden 2004, ifølge de svar folk selv oppgir. Det har heller ikke skjedd positive endringer når det gjelder fart.

I 2008 stilte vi også noen nye spørsmål om atferd blant bilister. Vi ser av disse at det er færre som sier de bruker bilbelte i baksetet enn i forsetet. Videre ser vi at 30 prosent av de spurte har vært redd for å sovne bak rattet i løpet av det siste året, og at så mange som 29 prosent sier de har stoppet opp for å sove når de har vært trøtte.

Det er interessant å sammenligne trafikksikkerhetsatferd blant myke trafikanter med den blant bilister. Regelmessig sykkelhjelmbruk har økt betydelig fra 2004 til

2008 (fra 35 til 44 prosent), og refleksbruk blant fotgjengere har også økt i denne perioden. Mens vi ikke kan se at bilistenes atferd har blitt forbedret i de siste årene, kan vi altså se klare positive endringer i selvrapportert atferd blant myke trafikanter.

Holdninger

Når man ser på endringene i holdninger til påbud om refleks og hjelmbruk, kan det virke som forbedringene i trafikantatferd ikke er begrunnet av holdningsendringer. Andelen som er enig i at sykkelhjelme bør være påbudt har ikke endret seg, og andelen som er enig i at refleks bør være påbudt har faktisk sunket litt siden 2004. Men her er det viktig å huske at holdningsspørsmålene spør om meninger om påbud og ikke om hvordan man bør oppføre seg i trafikken.

Andelen respondenter som støtter den eksisterende promillegrensen har vokst signifikant over tid. I 2008 er det kun 27 prosent som mener at den bør økes tilbake til det opprinnelige nivået på 0,5 promille (andelen var 53 prosent i 2002).

I 2008 er det imidlertid en lavere andel som ønsker reduserte fartsgrenser i boligområder enn tidligere. På grunn av dette kan man si at holdningene til fart har beveget seg motsatt veg av holdningene til promille.

Folk er mer og mer velvillige til forslaget om fartssperrer som gjør at biler blir mer ubehagelige å kjøre når man kjører over fartsgrensen, selv om nivået fremdeles ikke er høyt (38 prosent enige). Holdninger til at biler blir helt hindret fra å kunne kjøre over fartsgrensen har ikke endret seg.

Mens flere folk nå mener at sikkerheten på vegene er for dårlig, er det ikke noen endringer med hensyn til folks villighet til selv å ta ansvar for å tilpasse farten til forholdene. De alle fleste mener fortsatt at det er Staten vegvesens ansvar å sørge for sikkerhet på vegene.

Mer enn halvparten nå mener at bilister bør ha vikeplikt for syklister når en sykkelveg krysser en bilveg, en mening som står i motsetning til trafikkreglene.

Sammenligning av datainnsamlingsmetoder

Det er klare forskjeller på de ulike datainnsamlingsmetodene. Sammenlignet med de som svarer per telefon, er de som besvarer på nett via invitasjonsbrev oftere menn, over 30 år, med lavere husholdningsinntekt. De som svarer på nettpanel er oftere høyt utdannede. Merkelig nok er kun 2 prosent av de som besvarte invitasjonsbrevet under 30 år gamle. Om vi kontrollerer for forskjeller i bakgrunnsfaktorer ved bruk av logistisk regresjonsanalyse, kan vi se at selve metoden også kan påvirke måten folk svarer på. De som sitter på nettpanel er signifikant forskjellig fra telefonrespondenter på 7 av 9 spørsmål. De oppgir flere rette svar på kunnskapsspørsmål enn de som svarer i telefon. De sier oftere enn de som svarer i telefon at de ikke kjører for fort og oppgir også oftere at de er mot ulike typer straffer. Imidlertid er det lite som tyder på at de som svarer på nett via invitasjonsbrev svarer signifikant forskjellig fra de som svarer i telefon.

Forskjellene i svarene på kunnskapsspørsmål kunne potensielt vært forårsaket av den ekstra tid man får til å besvare ved bruk av nett. Siden vi fant forskjeller for

svarene fra de som deltok i webpanel, og ikke fra de som deltok på web med invitasjonsbrev, kan vi imidlertid konkludere med at det ikke er bruken av internett, men *rekrutteringsmetoden* som skaper forskjeller.

Basert på dette er det trolig ikke noe i veien for at den neste undersøkelsen gjennomføres per internett. Dette må foregå med de samme utvalgsmetoder som tidligere, og invitasjon per brev. Webpaneler skaper avvik fra den tidligere undersøkelsen, og anbefales ikke. For å være helt sikker på konsistens med de foregående undersøkelsene, vil det allikevel være hensiktsmessig å foreta noen intervjuer (f eks 500 respondenter) per telefon. Vi anbefaler videre at man anvender seg av invitasjonsbrev med premier i rekrutteringen, påminnelse til de som ikke svarer første gang samt at man foretar en vurdering av tiltak som kan sikre mot evt. underrepresentasjon av yngre respondenter.