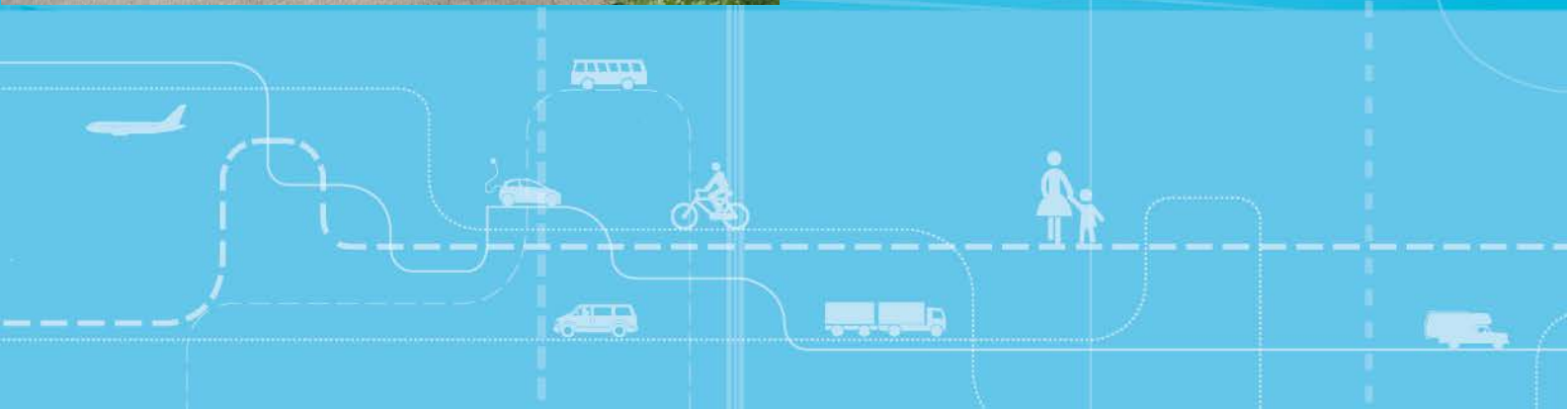
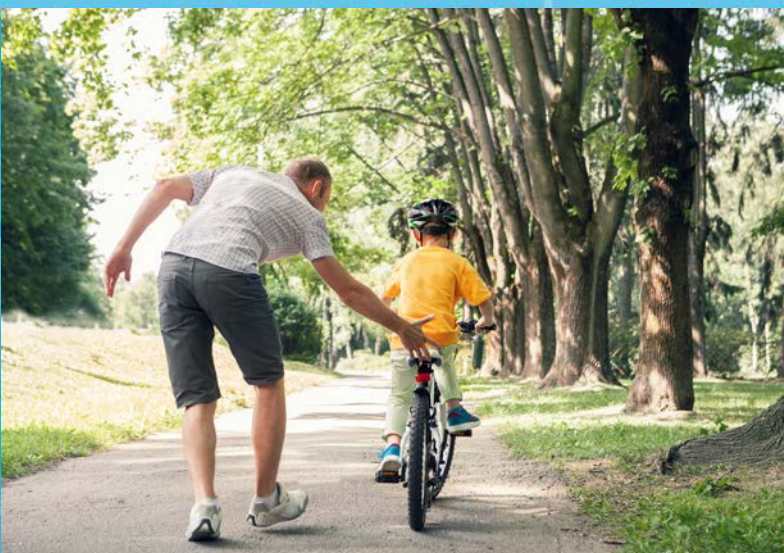


På rett vei: Er myndighetenes trafiksikkerhetsarbeid ekspertstyring og paternalisme?



På rett vei: Er myndighetenes trafiksikkerhetsarbeid ekspertstyring og paternalisme?

Beate Elvebakk
Ingeborg Storesund Hesjevold
Tom Erik Julsrud

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 978-82-480-1734-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-1716-5 Elektronisk versjon

Oslo, juni 2016

Tittel: På rett vei: Er myndighetenes trafikksikkerhetsarbeid ekspertstyring og paternalisme?

Title: Heading in the right direction. Is public road safety work paternalism and expert rule?

Forfattere: Beate Elvebakk
Ingeborg Storesund Hesjevoll
Tom Erik Julsrud

Author(s): Beate Elvebakk
Ingeborg Storesund Hesjevoll
Tom Erik Julsrud

Dato: 06.2016

Date: 06.2016

TØI rapport: 1491/2016

TØI report: 1491/2016

Sider 80

Pages 80

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1716-5

ISBN Electronic: 978-82-480-1716-5

ISBN Papir: 978-82-480-1734-9

ISBN Paper 978-82-480-1734-9

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens vegvesen Vegdirektoratet

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration

Prosjekt: 4230 - Er myndighetenes trafikksikkerhetsarbeid ekspertstyring og paternalisme?

Project: 4230 - Er myndighetenes trafikksikkerhetsarbeid ekspertstyring og paternalisme?

Prosjektleder: Beate Elvebakk

Project manager: Beate Elvebakk

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Quality manager: Torkel Bjørnskau

Emneord: Aksept

Key words: Acceptance

Ekspertstyring

Expertise

Paternalisme

Paternalism

Trafikksikkerhet

Road safety

Sammendrag:

Store grupper av befolkningen har relativt stor forståelse for tunge inngrep innen trafikken av sikkerhetshensyn. Særlig ser det ut som om det er relativt liten motstand mot innføring av obligatorisk sikkerhetsutstyr. Aksepten for sikkerhetstiltak er større blant kvinner og blant eldre enn blant yngre menn, og det er en viss tendens til at de som plasserer seg på venstresiden politisk, aksepterer større inngrep enn dem som plasserer seg på høyresiden. Befolkningen aksepterer gjennomgående mer paternalisme og ekspertstyring i veitrafikken enn de gjør innenfor fritids- og helsesektoren. Det kan se ut som om befolkningen i større grad enn trafikksikkerhetseksperter ønsker å opprettholde muligheten til å utøve aktiviteter som er risikable, men som har en egenverdi for dem som utøver dem.

Summary:

A large share of the population accepts significant interventions in road traffic for the sake of safety. In particular, there seems to be little resistance to the introduction of compulsory safety equipment. Acceptance of safety measures is higher among women and among older respondents than among younger men, and there is a certain tendency that those who place themselves on the political left accept larger interventions than those who place themselves on the right. The population consistently accepts more paternalism and expert rule in road traffic than they do within leisure and healthcare. It seems as if the population to a greater extent than road safety experts desire to maintain the right to exercise activities that are risky, but have an intrinsic value for those exercising them.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

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

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

Forord

Denne rapporten beskriver utbredelsen av og graden av aksept for paternalisme og ekspertstyring i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge dag. Vi har undersøkt og sammenlignet holdninger til paternalisme og ekspertstyring innenfor trafikksikkerhetsfeltet blant eksperter innen trafikksikkerhet og et representativt utvalg av befolkningen. I tillegg har vi sammenlignet holdninger til paternalisme og ekspertstyring i trafikksikkerhet med holdninger til slike praksiser i andre sektorer (fritid og folkehelse).

Undersøkelsen er finansiert av BEST-programmet i Statens vegvesen (Vegdirektoratet). Oppdragsgivers kontaktperson har vært Marianne Stølan Rostoft. Oppdragsgiver har lest gjennom og kommentert utkast til rapport.

Beate Elvebakk har vært prosjektleder for undersøkelsen og har skrevet kapitlene 1, 3, 4 og 7. Ingeborg Storesund Hesjevoll har foretatt analysene av befolkningsundersøkelsen, og skrevet kapittel 6. Tom-Erik Julsrud har vært ansvarlig for delfiundersøkelsen, og skrevet kapittel 5. Sunniva Frislid Meyer deltok i intervjuer og forberedelser av undersøkelsene.

Forskningsleder Torkel Bjørnskau har hatt ansvar for kvalitetssikring av prosjektet, og sekretær Trude Kvalsvik har tilrettelagt rapporten for publisering.

Oslo, juni 2016
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
Direktør

Torkel Bjørnskau
Forskningsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Formål.....	2
2	Metoder	3
2.1	Delfistudie blant trafikksikkerhetseksperter	3
2.2	Nettbasert survey om aksept for paternalisme og ekspertstyring.....	4
3	Litteraturstudie	5
3.1	Ekspertstyring	5
3.2	Paternalisme	7
3.2.1	Litt om bakgrunnen for diskusjonen.....	8
3.2.2	Definisjoner.....	9
3.3	Når er paternalisme forsvarlig?.....	10
3.4	“Nudging”/dulting.....	12
3.5	Empiriske studier av valg	13
3.6	Litteratur om paternalisme og trafikksikkerhet.....	14
3.7	Oppsummerende om paternalisme og ekspertstyring i litteraturen.....	15
4	Tiltak og begrunnelser innen norsk trafikksikkerhetsarbeid	17
4.1	Klassifisering av tiltak i norsk trafikksikkerhet	17
4.2	Legitimering av paternalisme og ekspertstyring.....	18
4.3	Ekspertenes begrunnelser sammenlignet med litteraturen.....	25
5	Delfianalyse	26
5.1	Delfimetodikk – en kort oversikt.....	26
5.1.1	Hovedprinsipper.....	27
5.1.2	Datainnsamling	27
5.2	Forskningsdesign	28
5.2.1	Projeksjoner	29
5.2.2	Ekspertpanelets sammensetning	30
5.3	Resultater	31
5.3.1	Grad av usikkerhet og konsensus	31
5.3.2	Forventet utvikling.....	35
5.3.3	Ønsket utvikling	36
5.3.4	Begrunnelser.....	37
5.3.5	Holdningsvariasjoner i panelet	38
5.4	Oppsummering.....	39
6	Befolkningens holdninger til paternalisme og ekspertstyring	40
6.1	Utvalg og demografi.....	40
6.1.1	Partipolitisk preferanse	41
6.1.2	Transportmiddelbruk	42
6.2	Resultater	43
6.2.1	Holdninger	43
6.2.2	Trafikksikkerhet og ekspertstyring.....	43
6.2.3	Ens eget og andres beste	46
6.2.4	Paternalisme og ekspertstyring	46

6.2.5	Aksept for dødsfall i trafikken og ønsket paternalisme	48
6.2.6	Sammenligning med andre sektorer	50
6.2.7	Demografiske og politiske tendenser	51
6.2.8	Tillit	53
7	Diskusjon	55
7.1	Holdningsforskjeller mellom eksperter og befolkning.....	55
7.2	Når er paternalisme og ekspertstyring forsvarlig – mulige kriterier.....	58
7.3	Implikasjoner og muligheter for fremtidig sikkerhetsarbeid.....	59
7.4	Muligheter for videre forskning	60
7.4.1	Nærmere utforskning av innsamlet datamateriale	60
7.4.2	Muligheter for videre forskning	61
8	Referanser.....	62
	Vedlegg	65
	Vedlegg 1: Oversikt over organisasjoner med ansatte som ble tilsendt ekspertsurvey.....	66
	Vedlegg 2: Spørreskjema	68
	Vedlegg 3: Spørreskjema	73

Sammendrag:

På rett vei: Er myndighetenes trafikksikkerhetsarbeid ekspertstyring og paternalisme?

TØI rapport 1491/2016

Forfattere: Beate Elhebakk, Ingeborg Storesund Hesjevoll, Tom Erik Julsrud

Oslo 2016 80 sider

Både trafikksikkerhetseksperter og lekbefolkning støtter mange tiltak som begrenser individens valgfrihet i trafikken, både tiltak som beskytter trafikanten sjølv, og tiltak som beskytter andre trafikanter. Mens befolkningen er positivt innstilt til et relativt bredt spekter av trafikksikkerhetstiltak, støtter de i mindre grad rene forbud mot aktiviteter eller atferd.

Det fins mange mulige definisjoner av paternalisme og ekspertstyring. I denne rapporten velger vi å definere ekspertstyring som tilfeller der staten tilsidesetter borgernes egen dømmekraft, og erstatter den med eksperters vurderinger. Vi definerer paternalisme som tilfeller der staten tilsidesetter borgernes egen dømmekraft, og dette gjøres for de samme borgernes eget beste. Ekspertstyring og paternalisme er to separate, men relaterte problemområder. Ekspertstyring dreier seg oftest om saker som angår mange personer, og der det antas at ekspertene er bedre i stand til å ta beslutninger for det *felles* beste enn det befolkningen er. Paternalisme trenger bare angå én person, og beslutningen tas for denne personens *eget* beste. Det vil dermed være slik at paternalisme er en form for ekspertstyring, men en form for ekspertstyring som ikke bare overstyrer individens oppfatning av det felles beste, men også deres oppfatning om sitt eget beste.

Prosjektet har forsøkt å avdekke hvor stor graden av paternalisme og ekspertstyring er i trafikksikkerhetsarbeidet i Norge i dag, og hvordan slike praksiser begrunnes. Dernest har vi undersøkt og sammenlignet holdninger til paternalisme og ekspertstyring innenfor trafikksikkerhetsfeltet blant eksperter innen trafikksikkerhet og et representativt utvalg av befolkningen. I tillegg har vi sammenlignet holdninger til paternalisme og ekspertstyring i trafikksikkerhet, med holdninger til slike praksiser i andre sektorer (fritid og folkehelse).

På bakgrunn av de tre undersøkelsene har vi blant annet vurdert:

- Hvordan befolkningens holdninger skiller seg fra holdningene til dem som arbeider med trafikksikkerhet.
- Hvilke grupper av befolkningen som aksepterer og avviser paternalisme og ekspertstyring.
- Hvilke faktorer eller aspekter som gjør at tiltak bedømmes som akseptable eller uakseptable.
- Hvilke fremtidige sikkerhetstiltak det er best muligheter til å begrunne og finne aksept for i befolkningen.

Utbredt ekspertstyring anses ofte å være en demokratisk utfordring: Dersom viktige beslutninger tas av eksperter, blir demokratiet faktisk innskrenket, og det er ikke folket, men ekspertene som bestemmer. I tillegg er det fare for at ekspertstyring reduserer befolkningens aksept av og tillit til avgjørelser, siden mange beslutninger tas over borgernes hoder. I tillegg er det en risiko for at legitime perspektiver og legitim (ofte lokal) kunnskap forsvinner når beslutninger overlates til eksperter.

Når det gjelder paternalisme, er problemet oftest ansett å være at paternalisme truer individers rett til selvbestemmelse. Andre hevder at paternalisme er å behandle voksne mennesker som barn, og at voksne som behandles som barn, over tid vil bli som barn; ute av stand til å ta selvstendige beslutninger. En tredje sentral retning argumenterer for at paternalisme er en form for mangel på respekt for enkeltindividers avgjørelser.

Teoretikere som har skrevet om paternalisme skiller ofte mellom hard og myk paternalisme. Man snakker om «myk» paternalisme i de tilfellene der man går ut fra at individers (uønskede) avgjørelser er en følge av mangel på kunnskap, og staten griper inn for å bøte på kunnskapsmangelen. Et typisk eksempel er advarsler på sigarettpakker. Derimot snakker man om «hard» paternalisme i de tilfellene der folk har den tilstrekkelige kunnskapen til å handle, men staten likevel griper inn for å hindre dem i å gjøre det de ønsker.

Det er mange måter man kan rettferdiggjøre enkelttilfeller av paternalisme selv om man mener det på generelt grunnlag er prinsipielt feil. Blant de vanligste tilfellene i litteraturen der paternalisme anses som forsvarlig, er for eksempel at personen handler under tvang, eller at personen har en mental sykdom, i tillegg til at personen handler på bakgrunn av mangelfull kunnskap.

Intervjuer med ledere innen trafikksikkerhet viste at de delte en del av begrunnelsene for tiltak med litteraturen om paternalisme. Dette gjaldt f.eks. forskjellen mellom det å sette inn tiltak for å beskytte andre for konsekvensene av egne handlinger, og det å sette inn tiltak for å beskytte personen selv. I tillegg anerkjente ekspertene også skillet mellom «hard» og «myk» paternalisme.

I tillegg benyttet disse ekspertene en del begrunnelser man ikke gjenfinner i litteraturen. Dette dreide seg om begrunnelser som regelverkets opplæringseffekt, godt kunnskapsgrunnlag og robusthet. En annen legitimering som ble fremhevet av disse ekspertene var knyttet til at trafikanter handler innenfor et regulert system, og ikke som isolerte individer. De la også vekt på at avgjørelser skal gjøres etter helhetlige vurderinger av de samlede konsekvensene av et tiltak, ikke bare umiddelbar ulykkesreducerende effekt. I tillegg ble det fremhevet at tiltak gjerne settes inn der det oppstår «samfunnsproblemer».

En delfistudie med 181 personer som arbeider med trafikksikkerhet viste at dette utvalget var kjennetegnet av høy grad av enighet, både når det gjaldt sannsynlig fremtidig utvikling og holdninger. Når det gjaldt den forventede utviklingen, var det blant ekspertene størst enighet om at det i fremtiden vil være forbudt å kjøre motorsykkel uten hjelm, påbud om redningsvest i fritidsbåt og påbudt bruk av alkolås i alle biler som brukes av yrkessjåfører. Av disse tre tiltakene, er det kun det siste som ikke allerede fins i eksisterende lovgivning. Andre endringer som det var relativt stor grad av enighet om var obligatoriske oppfriskningskurs for eldre sjåfører og påbudt alkolås i alle nye biler. Generelt forutser dermed panelet at trafikksikkerhetssystemet blir mer restriktivt enn det er i dag – det forventes ikke liberalisering på noen områder. Ekspertene forutser i liten grad at lovgivningen vil bli mer restriktiv innenfor sektorene helse og friluftsliv.

For den ønskelig utviklingen var ekspertene faktisk mer samstemte når det gjaldt regulering av områder utenfor sitt eget ekspertisefelt. Størst uenighet var knyttet til projeksjonene om obligatorisk intelligent fartstilpasning (ISA), ISA for yrkessjåfører, reflekspåbud, fartssperre for moped, obligatorisk alkolås i nye biler og sykkelhjelmer. Etter andre runde var det større grad av konsensus i utvalget, og flest endringer ble gjort i «negativ» retning, altså mot mindre grad av påbud/regulering. De områdene der flest endret oppfatning (noe som kan tolkes som usikkerhet i vurderingene) gjaldt sykkelhjelmpåbud, reflekspåbud og obligatorisk ISA for yrkessjåfører.

Den ønskede utviklingen var relativt lik den forventede, men totalt var det ønske om strengere lovgivning enn forventet utvikling. Her kan man imidlertid se at forskjellene er mindre mellom sektorene; det ønskes i større grad en mindre restriktiv lovgivning enn forventet innenfor transportfeltet (trafikkisikkerhet + redningsvest i fritidsbåt), og en mer restriktiv politikk innen helse og friluftsliv (særlig dersom man regner tung motorsykkel som friluftsliv). Det er størst ønske om regulering når det gjelder motorsykkelhjelm, ISA for yrkessjåfører, alkohol i nye biler, økt bruk av automatisk trafikkontroll over strekninger (streknings-ATK), og forbud mot tung motorsykkel. Ønsket om regulering er svakest (gjennomsnittlig skåre på under 2 på en skala fra 1 til 5) for obligatorisk implementering av ISO 39001, forbud mot profesjonell boksing og forbud mot basehopping. Forskjellen mellom forventet og ønsket utvikling er sterkest for forbud mot bruk av tung motorsykkel og skateboard og forbud mot salg av sigaretter. Motsatt var forventet utvikling mer restriktiv enn ønsket for obligatorisk implementering av ISO 93001, påbudt bruk av redningsvest i fritidsbåt, obligatorisk oppfriskningskurs for eldre sjåfører og obligatorisk alkohol for yrkessjåfører.

Trafikkisikkerhetsekspertene og lekfolk er relativt enige når det gjelder hvor mange dødsfall i trafikken som kan aksepteres per år. I begge gruppene var det et flertall som mente at man ikke kan akseptere noen dødsfall i trafikken – en litt større andel av befolkningsutvalget enn av ekspertene ga uttrykk for dette. Sammenhengen mellom aksept for dødsfall i trafikken og aksept av tiltak var imidlertid relativt svak.

Resultatene fra lekfolksundersøkelsen indikerer at store grupper av befolkningen har relativt stor forståelse for tunge inngrep innen trafikken av sikkerhetshensyn. Særlig ser det ut som om det er relativt liten motstand mot innføring av obligatorisk sikkerhetsutstyr. Aksepten for sikkerhetstiltak er større blant kvinner og blant eldre enn blant yngre menn, og det er en viss tendens til at de som plasserer seg på venstresiden politisk, aksepterer større inngrep enn dem som plasserer seg på høyresiden. Befolkningen aksepterer gjennomgående mer paternalisme i veitrafikken enn de gjør innenfor fritids- og helsesektoren.

Det kan se ut som om befolkningen i større grad enn trafikkisikkerhetsekspertene ønsker å opprettholde muligheten til å utøve aktiviteter som er risikable, men som har en egenverdi for dem som utøver dem. Verdien av et formål, og at dette formålet ikke kan oppnås ved mindre risikable metoder kan forklare hvorfor relativt risikable aktiviteter som basehopping, profesjonell boksing og skateboard gjennomgående ønskes tillatt. Det samme kan muligens forklare at lekbefolkningen, i langt større grad enn sikkerhetsekspertene, er motstandere av forbud mot omsetning av sigaretter. Siden formålet her kanskje er knyttet til identitet, vil et forbud i større grad ha en negativ innflytelse på borgernes liv.

Psykologisk forskning indikerer at det er lettere å oppnå varig atferdsendring i tilfeller der tiltak oppleves som godt begrunnet, som rettferdige, og der tiltak gir valgmuligheter og støtte til individer. Motsatt kan tiltak som oppleves som kontrollerende skape motstand og uvilje. For at sikkerhetstiltak skal være vellykkede på sikt, er det dermed ikke bare avgjørende hvilke tiltak som iverksettes, men også hvordan de presenteres for befolkningen, og at de tar utgangspunkt i holdninger som er delt av mange. På bakgrunn av funnene fra undersøkelsen, kan man dermed forsøke å utarbeide tiltak og begrunnelser som kan forventes å få gjennomslag og støtte i befolkningen.

Resultatene av undersøkelsen tyder på at påbud om sikkerhetsutstyr er relativt lettere å innføre enn mange andre typer inngrep. Mange grupper aksepterer imidlertid store inngrep ut over dette; dette gjelder særlig kvinner og eldre. Kontroversielle tiltak burde derfor trolig måtte legitimeres særlig i forhold til yngre og menn. Tiltak som oppleves som inngrep i formål som regnes som verdifulle i seg selv, vil sannsynligvis kreve mer omfattende prosesser enn andre typer tiltak.

Summary:

Heading in the right direction: Is public road safety work paternalism and expert rule?

*TOI Report 1491/2061
Authors: Beate Elvebakke, Ingeborg Storesund Hesjevoll, Tom-Erik Julsrud
Oslo 2016, 80 pages Norwegian language*

While there exist some differences between road safety experts and the population at large when it comes to acceptance of health and safety interventions, the Norwegian population has a positive attitude to a relatively wide range of road safety measures.

There are many possible definitions of paternalism and expert rule. For the purposes of this report, we choose to define expert rule as cases where the government sets aside citizens' own judgment, and replaces it with that of experts. We define paternalism as cases in which the government sets aside citizens' own judgment, and this is done for the same citizens' best interests. Expert rule and paternalism are two separate but related problem areas. Expert rule mainly concerns issues affecting many people, and where it is assumed that the experts are better able to make decisions for the common good than the population as individuals.

The project has sought to uncover to what degree road safety work today is characterised by paternalism and expert rule, and how such practices are justified. Secondly, we have examined and compared the attitudes to paternalism and expert rule within field of road safety among road safety experts and a representative sample of the population. In addition, we compared the respondents' attitudes to road safety with other sectors (leisure and public health).

On the basis of the studies we have assessed:

- How popular attitudes differ from the attitudes of those who work with road safety.
- Which groups of the population accept and reject paternalism and expert rule.
- What factors or aspects make measures deemed acceptable or unacceptable.
- What future safety measures can be justified and are likely to be accepted by the population.

Expert rule is often considered problematic for reasons related to democracy: If important decisions are made by experts, democracy is restricted and it is not the people, but experts, who govern. In addition there is a danger that expert rule reduces acceptance and trust among the population, since many decisions are made above citizens' heads. Many commentators also perceive a risk that legitimate perspectives and legitimate (often local) knowledge will be ignored when decisions are left to experts.

When it comes to paternalism, the problem is often considered to be that paternalism threatens citizens' right to self-determination. Others argue that paternalism is to treat adults as children, and that adults treated as children, over time it will become like children; unable to make their own decisions. A third central strand argues that paternalism is a form of disrespect for individuals' decisions.

Theorists writing about paternalism often distinguish between hard and soft paternalism. We talk about “soft” paternalism in cases where one assumes that individuals’ (undesirable) decisions result from ignorance, and the government intervenes to remedy the lack of knowledge. A typical example is warnings on cigarette packages. On the other hand we talk about “hard” paternalism in cases where people act knowingly, but the state still intervenes to prevent them from doing what they want.

There are many ways to justify individual instances of paternalism even if one believes that paternalism is wrong in principle. Among the most common cases in the literature where paternalism is considered appropriate, are for example, that the person in question is acting under coercion, that the person has a mental illness, or that the person acting on the basis of imperfect knowledge. In these examples it seems reasonable to say that the individuals are not really choosing autonomously, as they do not really want to do what they do.

Interviews with managers in the field of road safety showed that their justifications for safety measures partly overlapped with the theoretical literature about paternalism. For instance, they acknowledged the difference between measures intended to protect others from the consequences of an individual’s actions, and measures intended to protect the person himself, and also the distinction between “hard” and “soft” paternalism.

In addition, these experts used some justifications that cannot be found in the literature. These were justifications related to the educational effect of regulations, a solid knowledge base and robustness. Another justification highlighted by the experts was related to the fact that road users act within a regulated system, and not as isolated individuals. They also emphasized that decisions should be made after comprehensive evaluations of the overall consequences of a measure, not just the immediate effect on accident numbers. In addition, it was mentioned that measures are sometimes deployed when something is considered a “social problems”.

A Delphi study among 181 people working with road safety showed that this sample was characterized by a high degree of consensus, both when it came to likely future developments and attitudes. For the expected development, the experts most clearly agreed that in future, it would remain illegal to ride recreational motorcycle without a helmet, that lifejackets would remain compulsory in leisure boating, and that compulsory use of alcohol interlocks in all cars used by professional drivers would be introduced. Of these three measures, only the latter is not already part of existing legislation. There was also a relatively high degree of consensus that compulsory periodic courses for older drivers would be introduced, along with mandatory alcohol interlocks in all new cars. In general, the panel thus predicted that the traffic safety system would become more restrictive than it is today – they did not expect liberalization of existing regulations. The experts only to a limited degree predicted that legislation will become more restrictive in the sectors of public health and outdoor recreation.

For the normative projections, the experts were actually more in agreement when it came to regulating areas outside their field of expertise. The greatest degree of disagreement was related to projections of mandatory intelligent speed adaptation (ISA), ISA for professional drivers, compulsory reflectors for pedestrians, speed limiters for mopeds, compulsory alcohol interlocks in new cars and compulsory bicycle helmets. In the second round of the study, there was a greater degree of consensus in the sample, and most changes were made in a “negative” direction, ie toward a lesser degree of regulation. The areas where most respondents altered their assessments (which can be interpreted as uncertainty) concerned compulsory bicycle helmets, reflectors and ISA for professional drivers.

The desired development was relatively similar to expected development, but overall there was a desire for stricter legislation than expected. One can observe, however, that the differences between sectors are smaller; the experts tended to want a less restrictive policy than they expected in transport (road safety + recreational boating), and a more restrictive policy than they expected in health and leisure (this pattern is especially clear if you include heavy motorcycle in the category “leisure”). The greatest desire for regulation relates to motorcycle helmets, ISA for professional drivers, alcohol interlocks in new cars, increased use of section control, and a ban on heavy motorcycles. The desire for control is weakest (an average score of less than 2 on a scale from 1-5 where 1 signified “completely disagree” and 5 signified “completely agree”) for mandatory implementation of ISO 39001, ban on professional boxing and the prohibition of base jumping. The difference between the expected and the desired development is greatest for ban of heavy motorcycles and skateboards and a ban on sale of cigarettes. Conversely, the expected development was more restrictive than the desired development for compulsory implementation of ISO 93001, mandatory use of lifejackets in recreational boating, mandatory periodic courses for older drivers and compulsory alcohol interlocks for professional drivers.

Road safety experts and lay people were in relative agreement when it came to the acceptable annual number of traffic fatalities. In both groups, a majority believed that one cannot accept any traffic fatalities – this was held by a slightly larger share of the population sample than of the expert sample. The relationship between acceptance of traffic deaths and acceptance of restrictive measures was relatively weak, however.

The results from the survey among lay people, indicate that large groups of the population to a large degree accept significant intervention in traffic for the sake of safety. In particular, it looks as though there is relatively little resistance to the introduction of compulsory safety equipment. Acceptance of safety measures is higher among women and among older people than among younger men, and there is a tendency for those who place themselves on the political left, to accept larger interventions than those who place themselves on the right. The population consistently accept more paternalism and expert rule in traffic than they do in the sectors of leisure and healthcare.

It may look as if the population to a greater extent than road safety experts want to maintain the ability to exercise activities that are risky, but that have an intrinsic value for those exercising them. The value of a goal, and that this objective cannot be achieved by less risky methods may explain why the population does not want to ban risky activities such as base jumping, professional boxing and skateboarding. The same could possibly explain that the lay population, to a far greater extent than safety experts, oppose of a ban on selling cigarettes. Since the purpose here might relate to identity, a prohibition could have a negative influence on citizens’ lives.

Psychological research indicates that it is easier to achieve sustained behavioural change when measures are perceived to be justified, fair, and where measures provide options and support to individuals. Conversely, measures that are perceived as controlling, may create resistance and resentment. For safety measures to be successful in the long term, it is thus not only important what measures are implemented, but also how they are presented to the population and that they are based on attitudes that are shared by many. Based on the findings of the survey, one can thus attempt to develop initiatives and justifications that can be expected to gain acceptance and support of the population.

The survey results suggest that mandatory safety equipment is relatively easier to introduce than many other types of measures. Many groups accept major interventions beyond this, however; this applies in particular to women and the elderly. Controversial measures therefore probably need to be justified to younger people and to men. Measures that are perceived as restricting purposes with intrinsic value, will probably require more extensive processes than other types of measures.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Norsk trafikk-sikkerhetsarbeid har vært svært vellykket, og norske veier er tryggere enn noen gang tidligere. Det fins imidlertid fremdeles potensial for tryggere trafikk, men mange av tiltakene som kan anvendes er politisk kontroversielle. En av grunnene til at de er omstridte er at de ses på som utslag av overdreven paternalisme og ekspertstyring.

Trafikk-sikkerhetsarbeidet er allerede i stor grad preget av ekspertstyring og varianter av paternalisme. Nye teknologiske muligheter åpner for å forbedre trafikk-sikkerheten ytterligere gjennom å begrense trafikantenes kontroll over egen atferd i trafikken, f.eks. gjennom å installere alkolåser eller ulike former for intelligente fartstilpasningsystemer, eller ved å påby bruk av sykkelhjelm.

Ekspertstyring

Fenomenet ekspertstyring har vært mye studert de senere årene, som følge av at det oppleves mer problematisk enn tidligere. Hovedutfordringene kan grovt sies å være:

- a) Synkende tillit og aksept i befolkningen når det gjelder ekspertisens vurderinger og beslutninger. Dette settes blant annet i sammenheng med fremveksten av sosiale medier, men også med generelle utviklingstrekk i samfunnet (mindre tro på autoriteter), og gir seg f.eks. utslag i relativt utbredt skepsis mot vaksiner og vitenskapen om global oppvarming.
- b) Ekspertstyring kan sies å være en demokratisk utfordring, siden et lite mindretall av befolkningen i praksis tar beslutninger som er relevante for mange flere. Disse beslutningene er ofte ikke underlagt demokratisk kontroll.

Som svar på disse utfordringene er det blant annet blitt utviklet metoder for å involvere befolkningen i beslutningsprosesser på nye måter, for å komme frem til «sosialt robuste» beslutninger, som ikke bare fungerer ut fra et ekspertperspektiv, men også finner tilstrekkelig støtte i befolkningen.

Paternalisme

Paternalisme kan defineres som å begrense en persons frihet uten personens samtykke, til personens eget beste (Dworkin, 2005), eller som tiltak som korrigerer for enkeltmenneskers feilbedømmelser for deres eget beste (Le Grand & New, 2015).

Ordet paternalisme brukes ofte som et skjellsord, men i praksis benytter de fleste land et bredt spekter av paternalistiske tiltak. Blant de mest utbredte er avgifter og omsetningsbegrensninger på alkohol og tobakk, forbud mot rekreasjonsmessig bruk av narkotiske stoffer, og påbud om ulike former for sikkerhetsutstyr, som bilbelte, motorsykkelhjelm og redningsvest i båt.

Utviklingen mot mer paternalisme og ekspertstyring reiser flere spørsmål; ett er i hvilken grad trafikanter og myndigheter vil akseptere slike tiltak, ett annet er om tiltakene i seg selv kan forsvares i et liberalt samfunn.

1.2 Formål

Prosjektet søker å avdekke hvor stor graden av paternalisme og ekspertstyring er i trafikk-sikkerhetsarbeidet i dag, og hvordan slike tiltak blir begrunnet. Derneft har vi undersøkt og sammenlignet holdninger til paternalisme og ekspertstyring innenfor trafikk-sikkerhetsfeltet blant eksperter innen trafikk-sikkerhet og i et representativt utvalg av befolkningen. I tillegg har vi sammenlignet holdninger til trafikk-sikkerhet med holdninger til tiltak innen andre sektorer (fritid og folkehelse).

På bakgrunn av de tre undersøkelsene vil vi blant annet vurdere:

- Om befolkningens holdninger skiller seg fra holdningene til dem som arbeider med trafikk-sikkerhet, og langs hvilke dimensjoner de eventuelt skiller lag.
- Hvilke grupper av befolkningen som aksepterer og avviser paternalisme og ekspertstyring.
- Hvilke faktorer eller aspekter som gjør at tiltak bedømmes som akseptable eller uakseptable.
- Hvilke fremtidige sikkerhetstiltak det er best muligheter til å begrunne og finne aksept for i befolkningen.

Psykologisk forskning indikerer at det er lettere å oppnå varig atferdsendring i tilfeller der tiltak oppleves som godt begrunnet og rettferdige, og der tiltak gir valgmuligheter og støtte til individer. Motsatt kan tiltak som oppleves som kontrollerende skape motstand og uvilje. For at sikkerhetstiltak skal være vellykkede på sikt, er det dermed ikke bare avgjørende hvilke tiltak som iverksettes, men også hvordan de presenteres for befolkningen, og at de tar utgangspunkt i holdninger som er delt av mange. På bakgrunn av funnene fra undersøkelsen, kan man dermed forsøke å utarbeide tiltak og begrunnelser som kan forventes å få gjennomslag og støtte i befolkningen.

2 Metoder

Prosjektet har benyttet en kombinasjon av metoder, nærmere beskrevet under.

I) Litteraturstudie

Det ble gjennomført en avgrenset litteraturstudie for å identifisere relevant litteratur, både teoretisk og anvendt. Det ble særlig fokusert på begrunnelser for og imot bruk av paternalistiske tiltak og ekspertstyring. På bakgrunn av denne studien (del I) har vi utarbeidet anvendelige definisjoner av henholdsvis paternalisme og ekspertstyring.

II) Studie av tiltak og begrunnelser i norsk trafikkikkerhetsarbeid

Ut fra definisjonene utviklet i del I har vi klassifisert et utvalg tiltak i norsk trafikkikkerhetsarbeid. Denne delen av oppgaven ble gjennomført i dialog med oppdragsgiver, for å sikre at listen over tiltak er utfyllende og oppdatert. Under denne delen av prosjektet ble det også gjennomført intervjuer med tre ledere innen trafikkikkerhetsarbeidet i Norge, for å få bedre innsikt i praksiser og begrunnelser. Disse ble sammenholdt med begrunnelsene fra litteraturen i del I.

III) Delfistudie med eksperter innenfor trafikkikkerhet

Se 2.1

IV) Survey om aksept for paternalisme og ekspertstyring

Se 2.2.

2.1 Delfistudie blant trafikkikkerhetseksperter

Vi gjennomførte en nettbasert delfistudie blant eksperter innenfor trafikkikkerhet. Deltakerne i undersøkelsen er ansatte i ulike organisasjoner som arbeider med trafikkikkerhetsspørsmål (se vedlegg 1 for liste over organisasjoner). Studien fokuserte på hvor stor grad av ekspertstyring og paternalisme som er *sannsynlig* i fremtiden, og hvor stor grad som er *ønskelig*. Delfistudier er spesielt godt egnet til å undersøke underliggende antakelser, skape konsensus og klargjøre aspekter ved problemstillingen for deltakerne (Hsu & Sandford, 2007). Denne metoden bidrar derfor til å skape et klarere bilde av holdningene blant trafikkikkerhetseksperter, som også kan benyttes innad i miljøene som grunnlag for fremtidige diskusjoner og beslutninger.

Undersøkelsen var utformet som en nettbasert survey i to deler. I første fase ble ekspertene bedt om å ta stilling til en serie utsagn, mens de i andre fase fikk informasjon om hvordan deres svar forholdt seg til gjennomsnittet av respondentene, og ble gitt mulighet til å moderere sine svar på grunnlag av denne informasjonen. (Spørreskjemaene fins i Vedlegg 2)

Listen over eksperter var satt sammen av deltakere på Vegdirektoratets Resultatkonferanse og Trygg Trafikk nasjonale trafikkikkerhetskonferanse 2015. Første kontakt med ekspertene ble opprettet via en epost som forklarte bakgrunnen for undersøkelsen, og at en oppfølgingsundersøkelse ville følge. Eposten inneholdt en direkte lenke til undersøkelsen, som var lagd ved hjelp av MiPro Research Studio. Det ble sendt ut epost til totalt 373

eksperter 19.11.2015. Av disse kom tre i retur, med beskjed om at eposten ikke kunne leveres.

Én uke etter første utsendelse, ble det sendt en påminnelse til dem som ikke hadde besvart undersøkelsen, med oppfordring om å fylle ut undersøkelsen innen 01.12.2015. Etter første fase hadde 226 eksperter besvart undersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 61.

Andre del av undersøkelsen ble kun distribuert til eksperter som hadde besvart første del. Den ble først sendt ut 02.12.2015. Etter påminnelse mottok vi 181 besvarelser i denne runden, dvs. 80 % av dem som deltok i første fase. Dette utgjør en responsrate på 49 % i forhold det opprinnelige utvalget.

2.2 Nettbasert survey om aksept for paternalisme og ekspertstyring

For å undersøke befolkningens aksept av paternalisme og ekspertstyre, ble gjennomført en nettbasert survey. Denne undersøkelsen tok sikte på å avdekke:

- Graden av aksept for ulike former for ekspertstyre og paternalisme.
- Eventuelle demografiske og politiske skillelinjer man kan finne i befolkningen når det gjelder slik aksept.
- Hvorvidt graden av aksept av slike tiltak varierer mellom ulike sektorer (f.eks. mellom ulike transportsektorer, eller innenfor folkehelse sammenlignet med trafikk-sikkerhet).
- Hvilke faktorer som ser ut til å ligge til grunn for grad av aksept av ulike tiltak.

Det ble også gjennomført en nettbasert survey blant et utvalg av befolkningen om aksept for paternalisme og ekspertstyring. Undersøkelsen ble distribuert gjennom en epost sendt til et utvalg på 2689 personer. Utvalget besto av personer som tidligere hadde besvart en annen undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt, og som hadde sagt seg villige til å delta i flere undersøkelser, og oppgitt sin epostadresse. (Dette utvalget besto igjen av personer trukket tilfeldig fra førerkortregisteret). Eposten ble først distribuert 22. februar 2016, og inneholdt en direkte lenke til undersøkelsen, som var lagd ved hjelp av MiPro Research Studio. 61 av epostene kunne ikke leveres til oppgitt epostadresse, slik at det endelige utvalget var på 2628 personer. En påminnelse ble distribuert den 2. mars, med oppfordring om å besvare undersøkelsen innen 6. mars. Innen oppgitt svarfrist var 1238 undersøkelser utfylt, noe som gir en svarprosent på 47,1%.

Vi gjennomførte også for dette utvalget en begrenset Delfistudie som omfattet en del av spørsmålene fra første del i undersøkelsen, men som kun dreide seg om holdninger til forskjellige tiltak innenfor trafikk-sikkerhet og andre sektorer. For lekfolksutvalget var imidlertid endringene i oppfatninger så begrensede at vi har valgt å ikke gå videre med dette datamaterialet i denne rapporten.

3 Litteraturstudie

Dette kapitlet gjennomgår en del av den eksisterende litteraturen om ekspertstyring og paternalisme. Det fins en enorm litteratur om begge temaene, så litteraturstudien er langt fra utfyllende, men tar for seg noen av de mest sentrale punktene i debattene, med vekt på å tegne opp de store linjene og grenseoppgangene. Gjennomgangen fokuserer spesielt på gode definisjoner og brukbare kriterier, og på litteratur som er relevant for trafiksikkerhetsfeltet.

3.1 Ekspertstyring

Vi snakker gjerne om «ekspertstyring» når spørsmål av samfunnsmessig interesse blir avgjort av en begrenset gruppe som antas å ha større kunnskaper på feltet, i stedet for gjennom demokratiske prosesser. Debatten omkring ekspertstyre går helt tilbake til antikken: filosofen Platon tok til orde for at staten ikke burde styres av de fleste (altså gjennom rent demokrati), men av «de beste», fordi det å styre krever en egen type kunnskap og ekspertise (Lane, 2014). Selv om de færreste i dag er enige med Platon, er grenseoppgangen mellom ekspertstyre og demokrati fremdeles et sentralt tema. De fleste som arbeider med spørsmålet i dag mener at borgernes synspunkter på en eller annen måte skal respekteres av myndighetene, men det fins ulike grader og former for respekt for befolkningens perspektiver.

Det er viktig å ha i bakhodet at selv de som er tilhengere av demokrati eller folkestyre, vanligvis ikke foretrekker det som gjerne kalles en «populistisk» modell, der hver enkeltsak avgjøres ved enkelt flertall. Demokratiske systemer er i ulik grad preget av at borgernes synspunkter filtreres gjennom representanter, noe som framtvinger at enkeltsaker ses i sammenheng, og at valg avholdes med mellomrom som gjør at velgerne må innta en lengre tidshorisont når de vurderer betydningen av enkeltsaker (Goodin, 1993).

Fenomenet ekspertstyring har vært mye studert de senere årene, som følge av at det oppleves mer problematisk enn tidligere. En viktig grunn til dette er at man observerer en tendens til synkende tillit og aksept i befolkningen for ekspertisens vurderinger og beslutninger. Dette settes blant annet i sammenheng med fremveksten av internett og sosiale medier (Rathenau Institute, 2014), men også med generelle utviklingstrekk i samfunnet (synkende respekt for autoriteter), og gir seg f.eks. utslag i økt skepsis til vaksiner og vitenskapen om global oppvarming. Tillitskrisen settes også i sammenheng med konkrete enkeltsaker, som f.eks. hvordan myndighetene i Storbritannia håndterte utbruddet av BSE (kugalskap) (Weingart, 2011), og ekspertenes uttalelser i forkant av jordskjelvet i den italienske byen L'Aquila i 2009 (OECD, 2015).

Ekspertstyre kan også sies å være en demokratisk utfordring, siden et lite mindretall av befolkningen i praksis tar beslutninger som er relevante for mange flere, og beslutningene ikke er underlagt demokratisk kontroll. Ettersom politiske beslutninger i dag i stadig større grad lener seg på et stort tilfang av kunnskap og forskning (Holst, 2014), hevder kritikere at demokratiet blir utarmet, siden mange beslutninger i realiteten tas av eksperter, ikke av befolkningen. Det er heller ikke nødvendigvis irrasjonelt av befolkningen å ikke stole blindt

på ekspertisen. Holst og Molander (2014) trekker blant annet frem disse problemene for befolkningen når de skal forholde seg til ekspertise:

- Hvem er ekspertene? Publikum er henvist til å stole på ekspertenes vurderinger, siden de ikke har kunnskap til å vurdere verken saken, eller ekspertenes kompetanse. Forskning viser også at eksperter noen ganger faktisk tar feil, selv om de oftere har rett enn lekfolk. Tillit er derfor viktig for et system som baserer seg på ekspertise, men fra publikums side er det ikke rimelig å vise blind tillit.
- Hvordan skal publikum forholde seg til uenighet mellom eksperter?

Spørsmålet blir da hvordan man kan trekke en rimelig grense mellom ekspertstyre og folkelig deltakelse i beslutninger, både for å sikre de best mulige resultatene og oppslutning om politikken. De fleste er enige i at en viss grad av ekspertstyring er nødvendig, ettersom mange avgjørelser krever inngående teknisk eller vitenskapelig kunnskap som man ikke kan forvente at befolkningen besitter. Likefullt vil mange slike avgjørelser ikke være rent tekniske, men ha politiske eller verdimeslige aspekter, som kanskje ikke er synlige for utenforstående. Det er derfor komplisert å trekke grensen mellom beslutninger som er, eller bør være, rent tekniske og overlatt til eksperter, og beslutninger som bør være en del av den politiske debatten i et samfunn. Det er ulike ting man kan legge vekt på når man vurderer hvor denne grensen skal trekkes, f.eks.:

- Hvordan man kommer frem til de beste beslutningene
- Hvordan man kommer frem til de mest legitime eller demokratiske beslutningene
- Hvordan man kommer frem til de beslutningene som har størst sjanse til å få oppslutning, og dermed bli fulgt opp og bli effektive i praksis

Ut fra det første perspektivet har det blitt argumentert for at en størst mulig grad av ekspertstyre er ønskelig (Estlund, 2009); det er ingen grunn til å tro at den oppfatningen som deles av flest mennesker i et samfunn er den riktige, og det mest rasjonelle er å la så mange beslutninger som mulig tas av dem som har best forutsetninger til å finne frem til de beste løsningene. Denne holdningen forutsetter at det faktisk fins beslutninger som er bedre enn andre, at det altså fins en standard for gode beslutninger utenfor selve beslutningssystemet (Holst & Molander, 2014). I visse tilfeller er det åpenbart at dette er tilfelle – dersom man f.eks. sier at antallet omkomne på norske veier er det eneste målet som skal ivaretas i trafikk-sikkerhetsarbeidet, vil noen løsninger objektivt sett være bedre enn andre. Hvis man derimot – noe som vanligvis er tilfelle – sier at politikken som føres skal ivareta en mengde ulike hensyn, som f.eks. personvern, ivaretagelse av personlig ansvar, mobilitet, økonomisk og miljømessig bærekraft, etc., kan det være vanskelig å si at det eksisterer én optimal løsning som beslutningene skal arbeide frem mot. Med andre ord kan man da argumentere for at selv om trafikk-sikkerhetseksperter er eksperter på trafikk-sikkerhet, bør det ikke være opp til dem å bedømme hvordan sikkerhet skal vektlegges i forhold til andre formål som skal ivaretas av politikken. Nullvisjonen kan, ut fra dette perspektivet, ses på som en bevegelse mot økt ekspertstyre, ettersom den eksplisitt gjør visse (objektive) mål for politikken viktigere enn andre. Siden Nullvisjonen er vedtatt på politisk nivå, er dette imidlertid en sannhet med store modifikasjoner; det er altså en demokratisk beslutning om å vektlegge et visst mål i enda større grad enn tidligere.

Hvis man derimot vektlegger det andre perspektivet, kan man hevde at demokrati og deltakelse er en verdi i seg selv, og at det å delta i styringen av den politiske sfæren er en viktig rettighet for enkeltindividet og en viktig del av det å være en samfunnsborger. En posisjon som ligner på dette har f.eks. blitt fremsatt av Strand og Rommetveit (2011), som mener at befolkningen i større grad bør ta del i utformingen av forskningspolitikken i

Norge. Et viktig argument i denne tradisjonen er også at folkelig engasjement er viktig for å få frem perspektiver som ekspertene, til tross for sin kompetanse, ikke kjenner til. Dette kan gjelde f.eks. kunnskap om konkrete lokale forhold og praksiser (Wynne, 1992, 1996), eller minoritetsperspektiver, der interessene til mindre grupper risikerer å bli overkjørt ut fra hensynet til det store bildet. Forfattere som er tilhengere av denne posisjonen, ser ofte etter alternative former for involvering av befolkningen i beslutningsprosesser, som f.eks. gjennom lekfolkskonferanser. I lekfolkskonferanser gis en gruppe engasjerte borgere tilgang til eksperter, slik at de kan stille spørsmål og lære fra ekspertisen, før lekfolkspanelet gjennom samtaler innad i gruppen kommer med uttalelser om et tema. Denne metoden er f.eks. mye brukt av det norske Teknologirådet, som begrunner fremgangsmåten slik:

«Lekfolk kan bidra med kunnskap og perspektiver eksperter normalt ikke bringer til togs. Vi er alle ikke-eksperter på de fleste av livets områder, men vi har også alle erfaringer og verdier som vi kan bruke til å vurdere ny informasjon. Dessuten er ikke lekfolk bundet av normer i fagmiljøer eller av direkte økonomiske interesser.»
(Teknologirådet, 2013)

Det blir også hevdet av enkelte at det å frata borgerne selvråderett vil føre til en infantilisering av befolkningen, som over tid risikerer å gjøre dem ute av stand til å ta ansvarlige beslutninger (Feinberg, 1971).

Det siste perspektivet listet over kan ses som en kompromissløsning; mange vil hevde at en viss form for demokratisk eller folkelig deltakelse i beslutninger er nødvendig for å skape det som noen ganger kalles sosialt robust kunnskap (Nowotny et al, 2001); løsninger som ikke risikerer å bli kortvarige eller ineffektive på grunn av manglende folkelig og politisk oppslutning. Denne tilnærmingen anerkjenner noen av problemene nevnt over; eksperter må forholde seg til problemer som aldri er rent vitenskapelige eller rent tekniske, og må derfor forholde seg til en mengde praksiser, institusjoner og aktører. På den annen side skal kunnskapen også aksepteres av et publikum som ikke bare består av andre eksperter, men mennesker med forskjellige forventninger, erfaringer, og tolkningsrammer (Nowotny, 2003). Begrepet sosialt robust kunnskap viser til problemer forbundet med å skape kunnskap som på den ene siden fremkommer gjennom politikk og kompromisser, og på den andre siden skal ha autoritet og troverdighet. De som argumenterer for denne tilnærmingen legger stor vekt på transparens og legitimitet i beslutningsprosesser, og at begrunnelser for ulike tiltak skal være offentlig tilgjengelige og akseptable for befolkningen.

3.2 Paternalisme

«Paternalisme» kan defineres som at en stat eller et individ griper inn i en persons liv mot personens vilje, og begrunner dette med at tiltaket er til personens eget beste, eller beskytter personen fra skade (Dworkin, 2014). Vi vil i denne rapporten begrense oss til å diskutere statlig paternalisme, så i det følgende vil «paternalisme» referere kun til inngrep utført av staten. Ordet paternalisme stammer fra det latinske ordet for far, og paternalisme kan forstås gjennom en parallell til barneoppdragelse – staten ønsker borgernes beste, men tror ikke alltid borgerne selv er i stand til å gjøre de valgene som er i deres egen interesse.

Paternalistiske tiltak er med andre ord tiltak som tvinger folk til å gjøre noe for sitt eget beste, selv om de selv ikke ville (eller muligens ikke ville), ha valgt å gjøre dette. Paternalistiske tiltak forutsetter altså at den som griper inn, forstår personens eget beste (på det tidspunktet inngrepet skjer), bedre enn personen gjør selv. Innenfor trafiksikkerhetsfeltet er påbud om bruk av bilbelte og motorsykkelhjelm (tilsynelatende)

klare tilfeller av paternalisme. Selv om du personlig ville foretrukket å ta en høyere risiko, er det forbudt ved lov.

Men, som Dworkin (2014) påpeker, kan også inngrep som utføres av hensyn til tredjeperson, være paternalistiske, dersom de griper inn i individers selvbestemmelse (autonomi). Typiske eksempler på denne typen paternalistisk politikk er restriksjoner knyttet til produksjon og salg av skadelige stoffer, som narkotika eller tobakk. Ut fra en slik definisjon av paternalisme er også obligatorisk sikkerhetsstyr i bil, eller sikkerhetsstandarder generelt, paternalistiske. Selv om du personlig har lyst til å kjøpe en billigere bil som gir mindre beskyttelse for passasjerer, er det ikke lov å selge dem dersom de ikke oppfyller minimumsstandarden.

Begrunnelsen for disse tiltakene er imidlertid ikke nødvendigvis paternalistisk: da man innførte påbud om motorsykkelhjelm i USA, var f.eks. begrunnelsen at alvorlige skader kan påføre samfunnet store utgifter. I sosialdemokratier som Norge, der staten tar en stor del av utgiftene som følger av helseskader, kan en slik form for argumentasjon potensielt brukes for å begrunne et svært bredt spekter av tiltak, siden nesten alle måter man skader seg selv på, også vil ha en negativ økonomisk effekt for samfunnet¹.

3.2.1 Litt om bakgrunnen for diskusjonen

Paternalisme kan bli forsvart eller angrepet ut fra ulike teoretiske vinkler. De sterkeste kritikerne av paternalisme er ofte *libertarianere*, som mener at individer bør ha så mye frihet som mulig, og at statens rolle skal være mest mulig begrenset. Ut fra dette synspunktet er paternalisme simpelthen uakseptabelt – individer bør ha friheten til å gjøre egne valg, selv om valgene er dårlige sett fra statens perspektiv.

En annen utbredt etisk teori er konsekvensialisme, som er en historisk forløper for kostnad-nytte beregninger. Konsekvensialistiske teorier hevder at en handling eller et tiltak er godt dersom det samlet sett skaper mer lykke en ulykke, når man vurderer samtlige konsekvenser. Ut fra et konsekvensialistisk perspektiv er paternalistiske tiltak ofte akseptable, siden de forårsaker mer gavn enn skade. Når det gjelder bilbelter eller motorsykkelhjelmer, f.eks., er det kanskje mange mennesker som synes tiltakene er litt irriterende, men dette oppveies av all lidelsen som forhindres når færre mennesker dør i bilulykker.

Ofte er et hovedargument mot paternalistiske tiltak at de går ut over folks autonomi eller selvbestemmelsesrett. Dette argumentet vil ofte være bygd på en antakelse om at individer i utgangspunktet har *rett* til å ta sine egne avgjørelser, så sant disse ikke skader andre (Carter, 1977). Man må derfor ha gode grunner for å gripe inn i denne grunnleggende rettigheten. Andre, som Feinberg (1971), hevder at paternalisme er å behandle voksne mennesker som barn, og at voksne som behandles som barn, over tid vil bli som barn; ute av stand til å ta selvstendige beslutninger. En tredje sentral retning argumenterer for at paternalisme er en form for mangel på *respekt* for enkeltindividers avgjørelser (Shriffrin, 2000).

Argumentet som tar utgangspunkt i selvbestemmelsesrett har to ulike kilder. Den ene er troen på at folk gjør bedre valg for seg selv enn det en tredjepart trolig er i stand til, fordi folk selv kjenner egen situasjon, og ikke minst sine egne preferanser bedre. Med andre ord er det vanskelig for staten å vite om man faktisk gjør personers liv bedre ved å f.eks. tvinge

¹ Strengt tatt vil derfor bare sikkerhetstiltak som er så kostbare at utgiftene forbundet med tiltakene er høyere enn utgiftene som ville følge av skadene de forebygger, kvalifisere som paternalistiske i en filosofisk forstand. Det er imidlertid vanlig praksis å bruke begrepet bredere enn dette, og det er denne bredere bruken vi vil legge til grunn i denne rapporten.

dem til å slutte å røyke, fordi staten ikke kan vite om røykingen er et så stort gode at livene deres alt i alt blir verre uten røyking, selv om de skulle komme til å bli kortere. Den andre kilden, som vanligvis blir tilskrevet filosofen John Stuart Mill, er at selvbestemmelsesrett er et gode i seg selv, og at selv dårlige avgjørelser derfor er et gode for personen som tar beslutningen, siden personen utøver en grunnleggende menneskerettighet. Dette argumentet henger, ifølge filosofen Richard Arneson (1980), sammen med Mills helhetlige oppfatning om hva et godt samfunn er: det er viktig at et samfunn kan ivareta en bredde av mulige oppfatninger om hva et godt liv kan bestå i, og paternalisme risikerer derfor å gjøre samfunn fattigere.

Dette vil delvis avhenge av hva man tenker på som personers «beste». Dersom man tenker at dette kun består i objektive mål som langt liv, høy inntekt og god helse, er det ofte rimelig å gripe inn for å fremme disse målene. På den annen side kan man også mene at det er et gode for mennesker å ha valgfrihet, å fritt velge sitt eget liv og å ha selvbestemmelsesrett.

3.2.2 Definisjoner

Vi tok i dette kapitlet utgangspunkt i Dworkins definisjon av paternalisme, men det fins en stor debatt rundt dette temaet. Mange teoretikere hevder at et kjennetegn ved paternalisme er at den begrenser individers frihet, eller begrenser deres valgmuligheter (se f.eks. Archard, 1990, Arneson, 1980). Mens noen hevder at et tiltak ikke er paternalistisk med mindre det går på tvers av personers vilje (Arneson, 1980), vil andre si at det viktige kriteriet ikke er hva personen faktisk vil, men at personen får færre valgmuligheter. Derfor mener f.eks. Clarke (2010) at påbud om bilbelter er et paternalistisk tiltak også overfor personer som ønsker å bruke det, siden de ikke gis et fritt valg². Andre mener at paternalisme alltid innebærer et inngrep i personers rettigheter, som f.eks. retten til å bestemme over eget liv, så sant man ikke skader andre (Hobson, 1984).

Le Grand og New (2015) mener at det viktigste kjennetegnet ved paternalisme er at den setter til side enkeltindividets egen dømmekraft. De definerer derfor statlig paternalisme som statlige inngrep som skal motvirke en feilaktig avgjørelse fra individets side, og som utføres til det samme individets eget beste. Med andre ord mener de at man kan være paternalistisk uten å begrense individers frihet. F.eks. hevder de at subsidierte billetter til kulturinstitusjoner som museer og opera, er en form for paternalisme, fordi politikken overprøver borgernes oppfatning om at kulturopplevelsen ikke er verdt prisen.

Det er vanlig å skille mellom *hard paternalisme* og *myk paternalisme* (Feinberg, 1984). Dersom man er tilhenger av myk paternalisme, mener man at paternalisme er tillatelig dersom man tror at personen egentlig ikke handler frivillig eller ut fra riktig informasjon. Det klassiske eksemplet på myk paternalisme (som stammer fra John Stuart Mill) er at dersom man ser at noen er i ferd med å krysse en bro, og man selv vet at broen er utrygg, kan man gripe inn for å hindre personen å krysse broen (hvis personen f.eks. ikke snakker et språk du forstår). Dette er rimelig fordi man tror personen egentlig ikke frivillig velger denne handlingen («å krysse en utrygg bro»), men tror det er snakk om en annen handling («å krysse en trygg bro»). Denne argumentasjonen for paternalisme kan brukes i flere sammenhenger, dersom man tenker at individene det er snakk om ikke selv forstår risikoen de tar, f.eks. Et typisk eksempel på myk paternalisme er derfor informasjonskampanjer som skal gi befolkningen

² Når paternalistiske tiltak kommer i form av lovpålagte påbud og forbud er det fremdeles mulig for individer å velge å bryte loven. Det er derfor en gradforskjell mellom slike tiltak og tiltak som tekniske fartssperrer, som faktisk hindrer individer i å utføre en handling.

bedre innsikt i risikoen som er forbundet med valgene de tar. Et annet eksempel er advarsler på tobakksprodukter.

Hard paternalisme, derimot, hevder at staten kan gripe inn overfor borgerne for deres eget beste selv om personene det er snakk om er fullt informerte, og skjønner (de mulige) konsekvensene av sine handlinger. Dersom man f.eks. tror at de fleste motorsyklister er fullt ut i stand til å forstå risikoen som er involvert i å kjøre uten hjelm, er det hard paternalisme om man likevel vil påby motorsykkelhjelm.

Forskjellene mellom de ulike definisjonene av paternalisme kan virke minimale for dem som ikke er en del av debatten. I denne rapporten vil vi bruke LeGrand og News definisjon som utgangspunkt, hovedsakelig av pedagogiske hensyn: mens man kan være uenig i hva som ligger i å «begrense frihet» eller «dukke muligheter», er det ganske intuitivt klart hva det vil si at staten tilsidesetter individets egen dømmekraft. I tillegg bidrar denne definisjonen til å klargjøre forskjellen mellom paternalisme og ekspertstyring: også ekspertstyring tilsidesetter individets dømmekraft, men det er ikke nødvendigvis av hensyn til individets eget beste. Ofte er det da helt andre hensyn som ligger til grunn – vanligvis *andres* interesser. I følge denne definisjonen er det altså slik at ethvert paternalistisk tiltak også er et tilfelle av ekspertstyring, men det er mye ekspertstyring som ikke er paternalistisk. Innenfor trafikk-sikkerhetsområdet vil mange enkeltindivider kunne mene at fartsgrensene er for lave, og at man burde ha lov til å kjøre fortere. Når vi likevel har fartsgrensene, er dette et eksempel på ekspertstyring i den grad målet er å beskytte *andre* trafikanter, men tiltaket er paternalistisk i den grad målet er å beskytte bilføreren selv. Siden det er enklere å forsvare tiltak som skal beskytte andre (som ikke selv har valgt å ta en høyere risiko), vil vi i det følgende ikke kalle tiltak som beskytter både personen selv og andre personer paternalistiske.

3.3 Når er paternalisme forsvarlig?

Et sentralt spørsmål i litteraturen er når paternalisme kan forsvares. I enkelte tilfeller tar spørsmålet snarere formen: i hvilke tilfeller er tilsynelatende paternalisme ikke egentlig paternalisme? Vi har sett at en hovedinnvending mot paternalisme er at den angriper folks rett til selvbestemmelse – den fratrar altså mennesker en grunnleggende rettighet. Men i enkelte tilfeller er det mulig å gripe inn og overprøve folks dømmekraft, uten at vi tenker på det som en innskrenkingen av friheten, eller som et brudd på rettigheter, snarere tvert om. Det berømte eksemplet fra John Stuart Mill, diskutert over, viser at vi i slike sammenhenger ikke tenker at det er en begrensning av personens frihet å stoppe ham eller henne med makt (dersom det ikke fins noen annen måte), i hvert fall frem til man har forklart situasjonen, slik at personen forstår hvilken risiko som er involvert.

Det som gjør utslaget her, er at personen faktisk ikke har valgt å gå over en usikker bro, men går over en bro som personen selv går ut fra er sikker. Manglende kunnskap kan derfor rettferdiggjøre å gripe inn overfor andre, også mot deres egen vilje. Dette er fordi alternativet faktisk ikke er fritt valgt. Spørsmålet er da hva som gjør at alternativer folk faktisk velger, likevel ikke er fritt valgt, og dermed noe de har rett til å gjøre (så sant handlingen ikke skader andre). Ulike kriterier er blitt foreslått for hva som skal til for at en handling skal kvalifisere som fritt valgt. Feinberg (1971) hevder at for at en handling skal være helt ut frivillig, må den utføres av en person som er fullt informert, den må ikke være påtvunget, og den må være utført i ro, med overlegg, uten forstyrrende følelser eller nevrotisk tvang, og det må ikke foreligge misforståelser.

I mange tilfeller kan det altså være legitimt å forhindre en handling, uten at man krenker selvbestemmelsesretten. Det er mange måter man kan rettferdiggjøre paternalisme selv om man mener det er prinsipielt feil. Blant de vanligste er for eksempel at personen handler under tvang, eller at personen har en mental sykdom. De aller fleste aksepterer også en stor grad av paternalisme når det gjelder barn, som ikke anses å forstå konsekvensene av egen handling tilstrekkelig til å kunne ta viktige avgjørelser på egen hånd. Under følger en tabell over faktorer ulike teoretikere mener kan gjøre paternalistiske tiltak mer akseptable (selv om de sjelden mener at de *alltid* vil gjøre paternalistiske tiltak akseptable).

Tabell 3.1: Faktorer som taler for paternalistiske tiltak.

Faktorer	Kilde	Relevans for trafikkisikkerhet
Antatt fremtidig samtykke	Carter (1977)	Dette kan gjøre det mer akseptabelt å gripe inn dersom trafikanter er i ferd med å gjøre noe som med stor sannsynlighet utsetter dem for risiko de senere vil angre på, som f.eks. promillekjøring, eller å ikke bruke sikkerhetsutstyr av bekvemmelighetshensyn.
Uinformerte preferanser	Goodin (1993)	Tilfeller der trafikanter ikke har kunnskap nok til å forstå risikoen handlingene deres medfører.
Ustabile preferanser med store konsekvenser		Tilfeller der trafikanter f.eks. av og til ikke bruker sikkerhetsbelte.
Lite forankrede preferanser		Dersom trafikanter f.eks. ikke bruker refleks, men ikke har noen gjennomtenkt holdning til saken.
Uvitenhet	Hobson (1984)	Uvitenhet kan igjen gjelde kunnskap om risiko.
Mulighet for alvorlig skade		Vil kunne rettferdiggjøre mange former for sikkerhetstiltak.
For å opprettholde større frihet i fremtiden for det samme individet	Dworkin (2005)	Potensielt, som påpekt av (McKenna (2007), kan dette gi veldig vide fullmakter for alle som arbeider med sikkerhet, ettersom man ikke har noen form frihet med mindre man er i live.
Fremtidsorientert samtykke – personen vil samtykke på senere tidspunkt		Prinsipp som kan legitimere inngrep i forhold barn eller berusede, eller andre som kan antas å få et annet syn på sin atferd på senere tidspunkt.
Det som en fullt rasjonell person ville gi samtykke til.		Problematisk prinsipp, siden det forutsetter at vi vet hva en fullt ut rasjonell person ville mene.
Rimelig risiko	Feinberg (1971)	Samlet kan disse prinsippene trolig anvendes for en evaluering av en rekke trafikkisikkerhetstiltak. Samtlige er i noen grad skjønnsmessige, og de kan derfor ikke benyttes direkte eller ukritisk.
Sannsynlighet for og alvorlighetsgrad av skade		
Hvor sannsynlig det er at man vil oppnå handlingens formål		
Verdien av handlingens formål		
Det fins andre, mindre risikable metoder for å oppnå det samme formålet		

3.4 “Nudging”/dulting

“Nudge”-teorien ble utviklet av atferdsøkonomene Richard Thaler og Cass Sunstein (2008), og har på kort tid blitt svært toneangivende. F.eks. har Sunstein fungert som rådgiver for president Obama i USA, og regjeringen i Storbritannia opprettet en egen organ for “nudging” – The Behavioural Insights Team – (nå fristilt fra regjeringen). Men teorien er også kontroversiell, og mange kritikere hevder at nudging, eller dulting, er en form for skjult paternalisme

Thaler and Sunstein tar utgangspunkt i at folk på mange områder mangler klare, stabile eller velorganiserte preferanser. Med andre ord er det mange felter der man ikke selv har en klar oppfatning, og Thaler og Sunstein hevder at det vi velger derfor ikke nødvendigvis er et uttrykk for det vi vil. I stedet foretar vi valg på grunnlag av hvordan valgene presenteres for oss («framing effects») hva som var utgangspunktet, og standardvalget. Når vi velger fra en restaurantmeny, f.eks., er vi kanskje ikke i utgangspunktet klar over hva vi har lyst på, men forskningen viser at dersom sunne valg står høyere i menyen, er det mer sannsynlig at vi velger dem. Tilsvarende er det slik at plasseringen av maten i en butikk eller kantine, vil gi seg utslag på populariteten til de ulike rettene.

Thaler og Sunstein peker på flere mekanismer som påvirker valgene folk gjør, selv om mekanismene i seg selv ikke endrer innholdet alternativene man stilles overfor. Blant disse mekanismene eller “tommelfingerreglene” er f.eks. at man ofte foretrekker standardvalget; dersom man får oppgitt hva som er et standardvalg (f.eks. når man skal sette innstillingene på en PC), er det mer sannsynlig at man velger dette alternativet, selv om det ikke innebærer noen kostnad eller anstrengelse å endre det. På bakgrunn av slike funn, mener Thaler og Sunstein at det er umulig å unngå å påvirke folks valg, fordi ethvert valg må presenteres på en eller annen måte. Dette betyr for dem at paternalistisk politikk ikke trenger å innebære noen form for tvang.

Derfor mener de også at staten, eller andre som befinner seg i en stilling der de kan påvirke valg, burde forsøke å unngå tilfeldige, ikke-intenderte eller skadelige virkninger av hvordan valgene presenteres, og heller skape en situasjon som fremmer velferd. Denne formen for paternalisme (som forfatterne kaller «libertariansk paternalisme») er kanskje et inngrep, men ikke et inngrep som begrenser folks frihet, for folk har fremdeles muligheten til å velge hva de vil. Imidlertid er det slik at dersom man studerer valgene på aggregert nivå, så har dulting en klar effekt på hva folk velger. For eksempel viser de til at hvor mye folk oppgir at de er villige til å betale for trafikk-sikkerhet, avhenger av den første summen de får oppgitt som alternativ.

Noen mener imidlertid at Sunstein og Thaler overdriver. Mitchell (2005) argumenterer for at ustabile preferanser ikke betyr at andre bør velge for oss (til vårt eget beste), men i høyden at andre bør forsøke å hjelpe oss å bli mer rasjonelle, f.eks. ved å kreve at vi begrunner valgene våre. En grunnleggende innvending mot denne fremgangsmåten er at det er umulig for andre å velge vårt eget beste, siden bare personene selv vet hva som er deres eget beste.

Men en slik tilnærming innebærer i hvert fall at det kunne være nyttig og forsvarlig å gjøre tryggere valg til standardvalg. Dette kan f.eks. være relevant for valgfritt sikkerhetsutstyr, som intelligent fartstilpasning, alkolås eller sykkelhjelmer. Slikt utstyr kunne være standard både for nye biler/sykler og i forsikringsavtaler. I følge Thaler og Sunstein ville dette trolig medføre et høyere antall brukere. Siden forskning også finner at når folk tar beslutninger, lener de seg ofte på hva de fleste andre gjør, og slik kunne man over tid kanskje skape en situasjon der nesten alle valgte de sikreste løsningene.

Dulting er ikke helt ukjent i trafikksikkerhetspolitikk. Nye planleggingsgrep tar ofte sikte på å påvirke atferden til trafikantene uten bruk av tvang, og gjennom tiltak vi kan beskrive som en slags nyinnramming av (farts) valg. For eksempel forsøker man gjennom såkalt «shared space» å kommunisere til sjåførene ved hjelp av design at et område er dominert av myke trafikanter; typisk ved bruk av brolegning i stedet for asfalt, o.l. I veiplanlegging er det nå vanlig å bruke smalere kjørefelt kombinert med bredere veiskuldre, noe som innebærer at veien fremstår smalere, uten at man egentlig reduserer veibredden (noe som kan gå ut over sikkerheten). Studier har vist at dette designet gjør at bilførerne velger lavere hastigheter. Dette sistnevnte eksempler kan ses på som en ikke-libertariansk form for paternalisme, i den forstand at i stedet for å gjøre informasjon tilgjengelig, aktivt søker å presentere desinformasjon. Målet er å få sjåføren til å tro at veien er farligere og vanskeligere å navigere enn det som faktisk er tilfelle. («Shared space» unngår denne kritikken, siden målet er å konstruere en viss form for område gjennom designvalg).

3.5 Empiriske studier av valg

Mange vil hevde at empiriske funn gjort de siste tiårene, som de som er diskutert i avsnittet over, har styrket argumentene for alle typer paternalisme. Camerer et al. (2003) mener at nyere atferdsforskning har undergravd mange tradisjonelle argumenter mot paternalisme, siden den tyder på at kognitive feil i beslutningssituasjoner og viljesvakhet fører til at folk ofte ikke handler i overensstemmelse med egen interesse. De tradisjonelle argumentene for paternalisme var basert på en forutsetning om at visse kategorier av personer (beskrevet av en forfatter på 1700-tallet som «idioter, mindreårige og gifte kvinner») ikke selv var i stand til å ta avgjørelser for sitt eget beste, og dermed burde behandles som en slags myndlinger av staten. Camerer et al. foreslår i stedet en *situasjonistisk* tilnærming, som innebærer folk flest, i visse forutsigbare situasjoner, er ute av stand til å ta gode avgjørelser for seg selv. Alle er med andre ord i visse gjenkjennbare situasjoner, ute av stand til å ta gode beslutninger. Dette kan f.eks. dreie seg om situasjoner der man handler ut fra vane, uten å ha tenkt seg om, etc.

Men forfatterne er også oppmerksomme på at de feilene folk gjør i beslutningssituasjoner ikke gjøres av absolutt alle, selv om de gjelder for mange, og at forskningen på feltet fremdeles pågår. De foreslår derfor et prinsipp om «asymmetrisk paternalisme» som «skaper store fordeler for dem som gjør feil, mens den gjør liten eller ingen skade på dem som er fullt ut rasjonelle». Et tiltak er asymmetrisk paternalistisk bare hvis fordelene til dem som tar feil beslutninger oppveier ulempene for dem som er rasjonelle. For eksempel kan staten tvinge finansinstitusjoner til å gi svært synlig informasjon om risiko og potensielle fallgruver knyttet til produktene, for å motvirke at de fleste ikke tar seg tid til å lese gjennom lange kontrakter. Slike tiltak, hevder forfatterne, vil bare utgjøre en minimal kostnad for dem som er rasjonelle (og leser gjennom kontraktene sine i detalj), men kan være svært gunstige for alle dem som ikke er det. Bilbeltepåbud er et typisk asymmetrisk paternalistisk tiltak: de rasjonelle, som uansett ville brukt bilbelte, påføres ingen ekstra ulemper av påbudet, mens de som er irrasjonelle, og ville latt være å bruke det, kan bli spart for en relativt stor risiko. Forfatterne påpeker også at en diskret alkolås i biler ville være asymmetrisk paternalistisk på denne måten.

Rachlinski (2002) hevder at atferdsøkonomene delvis har feiltolket psykologisk forskning om beslutningsprosesser. I den psykologiske forskningen har målet ikke vært å avdekke hvilke feil folk gjør når de tar beslutninger, men å identifisere hvordan folk tenker. Ifølge ham, er det «klart at den viktigste lærdommen vi kan trekke av atferdsbeslutningsteori er at måten en beslutning presenteres, skaper ulike måter å tenke på problemer»: dette trenger

ikke i seg selv være et problem for de beslutningene som tas. Dersom man endrer innrammingen for valg, kan derfor resultatene forbedres, og «Generelt [...] ser det ut til at folk gjør bedre valg dersom de ser på valget som et problem som er en del av en kategori av lignende problemer eller i et «frekventistisk» format.» Siden det virker som om folk kan trenes eller lære på egen hånd å reformulere problemer for å ta bedre beslutninger, fins det altså alternativer til paternalistisk politikk. I tillegg kan folk lære når beslutninger bør delegeres til andre. Rachlinski konkluderer på grunnlag av dette med at paternalisme kun er berettiget dersom det kan vises at «kostnadene ved å la enkeltindivider utvikle bedre måter å gjøre valg på, er større enn kostnadene ved å begrense individuelle valg».

Dersom man følger Rachlinski, kunne man konkludere med at den beste strategien for trafikk-sikkerhetsarbeidet er å forbedre føreropplæringen (dvs. gi mennesker nødvendig informasjon for å ta gode valg på egen hånd), og å gi folk mulighet til å delegerer beslutninger til andre. Dette kan for eksempel bety å støtte politikk for å gjøre ISA tilgjengelig mot reduserte forsikringspremier. Dersom man selv velger å installere ISA eller alkoholås, tar folk selv en avgjørelse for å beskytte seg selv mot viljesvakhet eller irrasjonalitet i fremtiden.

3.6 Litteratur om paternalisme og trafikk-sikkerhet

I USA har spørsmålet om paternalisme vært svært fremtredende i trafikk-sikkerhetsdebatten. I motsetning til hva vi har sett i Europa, har man i USA hatt betydelig debatt rundt flere sikkerhetstiltak som oppfattes som paternalistiske. Dette gjelder f.eks. både for obligatoriske bilbelter og for obligatoriske kollisjonsputer (Wetmore, 2004). I dag er det kun staten New Hampshire som ikke pålegger voksne å bruke bilbelte i forsetet (Insurance Institute for Highway Safety), mens voksne baksetepassasjerer er omfattet av lovgivningen i 28 (av 50) stater og District of Columbia. Når det gjelder lovpålagt bruk av motorsykkelhjelm, er historien spesielt kompleks, og føderale lover har blitt endret flere ganger. Jones og Bayer (2007) hevder at dette skyldes sterke liberale og antipaternalistiske verdier i USA. Rundt 1980 hadde 47 amerikanske stater universelle påbud om hjelm for motorsyklister, mens dette i dag bare gjelder 19 stater, og ytterligere ni har lover som gjelder for visse grupper (typisk motorsyklister under 18). Argumentene mot obligatorisk hjelm har vanligvis ikke vært rettet mot de vitenskapelige funnene, altså sikkerhetseffekten av hjelm, men det faktum at den potensielle skaden er selvpåført. Etter opphevelsen av hjelmpåbud, har da også antall skader og dødsfall steget, som forutsagt av ekspertene.

Til tross for at paternalisme innen trafikk-sikkerhetsarbeid har vært mye diskutert i USA, har paternalisme i trafikken ikke vært gjenstand for mye akademisk oppmerksomhet. Andersson & Lindberg (2009) studerte imidlertid individers preferanser for egen og andres sikkerhet i trafikken ved å kartlegge betalingsviljen for sikkerhetsinnretninger for seg selv, for egne barn, for egen husholdning, for slektninger og alle samfunnsmedlemmer. De tar utgangspunkt i at selv om det har blitt hevdet at verdien av et statistisk liv må økes dersom enkeltpersoner ikke er rent egeninteresserte, vil verdsettelsen forbli den samme hvis folks preferanser er ikke-paternalistiske, og respekterer andres preferanser. Men dersom folk har paternalistiske preferanser, bør altruistiske preferanser inkluderes i nytte-kostnadsanalyser. Forfatterne fant at mens betalingsvillighet for sikkerhet for egne barn og hushold var betydelig høyere enn for egen sikkerhet, var betalingsvilje for sikkerheten til slektninger, venner og for offentlige sikkerhetstiltak betydelig lavere. Resultatene antyder dermed at respondentene var enten rene altruister/paternalister eller sikkerhetspaternalister.

McKenna (2007) hevder at det er gode grunner til å bruke paternalistiske tiltak og begrense friheten til enkeltpersoner i veitrafikken, siden døden (som er en mulig konsekvens av trafikkulykker) gjør at friheten blir tapt på en mye mer grunnleggende måte, og fordi døden er irreversibel. I tillegg mener han at det er grunn til å tvile på at enkeltpersoner er fullt informert om sine relative ferdigheter og risiko. Han argumenterer også med at siden vi som borgere alltid er deler av nettverk, og ikke isolerte individer, er det vanskelig å vurdere om skaden faktisk bare rammer den enkelte. Siden konsekvensene av handlingene i trafikken kan være svært alvorlige, slik at personen ikke selv kan ta ansvar for dem (hvis man f.eks. blir avhengig av kontinuerlig omsorg), kan ikke valget om å utsette seg for denne muligheten være helt fritt. Han hevder videre at mange feilhandlinger i trafikken ikke blir utført bevisst, men som et resultat av uoppmerksomhet, og at spørsmålet om frihet blir derfor mindre relevant. Derfor er det både legitimt og ønskelig å begrense friheten i trafikken, og vi bør arbeide for å endre opinionen for å gjøre slike tiltak akseptable for publikum. McKenna har dermed et dobbelt argument; for det første, hvis folk ikke er fullt informert, eller uoppmerksomme når de tar dårlige beslutninger, er tiltakene strengt tatt ikke paternalistiske, ettersom handlingen ikke er helt frivillig. Hans andre argument er mer prinsipielt; han argumenterer for at staten er i en bedre posisjon enn borgerne til å bestemme hvordan deres velferd bør fremmes, og at folk ikke bør være fri til å gjøre handlinger som kan få konsekvenser som den enkelte ikke kan ta det fulle ansvaret for. Dette er selvfølgelig en måte å argumentere på som også kunne får store konsekvenser innenfor andre områder, som friluftsliv og folkehelse.

Grill og Fahlquist (2012) diskuterer om obligatorisk alkolås i bil er et sikkerhetstiltak som er for paternalistisk til å være akseptabelt. Forfatterne bemerker at sikkerhetstiltaket også kan begrunnes ut fra hensynet til mulig risiko for andre trafikanter, men medgir at i hvert fall i svensk sammenheng er hensynet til sjåføren selv en viktig faktor i vurderingene (i sosialdemokratiske stater vil selvfølgelig veldig mange former for skader få konsekvenser for andre enn individet selv, siden helsevesenet er offentlig finansiert). Promillekjørere skader noen ganger andre, men langt oftere bare seg selv. Grill og Fahlquist påpeker at man vanligvis kun snakker om paternalisme i de tilfellene der de uønskede handlingene blir utført *frivillig*, og dette kan være en problematisk forutsetning når det gjelder promillekjørere: personen som velger å kjøre med promille er påvirket på en slik måte at personens dømmekraft er svekket, og ville kanskje valgt annerledes i edru tilstand. I mange tilfeller av promillekjøring er personen også alkoholiker, og da kan man også spørre om selve avgjørelsen om å drikke var frivillig. Grill & Fahlquist mener derfor at det er tvilsomt om en alkolås kan forstås som et paternalistisk tiltak, siden den i liten grad berører *frivillige* handlinger.

3.7 Oppsummerende om paternalisme og ekspertstyring i litteraturen

Det fins mange mulige definisjoner av paternalisme og ekspertstyring. I denne rapporten velger vi definere ekspertstyring som tilfeller der staten tilsidesetter borgernes egen dømmekraft, og erstatter den med eksperters vurderinger. Vi følger LeGrand og New (2015) i å definere paternalisme som tilfeller der staten tilsidesetter borgernes egen dømmekraft, og dette gjøres for de samme borgernes eget beste.

Ekspertstyring og paternalisme er to separate, men relaterte problemområder. Ekspertstyring dreier seg oftest om saker som angår mange personer, og der det antas at ekspertene er bedre i stand til å ta beslutninger for det felles beste enn det befolkningen er.

Problemet med ekspertstyring er ofte definert som knyttet til demokrati: dersom viktige beslutninger tas av eksperter, blir demokratiet faktisk innskrenket, og det er ikke folket, men ekspertene som bestemmer. I tillegg er det fare for at ekspertstyring skaper et problem med aksept og tillit i befolkningen, siden mange beslutninger tas over borgernes hoder. I tillegg ser mange en risiko for at legitime perspektiver og legitim (ofte lokal) kunnskap blir overkjørt når beslutninger overlates til eksperter.

Når det gjelder paternalisme, er problemet oftest ansett å være at paternalisme truer individers rett til selvbestemmelse. Andre hevder at paternalisme er å behandle voksne mennesker som barn, og at voksne som behandles som barn, over tid vil bli som barn; ute av stand til å ta selvstendige beslutninger. En tredje sentral retning argumenterer for at paternalisme er en form for mangel på respekt for enkeltindividers avgjørelser.

Teoretikere som har skrevet om paternalisme skiller ofte mellom hard og myk paternalisme. Man snakker om «myk» paternalisme i de tilfellene der man går ut fra at individers (uønskede) avgjørelser er en følge av mangel på kunnskap, og staten griper inn for å bøte på kunnskapsmangelen. Et typisk eksempel er advarsler på sigarettpakker. Mange vil si at dette ikke egentlig er paternalisme i det hele tatt. Derimot snakker man om «hard» paternalisme i de tilfellene der folk har den tilstrekkelige kunnskapen til å handle, men staten likevel griper inn for å hindre dem i å gjøre det de ønsker. Påbud om bilbelte er slik sett et tilfelle av hard paternalisme (dersom man ikke går ut fra at folk ikke vet hvor mye sikrere det er å kjøre med bilbelte enn uten).

Det er mange måter man kan rettferdiggjøre enkelttilfeller av paternalisme selv om man mener det på generelt grunnlag er prinsipielt feil. Blant de vanligste tilfellene i litteraturen der paternalisme anses som forsvarlig, er for eksempel at personen handler under tvang, eller at personen har en mental sykdom, i tillegg til at personen handler på bakgrunn av mangelfull kunnskap. I tillegg har vi nevnt blant andre de følgende kriteriene som har blitt foreslått:

- Preferanser er ustabile og konsekvensene er ugjenkallelige
- Lite forankrede preferanser
- For å opprettholde større frihet i fremtiden for samme individ

En nyere retning innen paternalisme er den såkalte libertarianske paternalismen, eller «nudging» (dulting), som hevder å påvirke handlingsvalg uten å begrense frihet. I det følgende vil vi imidlertid stort sett forholde oss til de mer «klassiske» variantene av paternalisme.

4 Tiltak og begrunnelser innen norsk trafikksikkerhetsarbeid

4.1 Klassifisering av tiltak i norsk trafikksikkerhet

Vi har gjennomgått et utvalg av de mest sentrale tiltakene i norsk trafikksikkerhetsarbeid. Listen under fremkom ved gjennomgang av Nasjonal Transportplan, og er supplert gjennom innspill fra oppdragsgiver. Tabellen viser hvorvidt tiltaket beskytter trafikanten selv, hvorvidt det beskytter andre trafikanter, hvorvidt tiltaket er innført eller ikke, og hvilken type handlingsbegrensning tiltaket medfører for den enkelte trafikant (i den grad de følger reguleringen).

Tabell 4.1: Tiltak i norsk trafikksikkerhetsarbeid³.

Tiltak	Beskytter aktør	Beskytter andre	Type begrensning
Bilbeltepåbud	Ja	Nei	Varig handling
Motorsykelhjelpåbud	Ja	Nei	Varig handling
Sykelhjelpåbud	Ja	Nei	Varig handling
Fartssperre moped/lett motorsykel	Ja	I liten grad	Varig teknisk handlingssperre
Sikkerhetssertifisering, f.eks. airbags	Ja	Nei	Engangs pris
Fartsgrenser	Ja	Ja	Varig handling
ATK/streknings-ATK	Ja	Ja	Varig handling
Obligatorisk føreropplæring	Ja	Ja	Engangs tid/pris
Sykelopplæring for barn	Ja	Nei	Engangs tid
Obligatorisk ISA	Ja	Ja	Varig teknisk handlingssperre
Obligatorisk alkoholås	Ja	Ja	Varig teknisk handlingssperre
Helsekrav/ oppfriskningskurs for eldre	Ja	Ja	Engangs tid/pris
ISO 39001	Ja	Ja	Varig
Kontrollvirksomhet	Ja	Ja	Sporadisk

³ Merk at mens de fleste av disse tiltakene allerede er innført, gjelder dette ikke f.eks. obligatorisk sykkelhjelm, obligatorisk ISA og alkoholås, obligatoriske oppfriskningskurs, obligatorisk sykkelopplæring og obligatorisk (SO-sertifisering).

Alle tiltakene som studeres, begrenser i en eller annen forstand trafikantenes handlefrihet og skjønnsutøvelse i trafikken, og kan dermed sies erstatte trafikantenes bedømmelse med veimyndighetenes – alle er derfor eksempler på ekspertstyring av veitrafikken. Som vi kan se av tabellen, vil samtlige av de studerte tiltakene beskytte trafikanten selv. Diskusjonen av paternalisme i kapittel 3, viser imidlertid at dette ikke er tilstrekkelig til å si at tiltakene er paternalistiske – dersom hovedmotivasjonen for å innføre tiltakene er å beskytte *andre* trafikanter, er tiltakene ikke å anse som paternalistiske. I enkelte tilfeller kan overgangen imidlertid være noe uklar – når det gjelder alkohol, f.eks., påpeker Grill & Fahlquist (2012) at et viktig hensyn – i hvert fall i Sverige – er beskyttelse av trafikanten selv. I praksis kan det være veldig vanskelig å avgjøre hva som er *hovedmotivasjonen* bak et gitt tiltak.

I tillegg til de tiltakene vi finner i tabellen, kunne man også her ha nevnt ulike infrastrukturtiltak, som f.eks. midtdelere. Disse beskytter også trafikantene og kan i visse tilfeller begrense handlingsfrihet for den enkelte. Disse tiltakene er imidlertid mer problematiske i denne sammenhengen, ettersom det ikke er mulig for enkeltrafikanter å velge eget sikkerhetsnivå på infrastruktur. Dermed vil man uansett måtte velge ett eller annet sikkerhetsnivå, som noen kanskje opplever som for høyt, mens andre opplever det som for lavt.

Tabellen inneholder en kolonne som sier noe om hvilken *type* overprøving av trafikantenes skjønn eller dømmekraft det er snakk om for ulike tiltak. Begrensninger kan være både av ulik form, av ulik grad og av ulik varighet. Det kan tenkes at trafikantene synes enkelte typer begrensninger er lettere å akseptere enn andre. Vi har f.eks. en gradvis overgang fra atferd som er tillatt, til atferd som er påbudt eller forbudt, videre til atferd som er påbudt/forbudt og dette er håndhevet gjennom kontrollvirksomhet, og til slutt atferd som er gjort umulig eller obligatorisk gjennom tekniske løsninger, og dermed overhodet ikke kan omgås. Tiltakenes varighet er også klassifisert, ettersom det anses på som en vesentlig forskjell om staten enten på den ene siden pålegger en engangshandling, som kjøp av bil med et gitt sikkerhetsnivå (f.eks. kollisjonspute), eller om den styrer trafikantenes handlinger kontinuerlig, som ved ISA, f.eks.

Denne oppdelingen er ment å si noe om hvor store inngrep disse tiltakene representerer i enkeltmenneskers handlefrihet. Man kan anta at varige tiltak er et større inngrep enn tiltak som kun innebærer en enkelthandling. På den annen side kan varige tiltak også innebære at folk venner seg til et tiltak på en annen måte, slik at de ikke lenger reagerer på det.

På samme måte kan man oppfatte varige tekniske handlingssperrer som svært omfattende inngrep, men disse er på den annen side ikke inngrep i det hele tatt for personer som følger loven i utgangspunktet.

4.2 Legitimering av paternalisme og ekspertstyring

I forbindelse med prosjektet ble det gjennomført kvalitative intervjuer med tre ledere i Statens vegvesen Vegdirektoratet. Målet med intervjuene var for det første å skape et grunnlag for den påfølgende Delfiundersøkelsen, og for det andre å få en mer dyptpløyende forståelse av hvordan ledere innen trafikk-sikkerhetsarbeid tenker om paternalisme og ekspertstyring, og i hvilken grad og på hvilken måte paternalistiske tiltak kan rettfærdiggjøres. Antallet intervjuer er selvfølgelig så begrenset at resultatene på ingen måte kan generaliseres til å gjelde alle som arbeider innenfor feltet, så formålet var snarere å finne mulige måter å tenke rundt disse spørsmålene for dem som har et ansvar for sektoren. Selve ansvarsaspektet er i seg selv sentralt, fordi man ofte vil ha et annet forhold til hva som er tillatelig i tilfeller der man selv står ansvarlig for resultatene. Intervjuene

omhandlet derfor både tiltak innen veisektoren og innen andre sektorer, for å få frem forskjeller og likheter, og for å vurdere hvilke forskjeller mellom sektorene som fremstår som relevante for lederne når de tar beslutninger.

Samtlige informanter erkjente at de så feltet som litt problematisk, og at det var viktig å vurdere i enkelttilfeller nøye, fordi man i tillegg til trygge veier også ønsker å opprettholde individers handlefrihet og mulighet for egenvurdering. Det avgjørende var derfor å finne den riktige balansen, som også opprettholdt respekten og forståelsen for myndighetenes sikkerhetsarbeid.

«Det er noe med fri vilje, og å stole på seg selv, og å kunne avgjøre hva som er sikkert for en selv. Man bør tillegge befolkningen disse egenskapene, men noen drar ting langt, og dette kan skape usikkerhet for enkeltindivider. Det er derfor bedre med tydelige regler, det handler om å tydeliggjøre hva som er retningslinjer, hvem har retten».

En del av vurderingene vi observerte i litteraturkapitlet (kapittel 3) kan vi også gjenkjenne direkte hos informantene, som f.eks. det at det er mindre problematisk å regulere handlinger som skader andre, enn handlinger som bare skader personen som utfører dem:

«Det går i hvert fall grense når det er fare for at du skader andre, som selv ikke kan påvirke sin situasjon, slik som er tilfellet når det gjelder røykeloven.»

Ekspertene støttet altså tanken om at det at staten griper inn for å beskytte andre enn personen selv, er mer av en selvfølge enn at staten griper inn for å beskytte personer mot konsekvensene av egne handlinger. I overensstemmelse med dette, var det ingen av informantene som hadde motforestillinger mot bruk av streknings-ATK, som altså faller inn under begrepet ekspertstyring, men ikke paternalisme.

I tillegg var det åpenbart at «myk paternalisme» (opplysning om risiko man ikke selv er klar over), ble ansett som mer uproblematisk enn mer tvangsmessige tiltak, altså hard paternalisme.

«I forhold til aktivitet må det være opplysning, men der har du et valg. [...] Men man vil heller ha opplysninger som gjør at man kan ta valget selv. Det er noe med ting du ikke skjønner konsekvensene av. Men jeg tenker folk må kunne gjøre en del dumme ting dersom det ikke rammer andre.»

«Jeg er nesten tilbøyelig til å tenke at det ikke skulle være straff for ikke å bruke motorsykkelhjelm – men hva er forskjell på det og bilbelte? Dersom man tar en annen diskusjon – så åpner det seg nå muligheter for førerstøttesystem for MC som sikrer at du går inn i kurver i sikkert hastighetsnivå. Skal det påbys? Jeg er veldig i nærheten av å synes det.»

Det mest påfallende med trafikkisikkerhetseksperternes oppfatninger, dersom man sammenligner med litteraturen rundt paternalisme og ekspertstyring, er at der teoretikerne ofte opererer med klare kriterier for når noe er akseptabelt eller uakseptabelt, var praktikerne i Vegdirektoratet mer tilbøyelige til å se på overgangene mellom akseptabelt og uakseptabelt som glidende.

De følgende faktorene, som ikke fremkommer tydelig i den teoretiske litteraturen, så ut til å ha stor betydning for ekspertenes vurdering av tiltak.

Opplæringsaspektet

Mens den teoretiske litteraturen ofte ser på forbud som en type tvang, hadde ekspertene en tendens til å se på regelverket også som et opplysnings- og opplæringstiltak. De la derfor vekt på et klart og gjennomskikkelig regelverk, som var forståelig og håndterlig for

trafikanter, og på klare og entydige påbud og forbud som også kunne gi informasjon om den risikoen som var involvert i aktiviteten.

«Det handler ikke om styringen i seg selv, men om å bygge sikkerhetskultur, å etablere et tankesett som også er konsekvens- og risikobasert.»

Motivasjonen for dette later til å være at regelverket også anses som et kommunikasjonsverktøy; det er en måte å gjøre trafikantene oppmerksomme på en identifisert risiko. I tråd med dette mente en av informantene at man i dag muligens kunne opphevet påbudet om bilbelter, fordi folk nå skjønner hvilken risiko som er involvert i å kjøre uten.

«Sikkerhetsarbeid er også en opplæringsoppgave, styring er en måte å skape gode vaner. Det er forskjell på diktatorisk styring og opplysende, opplærende styring.»

Denne holdningen henger igjen sammen med et annet aspekt ved tiltak som informantene trakk frem, nemlig betydningen av at avgjørelser ble bygd på solid kunnskap.

Kunnskapsgrunnlag

Alle informantene trakk i en eller annen forstand frem betydningen av hvilken kunnskap et tiltak hviler på.

«I MC-miljøer er det rimelig at hjelm er påbudt, man vet at det har såpass dramatiske konsekvenser, det kan være liv eller død. Kunnskapsnivået her gjør at man setter en regel. Jeg har forbehold mot sykkelhjelmer fordi konsekvensene er mindre udiskutable.»

Det er trolig nettopp fordi sikkerhetsarbeidet delvis er forstått som et opplæringsprosjekt, at det blir særlig viktig at kunnskapen er entydig og udiskutabel. Dette gjorde også at en av informantene så at viljen til å gjøre inngrep kunne være større hos fageksperter enn hos andre borgere:

«Kjent kunnskap kan gjøre at man ser nødvendigheten av å innføre ting, på en annen måte [...]. Folk kjenner ikke nødvendigvis risikoen ved ulike handlinger.»

Spørsmålet om kjennskap til konsekvenser av handlinger er, som vi har sett, et sentralt element i diskusjonene rundt akseptabel paternalisme. Men det å basere seg på sikker og udiskutabel kunnskap har også en annen side, nemlig befolkningens forhold til regelverket, og det vi i kapittel 3.1 omtalte som «robusthet» i avgjørelser.

Robusthet

Alle informantene lot til å tenke praktisk oppfølging og trafikantenes respons inn i sine holdninger til inngrep og politikk. Et tiltak eller forbud ble derfor ikke beskrevet som akseptabelt eller uakseptabelt i seg selv, eller isolert på grunnlag av sikkerhetseffekt, men også ut fra forhistorie og trolig virkning på befolkningen. Det ble f.eks. påpekt at det kan være risiko for å gå for langt i sikkerhetsarbeidet, slik at man mister den nødvendige respekten.

«Jeg tror motstanden mot streknings-ATK har å gjøre med overvåkning, at man fratras frihet. Som myndighet må man være gode til å plassere streknings-ATK der det gjør en forskjell, slik at man ikke bare vokter atferd, men gjør det av en grunn.»

Tilsvarende ble det trukket fram at et forbud bør følges opp for å være meningsfullt, og at mange ting derfor kan være ønskelige, uten at man av den grunn bør lage på- eller forbud rundt dem:

«Dersom du skal ha regler [om sykkelhjelm], må du håndheve, og er det en rimelig bruk av ressurser? – man trenger en avveining. Det er egentlig det samme med refleks – dersom du ikke selv skjønner at du bør bruke det, har du et problem.»

«Jeg tenker på bruk av refleks – og er usikker på om man da bør gjøre noe med tiltak som ikke er mulig å kontrollere, for dersom man ikke følger opp med kontroll, gjør det nesten ting verre. Det er også en konsekvens.»

Dermed inneholdt vurderingene ofte et slikt fremadskuende element. Man planlegger ikke et forbud, men et mer helhetlig system der forbudet skal inngå som en integrert del, og selve systemet må opprettholde sin troverdighet og soliditet. En avgjørelse eller et tiltak ses ikke i et vakuum som akseptabelt eller uakseptabelt, men som en del av et system og en prosess. Tilsvarende ble tiltak ofte satt i sammenheng med forutgående samfunnsmessige prosesser, eller en form for modning:

«I de sakene der staten overstyrer, så skjer dette etter lange modningsprosesser, med kunnskapsoppbygging, hvor man har jobbet seg frem mot en delvis aksept, og kunnskapsgrunnlaget er udiskutabelt. Jeg opplever at dette ikke gjelder sykkelhjelm.»

Her kan man også se en kobling opp mot litteraturen, i det at det er det faktiske eller fremtidige samtykket fra trafikantene som er det vesentlige punktet. Man tvinger i så fall ikke tiltak gjennom mot (de fleste) trafikantenes vilje, men bistår til å gjennomføre en handling som mange ønsker å utføre (men som de kanskje lar være å gjennomføre av vane eller bekvemmelighet).

Siden trafikkreglene nødvendigvis gjelder for alle borgere, er det selvfølgelig nærmest uunngåelig at enkelte borgere vil være uenige i noen av dem. Spørsmålet om enkeltpersoners frihet til å velge er derfor et underliggende problem i sektoren, og et problem informantene ofte forholdt seg til gjennom tanken på trafikken som et system.

Handling i et system

Gjennomgående var informantene langt mer tilbøyelige til å akseptere risikoatferd i fritidssammenheng, der det både ble påpekt at man ikke skader andre, og at man ikke handler innenfor et system.

«Jeg tenker at folk må gjerne ta risiko i fritidssammenheng, så lenge du ikke skader andre, må du gjøre hva du vil, problemet er mer redningsaksjonene.»

Forskjellen mellom handlinger som skader andre, og dem som bare skader en selv, ble dermed opprettholdt også her. Men i en del sammenhenger fremstilles atferd i trafikk som relativt analoge med handlinger i fritid. For ekspertene innen trafikk-sikkerhet var dette imidlertid et fremmed bilde:

«Bilkjøring er på en måte den siste frihetsarenaen. Men egentlig er trafikken gjennomregulert, så argumentasjon ut fra enkeltindivider og egne handlinger er underlig. Vi regulerer med lysbruk, trafikkregler, bilbelter...»

I intervjuene ble ekspertene stilt spørsmål om begrensninger av risikabel fritidsaktivitet nettopp for å få frem hva de tenkte var de relevante forskjellene mellom å begrense frihet i trafikk og å begrense frihet når det gjelder fritidsaktiviteter. Forskjellene som her ble påpekt, viste typisk til at trafikantene i en viss forstand ikke handler som enkeltindivider i trafikken:

«Jeg tenker at regelverket for friluftsliv vil være forskjellig, fordi veldig mye friluftsliv ikke handler om samhandling med andre, der man kan komme i konflikt med andre, men handler kun om ditt liv. Men hjelmbruk for motorsyklister bør likevel være påbudt.»

Utsagnet over kan ved første blick fremstå inkonsistent; tilsynelatende handler det bare om ditt eget liv, dersom du forulykker med motorsykel på veien, og situasjonen virker dermed helt parallell med basehopping, f.eks. Men forståelsen av det å handle i et system ble satt i en større sammenheng enn bare spørsmålet om hvem som rammes av konsekvensene for dine handlinger:

«På veien er du del av et helt system, og statens rolle blir da sterkere. Dine handlinger kan ha store konsekvenser for andre parter. Bilbelte rammer kanskje på en lik måte som innen andre sektorer, men det er likevel et ganske opplagt spørsmål. Det har kanskje litt å gjøre med konsekvenser [umiddelbar effekt]. Man er i etaten er opptatt av at folk ikke dør i trafikken, og etaten tar en sterk rolle der. Nullvisjonen skal ligge til grunn. Og man handler ut fra sine virkemidler, og virkemiddelapparatet er kanskje annerledes enn innenfor helse. Bilbelte er en del av veisektorens virkemiddelapparat.»

Som dette sitatet illustrerer, innebærer det at trafikantene er del av et system, også at de beveger seg innenfor en sfære der staten allerede er aktiv, på ulike måter. Denne aktive holdningen medfører blant annet et opplevd ansvar for trafikantenes velferd. Referansen til virkemiddelapparat er sentral her, fordi tilgjengeligheten av virkemidler også betyr at man som fagetat har en mulighet til å redde liv, som man kan velge å bruke eller ikke bruke. Gitt at veimyndighetene er gitt et ansvar for å forvalte trafikksystemet, og de har et virkemiddelapparat tilgjengelig som gjør det mulig for dem å hindre dødsfall, kan de oppleve seg som medskyldige (*complicit*) i de dødsfallene som like fullt inntreffer. Dette peker hen mot et opplevd ansvar innenfor egen sektor, og også en form for indre logikk innenfor aktivitetssfærer – det å bedrive en viss type virksomhet innebærer at man forsøker å utøve den på en best mulig måte.

«Men i samfunnet generelt har alle miljøer et eget ansvar for å gjøre sin egen disiplin så trygg som mulig. Driver man med fallskjerm, har de en egeninteresse av å forbedre sikkerhet. Veisektoren har et tilsvarende ansvar.»

Samfunnsproblem

Et ytterligere – og relatert – aspekt som ble berørt av informantene, men som er ganske fremmed for den teoretiske litteraturen, har å gjøre med samfunnsproblemer. Det ble påpekt at mens basehopping er et marginalt fenomen, gjelder ikke det samme for trafikkulykker. Antallet tilfeller vil i seg selv kunne ha en virkning på hvordan samfunnet forholder seg til problemet:

«[Når det gjelder bruk av redningsvest i fritidsbåt er det] rart at ikke fakta er nok, men du kommer kanskje etter hvert dit at du ser at folk ikke tar poenget. Dersom det er et stort problem blir det et samfunnsproblem og skiller seg dermed fra basehopping. Så det er sikkert en avveining mellom størrelsen på problemet og tiden det tar å påvirke med kunnskap.»

Innenfor den teoretiske litteraturen er dette ikke en kjent avveining. Den forholder seg stort sett på et prinsipielt nivå, der relasjonen mellom individet og staten vurderes isolert, og ikke på samme måten ses i sammenheng med statens relasjon til andre individer. Hvorvidt det er én eller tusen personer som omkommer årlig som følge av en gitt aktivitet, faller derfor utenfor det forståelsesmessige rammeverket.

Den samme mekanismen ble nevnt i forhold til veitrafikken; mens en relativt usikret vei, der det skjer få ulykker, ofte ikke vil bli utbedret, men bli overlatt til trafikantene å navigere etter eget skjønn, vil en ulykkesutsatt vei med samme risikonivå langt oftere bli gjenstand for utbedringer:

«Kanskje er det enkelte steder en slik opphopning av ulykker at man må advare, og brudd kan ha kostnader.»

Dette er igjen en måte å ramme inn problemet på som peker mot en mer engasjert stat enn den man finner i den teoretiske litteraturen. Dersom ulykkene kommer over et visst terskelnivå, går de over fra å være individuelle anliggender, til å bli et statsanliggende.

Ekspertisens rolle

Det ligger i det at trafikken er et regulert system, at mange avgjørelser tas av eksperter, snarere enn enkeltpersoner. Fra listen over tiltak kan vi f.eks. nevne fartsgrenser, automatisk trafikkontroll, ISA og alkohol som områder der ekspertenes skjønn tar over for enkeltrafikantenes. Også denne formen for overstyring møter fra tid til annen en viss motstand i opinionen og politiske miljøer, og informantene ble også spurt om sine synspunkter på dette. Informantene var her litt delte; på den ene siden opplevde de ofte at fokuset på frihet i trafikken var misforstått, som nevnt i avsnittet om *Handling i et system*. Dette ble også av noen satt i sammenheng med vektlegging av individ fremfor felleskap.

«Friheten i å kunne bestemme selv er viktigere enn hensynet til felleskapet. Jeg synes ikke dette er et godt argument – jeg tror ikke enkeltindivider kan stå over kollektivet i et samfunn.»

Det ligger kanskje implisitt her at ekspertisen rolle nettopp er å se på de kollektive interessene, snarere enn de individuelle. Her ble det også trukket frem at en ulykke alltid rammer andre, selv om den bare skader deg selv, siden pårørende, f.eks. også blir påvirket av en eventuell ulykke. Samtidig var det en viss forståelse for at fartsgrenser og overvåking, f.eks. kunne skape irritasjon i befolkningen, fordi tiltakene baserer seg på kollektive hensyn, og ikke individuelle:

«Motstanden kommer av at ens egen vurdering er at man kan kjøre fortere, og dette koster penger, så det er kanskje et spørsmål om egen vurdering, og det kan være at egen vurderingen i mange enkelttilfeller er riktig. Men i sum vet man at farten er avgjørende, og folk har veldig ulike ferdigheter, og da vil en gitt veistandard medføre en gitt grense. Og i grensen ligger en kjempestor sikkerhetsmargin, og irritasjon over dette er forståelig.»

Trafikkreglene er universelle, og ikke tilpasset den enkeltes ferdighetsnivå, slik at det i en del tilfeller vil være slik at man holder lavere hastighet enn det sikkerheten krever, og dette er dermed en tilpasning man gjør for fellesskapets sikkerhet, ikke av hensyn til konsekvenser av egne handlinger.

Veitrafikken er altså et område der trafikantene må underlegge seg regler som i en del tilfeller ikke er nødvendige for dem selv. Dette skaper en krevende balansegang, fordi man risikerer å undergrave tilliten til systemet dersom det ikke oppleves som logisk. En av informantene trakk også frem at selve måten veisystemet kommuniserer med brukerne, kan skape en kompleks situasjon:

«Helsevesenet er også område der du er prisgitt andres kompetanse, og det stiller visse krav til at den som velger for deg er under et regime. Dette er enda vanskeligere innenfor veitrafikk, fordi systemet du forholder deg til ikke representeres av en person. Retten til kunnskap og fakta er viktig. Helst usminkede fakta, så man selv kan ta verdivalg. Det er veldig vanskelig å snakke om likeverdighet innenfor transportsystemet. Det gjør det mer krevende å være person, for man vet ikke at systemet gir riktige fakta.»

Henvisningen til likeverd her er interessant, fordi dette ofte fremsettes som et ideal i møtet mellom pasient og helsevesen. Som det imidlertid påpekes i sitatet, er det vanskelig å fremvise en tilsvarende form for respekt for brukerne i veisystemet, fordi de ikke møtes av enkeltpersoner, men et helhetlig system som de bes ha tillit til, og som man har begrenset mulighet til å vurdere riktigheten av. Siden systemet er upersonlig, er det vanskelig å utbe seg forklaringer eller rettferdiggjøring av enkelttiltak.

Helhetlige vurderinger

Et siste moment, som ligger under også i den teoretiske diskusjonen, er hensynet til avveining og helhetlige vurderinger. Disse vurderingene dreide seg typisk om hvilke goder vi ønsker å oppnå som helhet, og hvordan vi øker sjansen for å oppnå dem. En typisk avveining dreier seg om forholdet mellom risikoen forbundet med aktivitet og risikoen forbundet med inaktivitet:

«Det er bra at de skal oppheve forbud mot el-sykkel i marka; det er et folkehelseiltak.»

Derfor var informantene gjennomgående mer positive til fremkomstmidler som skateboard enn fremkomstmidler som segway – det første fører til aktivitet, det andre gir ikke den typen helsegevinst.

Men denne avveiningen er fremdeles relativt ukomplisert, fordi man i begge tilfeller snakker om risiko på et befolkningsnivå. Sitatet under viser kompleksiteten som ligger under mange vurderinger; det dreier seg samtidig om hensyn som risiko på et samfunnsnivå, folkehelse, tiltaks effekter, muligheter for oppfølging, individuell risiko, personlig ansvar, og opplæring:

«Skateboard er litt som sykkel, det er bra fordi det er en aktivitet. Dersom man driver det mer ekstremt, er det usikkert om påbud er det beste, eller informasjon. Og hvem skal passe på det? Kanskje er det bedre med en sterk oppfordring. Ulykkestallene bør si noe om det. Det er en del drukningsulykker, og da er det alltid et spørsmål hvor farlig det er. Man må ansvarliggjøres som person – ikke alt kan pakkes inn i hjelm. Men det er stor verdi i å være aktiv.»

4.3 Ekspertenes begrunnelser sammenlignet med litteraturen

Mange av begrunnelsene over kan finne støtte i litteraturen om paternalisme. Som nevnt gjelder dette f.eks. forskjellen mellom det å sette inn tiltak for å beskytte andre for konsekvensene av en persons handlinger, og det å sette inn tiltak for å beskytte personen selv. I tillegg anerkjente ekspertene også skillet mellom «hard» og «myk» paternalisme.

Dersom vi ser på de mer spesifikke oppfatningene, kan det ved første øyekast fremstå som om de skiller seg tydelig fra litteraturen. Dette er imidlertid ikke alltid tilfelle dersom man studerer begrunnelsene nærmere. Ekspertene la blant annet vekt på opplæringsaspektet ved paternalistiske tiltak, noe man ikke gjenfinner i litteraturen. Derimot finner man her at det er påvist en såkalt «status quo»-bias, som gjør at folk vanligvis vil foretrekke å handle slik de gjør i dag, fremfor å gjøre endringer. På bakgrunn av dette påpeker f.eks. LeGrand & Nye (2014) at paternalistiske tiltak bør vurderes i etterkant, slik at man opphever denne effekten. Dette kan sies å ta hensyn til en slags opplæringseffekt.

Tilsvarende er aspekter som kunnskapsgrunnlag og robusthet lite diskutert, men vil trolig være relevante for de fleste praktiske politikkområder, der man er avhengig av en viss oppslutning i befolkningen for at politikken skal bli vellykket. Den såkalt selvbestemmelsesteorien («self-determination theory») postulerer f.eks. at sannsynligheten for at et tiltak skal lykkes, reduseres dersom individene det skal påvirke opplever at det går ut over deres selvbestemmelse. Deci and Ryan (2000) hevder at et tiltak dermed vil være mer effektivt dersom det oppleves som støttende og forsterkende, og i mindre grad dersom det oppleves som kontrollerende. Andre studier innenfor feltet har funnet at det er lettere å oppnå varig atferdsendring dersom tiltak oppfattes som meningsfulle, rettferdige og gir individer valg og støtte (Vallerand & Reid, 1984, de Young 1996).

Legitimeringen som er knyttet til å handle innenfor et system, kan man i liten grad gjenfinne i litteraturen om paternalisme, men ideen om medvirkning (eller complicity) i et politisk system kan brukes for å forstå denne måten å tenke på. De begrunnelsene som over er samlet under overskriften «helhetlige vurderinger» er imidlertid velkjent fra litteraturen, særlig knyttet til konsekvensialisme (se 3.2.1).

Ekspertenes oppfatninger om ekspertens rolle demonstrerer mye av problematikken rundt ekspertstyre. Det kan være krevende å rettferdiggjøre beslutninger overfor enkeltindivider, og ekspertene var svært bevisste på at deres avgjørelser kunne trekkes i tvil, og hvor viktig det var å kommunisere respekt for borgere.

Betydningen av at ulykker oppfattes som et «samfunnsproblem» er interessant nettopp fordi det i liten grad behandles i litteraturen. Mens dette kanskje er vanskelig å begrunne teoretisk, er det trolig svært avgjørende for politisk aksept av tiltak og løsninger.

5 Delfianalyse

Som en del av prosjektet ble det gjennomført en vurdering av hvilken betydning paternalisme og ekspertstyring vil kunne få i norsk transportpolitikk i løpet av de kommende 10 årene. Til dette formålet ble det gjennomført en såkalt «delfianalyse», basert på en spørreundersøkelse rettet mot et utvalg eksperter innenfor trafikk-sikkerhet.

Formålet med denne fremtidsorienterte analysen har vært tredelt: Vi har for det første ønsket å undersøke i hvilken grad det er konsensus om at paternalisme vil spille en økende rolle innenfor veitrafikken i fremtiden, og i så fall innenfor hvilke områder.

For det andre har vi ønsket å undersøke i hvilken grad det er variasjoner mellom normative og prediktive vurderinger innenfor dette feltet. Er det slik at utviklingen på de ulike områder er både ønsket og villet, eller har den mest ønskede utviklingen skilt lag med den sannsynlige? Her er det også interessant å se etter diskrepans på ulike felter innenfor transportsikkerhetspolitikken.

For det tredje vil vi undersøke i hvilken grad det i materialet finnes strukturelle variasjoner som tilsier at det eksisterer sub-grupper med signifikant ulike oppfatninger innenfor ekspertpanelet, eller om det er generell enighet om hovedtrekkene.

I dette kapitlet vil vi først gjøre nærmere rede for delfimetodikken, og de mulighetene og begrensningene som ligger i denne metoden. Vi skal deretter fremlegge resultater innenfor hvert av de ovenfor nevnte områdene.

5.1 Delfimetodikk – en kort oversikt

Et scenario kan beskrives som en hypotetisk sekvens av logiske og plausible hendelser satt sammen slik at de retter oppmerksomheten mot årsakssammenhenger og beslutningspunkter (Kahn and Wiener 1967). Delfi-metode anses i første rekke som en fremgangsmåte for å utvikle innholdselementer til ett eller flere scenarier. I denne rapporten er scenariene i liten grad utbrodert, men vi benytter teknikken for å vurdere enkelte sannsynlige utviklingsretninger knyttet til paternalisme og ekspertstyring i veitrafikken.

Delfimetodikken ble opprinnelig utviklet på begynnelsen av 60-tallet av forskere ved Rand Corporation i USA, og har senere blitt mye benyttet for å utvikle fremtidsbilder. Også innenfor transportplanlegging og byutvikling har delfistudier tidvis vært benyttet (Nijkamp, Rienstra and Vleugel 1998; Shiftan, Kaplan and Hakkert 2003; Turoff and Linstone 2002). Metodikken er i dag en veletablert fremgangsmåte for å utvikle scenarier og fremtidsprognoser. I norsk samferdselsforskning har teknikken blant annet blitt benyttet for å utvikle prognoser for flytrafikk, persontransport i nærmiljøet, godstransport og bruk av trafikkteknisk utstyr (Amundsen 1977; Denstadli et al. 1999; Lie 1979).

5.1.1 Hovedprinsipper

Hovedtanken bak delfimetoden er å forsøke å oppnå en grad av *konsensus* rundt ett eller flere temaer rettet mot å beskrive fremtiden. Metodikken kan sies å bygge på ideen om at «flere hjerner tenker bedre enn én», spesielt innenfor områder med høy grad av kompleksitet og usikkerhet. Forutsetningen er at en har tilgang til en gruppe med faglige eksperter med kunnskaper om de temaene som prognosene omhandler.

Konsensusområdene utgjøre deretter grunnelementer i et eller flere scenarier.

I en delfundersøkelse bli et utvalg eksperter eksponert for en samling mulige fremtidsbilder, eller projeksjoner som de skal ta stilling til. Ekspertene får deretter vite hva de andre ekspertene har svart og de får deretter anledning til å korrigere sine opprinnelige svar. Disse rundene kalles gjerne for *iterasjoner* og i en del studier kan det være opp til fire eller fem slike runder. Vanligvis styrkes konsensus for hver runde, eller ulikheter kommer tydeligere frem.

Et annet viktig kjennetegn ved delfistudiene er at respondentene opptrer *anonymt*, slik at de ikke har de begrensninger som ofte ligger i formelle posisjoner og roller, når det gjelder å tenke fritt rundt faglige temaer. Negative aspekter ved gruppeinteraksjoner, som sosialt press og konformitetspress antas å få mindre betydning. Mye av den «støyen» som knytter seg til deltagelse i formelle møter og andre diskusjonsfora antas dermed å bli redusert.

Delfistudier er altså en konsensusorientert teknikk, der eksperter orienterer seg mot en større eller mindre grad av enighet rundt nøkkelspørsmål gjeldende fremtidsprospers. Forskningsmessig omfatter mye av arbeidet å systematisere innspill gjennom iterasjonsprosessene og til slutt oppsummere de samlede projeksjonene. Som regel benyttes ulike statistiske teknikker for å sammenfatte hovedtendensene i datamaterialet.

5.1.2 Datainnsamling

Det finnes ulike måter å gjennomføre datainnsamling for delfistudier. Tradisjonelt har dette gjerne blitt gjennomført postalt, der det kan ta flere uker å ferdiggjøre hver enkelt runde. Delfi har derfor ofte blitt ansett som en relativt tidkrevende metodikk (Hsu and Sanford 2007). De senere årene har det blitt mulig å gjennomføre delfundersøkelser på enklere måter, spesielt gjennom bruk av elektroniske medier. Det har blitt utviklet programvare som er i stand til å håndtere delfimetodiske prinsipper. I slike *nettbaserte delfundersøkelser* kan respondentene raskere få oversikt over andres svar, slik at en raskt kan gjennomføre iterasjoner på kortere tid. Likevel har denne typen programvare hatt temmelig beskjeden utbredelse blant samfunnsforskere.

De fleste delfundersøkelser rommer både *kvantitative og kvalitative aspekter*. Ofte blir åpne, kvalitative data tatt i bruk i de første rundene av undersøkelsen for å fastsette sentrale tema og projeksjonsområder. Generelt blir de fleste scenarier mer presise og utfyllende om en supplerer kvantitative studier med kvalitative data. Ofte blir også paneldeltakerne bedt om å utdype eller begrunne sine meninger samtidig med at de avgir kvantitative vurderinger.

Et hovedelement i delfistudiene er gjerne et sett med fremtidsutsagn eller *projeksjoner*, som panelet bes ta stilling til. Utsagnene blir da evaluert i forhold til sannsynlighet eller prediktiv verdi. I tillegg kartlegges tidvis også mer normative aspekter, eller i hvilken grad projeksjonene anses som ønskelige. Uansett hvilke aspekter en benytter er det viktig at delfi-undersøkelser er tydelig på hvilke aspekt som etterspørres.

Projeksjonene kan ta form av å være frittstående fremtidsbilder eller de angir ulike predefinerte utviklingsretninger, for eksempel mer positive og negative utviklingslinjer innenfor et felt. Sistnevnte fremgangsmåte er egnet der en på forhånd ser at et fagfelt

kjennetegnes av divergerende utviklingshorisonter (Højer 1997). Samtidig bryter dette noe med delfi-teknikkens hovedtanke om å søke å etablere konsensus. Et annet viktig skille går mellom i hvilken grad projeksjonene innehar en normativ og/eller mer beskrivende og prediktiv utforming. Ofte kombineres disse dimensjonene slik at det både spørres etter normative (ønskelige) og prediktive (forventede) utviklingstrekk.

5.2 Forskningsdesign

Et hovedformål i dette prosjektet har vært å utvikle en forståelse av hvordan et panel med eksperter vurderer utviklingen av paternalisme på ulike felter. Vi har spesielt ønsket å se på variasjoner i normative og prediktive ulikheter, med andre ord utviklingen slik den er ønsket og slik en tror at den vil bli uavhengig av egne ønsker.

Av den grunn ble tradisjonelt åpent design valgt, basert på konsensus rundt et sett med 17 frittstående projeksjoner. Disse projeksjonene ble presentert først i en prediktiv form (om 10 år er det sannsynlig at...), deretter i en normativ form (om 10 år er det ønskelig at...). I undersøkelsens andre runde ga vi også respondentene mulighet til å utdype sine vurderinger gjennom innskriving av kommentarer i de tilfellene der svarene deres avvek betydelig fra gjennomsnittet.

Det ble benyttet et opplegg for en *nettbasert delfiundersøkelse* med utgangspunkt i programpakken MIPRO Research studio. Undersøkelsen har vært utformet som en nettbasert survey distribuert i to omganger.

Første kontakt med ekspertpaneler ble opprettet via en epost som forklarte bakgrunnen for undersøkelsen, og at en oppfølgingsundersøkelse ville følge. Eposten inneholdt en direkte lenke til undersøkelsen. Det ble sendt ut epost til totalt 373 eksperter 19.11.2015. Av disse kom tre i retur, med beskjed om at eposten ikke kunne leveres. Én uke etter første utsendelse, ble det sendt en påminnelse til dem som ikke hadde besvart undersøkelsen, med oppfordring om å fylle ut undersøkelsen innen 01.12.2015. Etter første fase, hadde 226 eksperter besvart undersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 61.

Andre del av undersøkelsen ble kun distribuert til dem som hadde besvart første del. Den ble først sendt ut 02.12.2015. Etter påminnelse mottok vi 181 besvarelser i denne runden, dvs. 80 % av dem som deltok i første fase. Dette utgjør en responsrate på 49 % i forhold det opprinnelige utvalget. De 181 informantene som har besvart begge rundene er utgangspunktet for de resultater som presenteres i dette kapittelet.

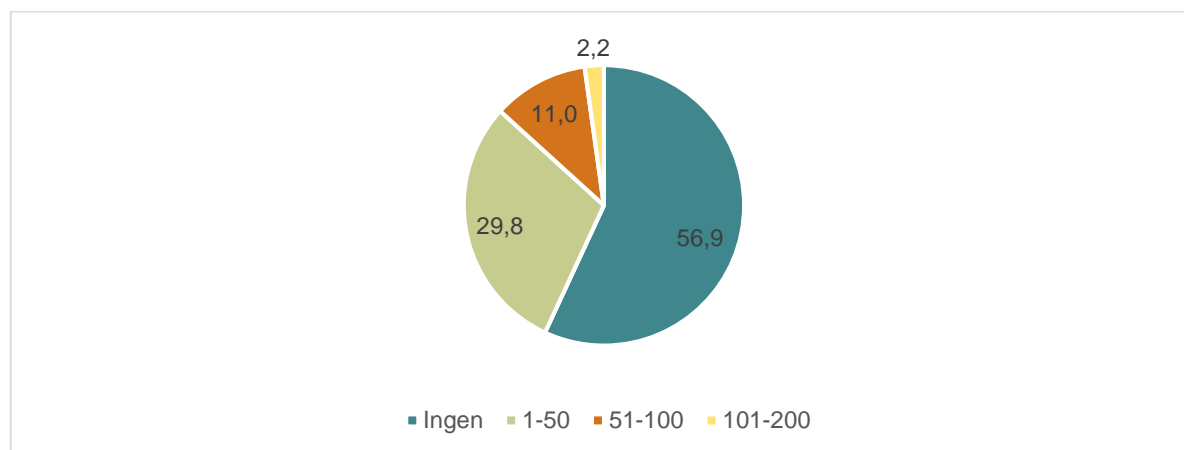
5.2.1 Prosjeksjoner

Studien rommer 17 prosjeksjoner, som er kategorisert i fire seksjoner i spørreundersøkelsen (Tabell 5.1). Disse ble først fremsatt i en prediktiv versjon, deretter presentert i en normativ utforming.

Tabell 5.1: Prosjeksjoner benyttet i undersøkelsen (Normativ versjon).

Seksjon	No	Prosjeksjon2030
A	1	Det er en innretning i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen
	2	Det er mer utstrakt bruk av automatisk trafikkontroll på strekninger (streknings-ATK)
	3	Det er påbudt å ha alkolås i alle biler som brukes av yrkessjåfører
	4	Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen
B	5	Det er forbudt å kjøre motorsykel uten hjelm
	6	Det er påbudt å bruke refleks når man går i mørket
	7	Det er fartssperre på alle mopeder/lette motorsykler
	8	Det er forbudt å kjøre tung motorsykel
C	9	Det er forbudt å omsette sigaretter
	10	Det er forbud mot bruk av skateboard
	11	Det er forbud mot profesjonell boksing
	12	Det er påbudt med redningsvest i fritidsbåt
	13	Det er påbudt for alle transportbedrifter å implementere ISO 39001-standard
D	14	Det er obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører
	15	Det er påbudt med alkolås i alle nye biler
	16	Det er påbudt å bruke sykkelhjel
	17	Det er forbudt å utøve svært risikabel ekstrem sport, som basehopping.

Panelet ble også spurt om *hvor mange årlige dødsfall i trafikken de mener det er rimelig å akseptere* (Figur 5.1). Majoriteten mente at svaret her burde vært ingen drepte, men det er samtidig stor variasjon langs dette spørsmålet.



Figur 5.1: Hvor mange årlige dødsfall i trafikken er det rimelig å akseptere? (N= 181).

Som en overordnet indikator på paternalisme fungerer imidlertid denne variabelen dårlig, ettersom den i liten grad samvarierte med en generell «paternalistisk» orientering.

5.2.2 Ekspertpanelets sammensetning

Ekspertpanelet i en delfistudie bør inkludere godt informerte fagfolk, med mest mulig komplementær kompetanse og innsikt. Det vil ofte være utfordrende å finne frem til en bred sammensetting av fagfolk, og det kan være krevende å få disse til å sette av tid.

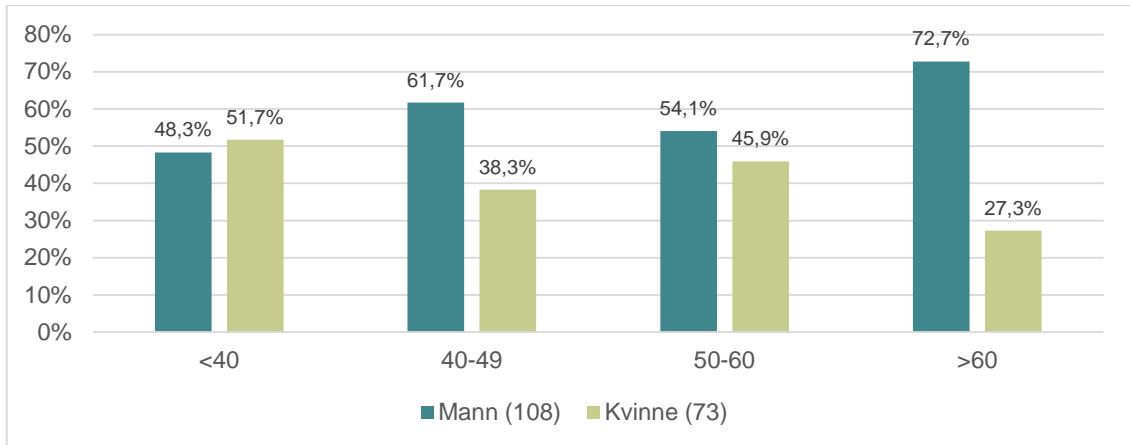
Fagpanelet ble satt sammen av deltakere på Vegdirektoratets Resultatkonferanse og Trygg Trafikks nasjonale trafikksikkerhetskonferanse 2015. Det ferdige panelet hadde en dominans av menn med samfunnsfaglig bakgrunn (31%). Mange hadde stilling som faglig ekspert/rådgiver (43%) eller avdelingsleder (22%). Det var ingen store aldersmessige variasjoner, men andelen menn var høyere i de eldre årsklassene (Se tabell 5.2 og 5.3).

Tabell 5.2: Ekspertpanelets sammensetning: stillingstyper.

Stillingstype	Prosent (N= 181)
Toppleder	2,8
Avdelingsleder eller tilsvarende	21,5
Prosjektleder	7,2
Faglig ekspert eller rådgiver	43,1
Utredning/gransker	7,2
Forsker	5,5
Annen	12,7
Totalt	100,0

Tabell 5.3: Ekspertpanelets sammensetning: hovedkompetanse (N=181).

Kompetanseområde	Prosent
Samfunnsfag	30,9%
Humanistisk	11,6%
Jus	11,0%
Ingeniør/ Byggfag	10,5%
Naturvitenskapelig	9,4%
Byutvikling/ planlegging	8,3%
Transport- teknologi	7,2%
ITS/ Informatikk	3,3%
Økonomisk analyse	2,8%
Logistikk/ spedisjon	2,8%
Miljøfag	1,7%
Demografi	1,1%
Ikke angitt	1,1%
Arkitektur	,6%
Annen	41,4%
Totalt	143,6%



Figur 5.2: Fagpanelets sammensetting: Alderskategorier og kjønn.

5.3 Resultater

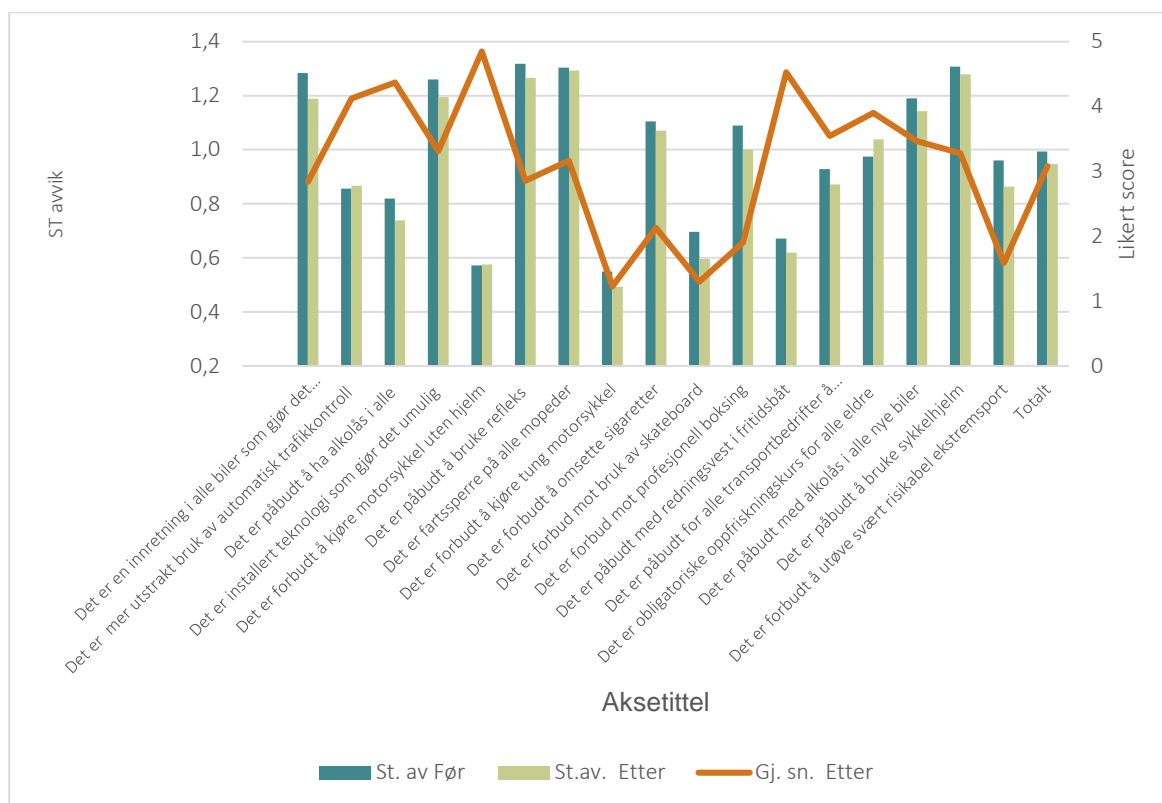
5.3.1 Grad av usikkerhet og konsensus

Et hovedformål med delundersøkelser er å utvikle konsensus rundt temaer. Grad av konsensus knyttes gjerne til bruk av statistiske spredningsmål for kvantitative delundersøkelser.

De samlede scorene vil vi i hovedsak måle ved bruk av *gjennomsnitt*, samt *modusverdier* («typetall») ettersom dette i mindre grad påvirkes av ekstremverdier. For å vurdere spredning i svargivning, vil vi basere oss her på *standardavvik*. Lave verdier indikerer at panelet samles rundt gjennomsnittsverdiene og har en høy grad av konsensus. I tråd med lignende studier definerer vi alt under verdien 1.0 som høy grad av konsensus innenfor vår 5-trinns Likert-skala (Gracht 2012).

Omfanget av korreksjoner er også interessant å studere nærmere. Mange korreksjoner kan indikere en høy grad av usikkerheten rundt temaet. Vi vil derfor her bruke det *prosentvise andelen* som har utført korreksjoner som et mål på usikkerhet, samt gjennomsnittlig endringsverdi for å angi retning (positiv verdi indikerer endring i sterkere retning, dvs. mer enig)

Som det fremgår av figur 5.3 nedenfor ble panelet generelt mer samstemte etter den første iterasjonen. Det totale standardavviket gikk også ned, om enn ikke i radikalt stor grad. Størst uenighet er det knyttet til projeksjonene 1, 4, 6, 7, 15 og 16.



Figur 5.3: Standardavvik før og etter én iterasjon, samt endelig gjennomsnittsverdi på skala fra 1-5. Prediktive projeksjoner (N= 181).

Tabell 5.4 viser endringene som er anført innenfor både det prediktive og normative området. Det ble gjort endringer både i mer positiv og negativ retning, men sett under ett var det en trend i retning av at korrigeringsene gikk i «negativ» retning (langs en Likert-akse med verdier fra 1 til 5). Totalt ble det gjort endringer i over 60% av tilfellene.

Endringer kan forstås som et mål på hvor usikre eller bastante deltakerne er i sine syn. Figur 5.4 viser at det er særlig mange som har endret sine vurderinger når det gjelder påbud om bruk av sykkelhjelm, påbud om bruk av refleks eller om det vil bli installert en teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen. Der det er anført mange endringer er også spredningen i svarene større (målt som standardavvik).

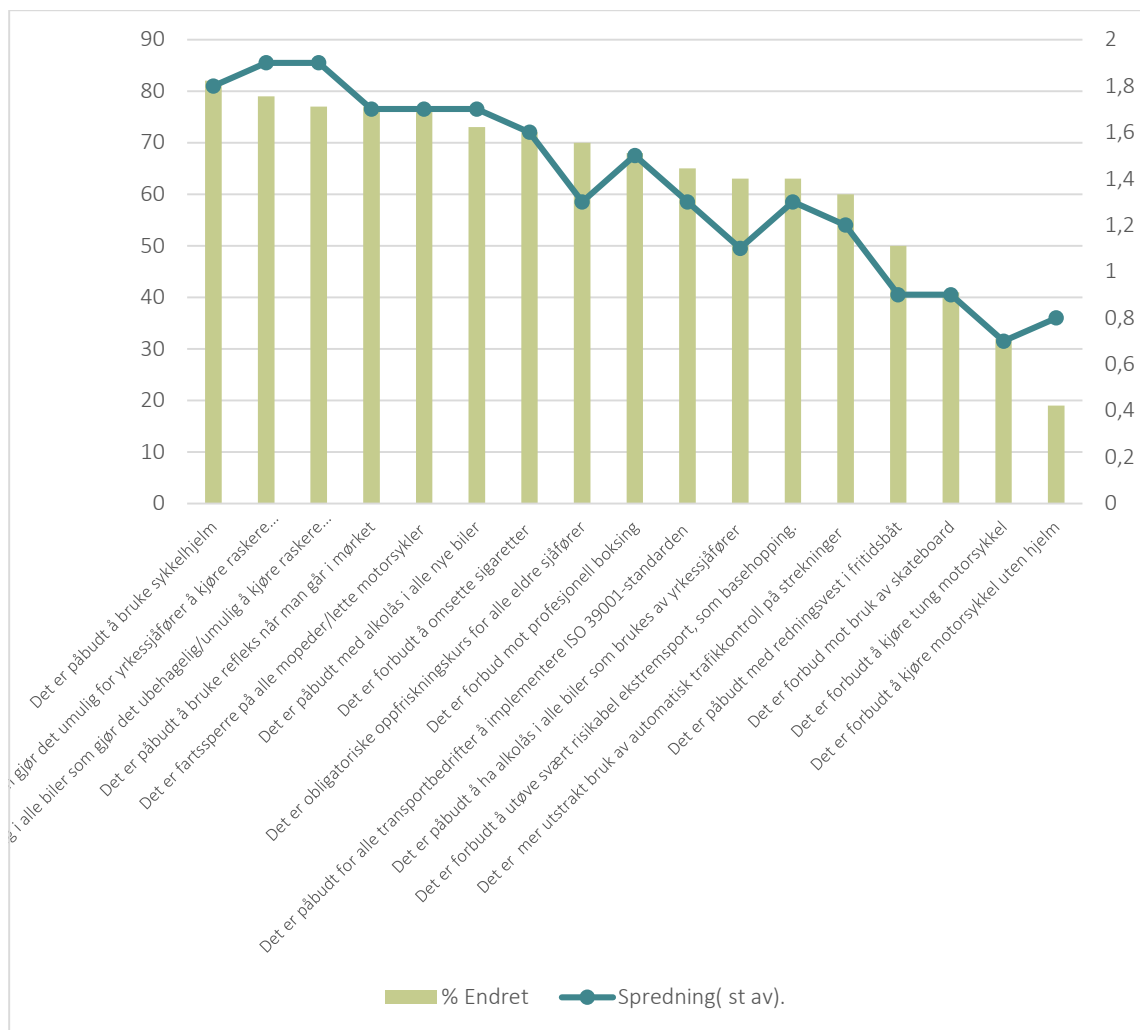
Tabell 5.4: Panelets korrigeringer etter én iterasjon (N=181).

Prosjeksjon (generell)	Endring prediktiv projeksjon				Endring normativ projeksjon			
	Retning (Gj. s)	Var (st a)	% Uendret	% Endret	Retning (Gj. s)	Var (st a)	% Uendret	% Endret
Det er en innretning i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen	0,7	1,9	23	77	0,4	2,2	19	81
Det er mer utstrakt bruk av automatisk trafikkontroll på strekninger (streknings-ATK)	0	1,2	40	60	0,3	1,5	35	65
Det er påbudt å ha alkoholås i alle biler som brukes av yrkessjåfører	0	1,1	37	63	0,1	1,7	29	71
Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen	0	1,9	21	79	0	0,9	60	40
Det er forbudt å kjøre motorsykel uten hjelm	0	0,8	81	19	0	0,8	82	18
Det er påbudt å bruke refleks når man går i mørket	-2	1,7	23	77	0	1,9	27	73
Det er fartssperre på alle mopeder/lette motorsykler	0	1,7	23	77	0	1,3	31	69
Det er forbudt å kjøre tung motorsykel	0	0,7	68	32	-1	1,2	41	59
Det er forbudt å omsette sigaretter	0	1,6	28	72	-0,6	1,8	28	72
Det er forbud mot bruk av skateboard	-0,1	0,9	59	41	-0,3	1,8	23	77
Det er forbud mot profesjonell boksing	-0,1	1,5	32	68	0	1,5	44	56
Det er påbudt med redningsvest i fritidsbåt	0	0,9	50	50	0,2	2,1	19	81
Det er påbudt for alle transportbedrifter å implementere ISO 39001-standarden	0	1,3	35	65	0,1	1,1	49	51
Det er obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører	-0,1	1,3	30	70	0,3	2	21	79
Det er påbudt med alkoholås i alle nye biler	0	1,7	27	73	0,1	1,5	47	53
Det er påbudt å bruke sykkelhjelm	0	1,8	18	82	-0,1	2	27	73
Det er forbudt å utøve svært risikabel ekstremспорт, som basehopping.	-0,1	1,3	37	63	-0,2	1,8	24	76
Totalt	-1,7	1,37	37	63	-0,7	1,5	36	64

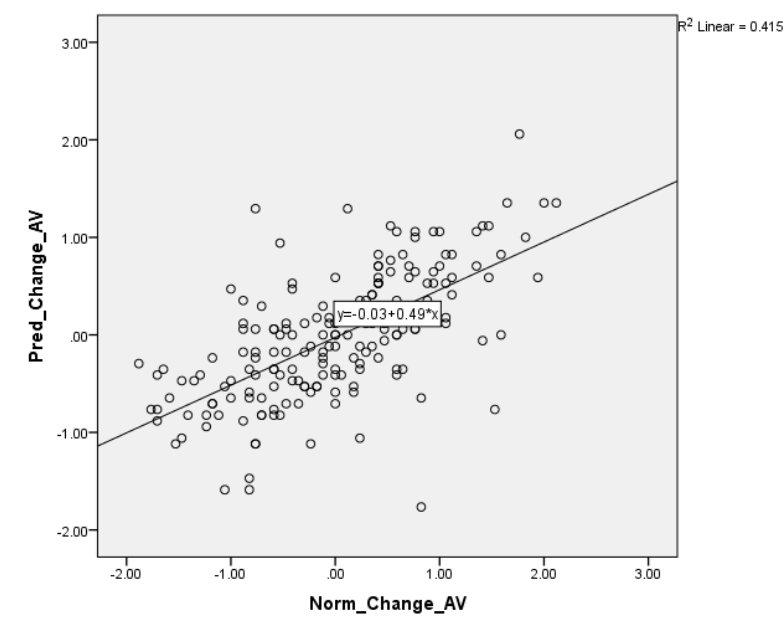
De informantene som gjorde endringer i sine prediktive vurderinger, foretok i større grad også endringer knyttet til de normative vurderingene. Dette kan tyde på at noen generelt er mer endringsvillige, eller i større grad lar seg påvirke av andres argument. Det kan også skyldes at enkelte informanter i liten grad benyttet seg av mulighetene til å endre sine normative og prediktive vurderinger i runde to.

Det er ingen tydelige forskjeller mellom yrkesgrupper eller alderskategorier når det gjelder korrigeringer som er gjort. Kvinner endrer imidlertid totalt sine holdninger i sterkere grad enn menn, og generelt i en mer negativ retning. Dette gjelder spesielt innenfor de normative projeksjonene.⁴

4 Anova F = 11.7, Sig .001



Figur 5.4: Prosentvis endring og spredning (standardavvik). Prediktive projeksjoner.

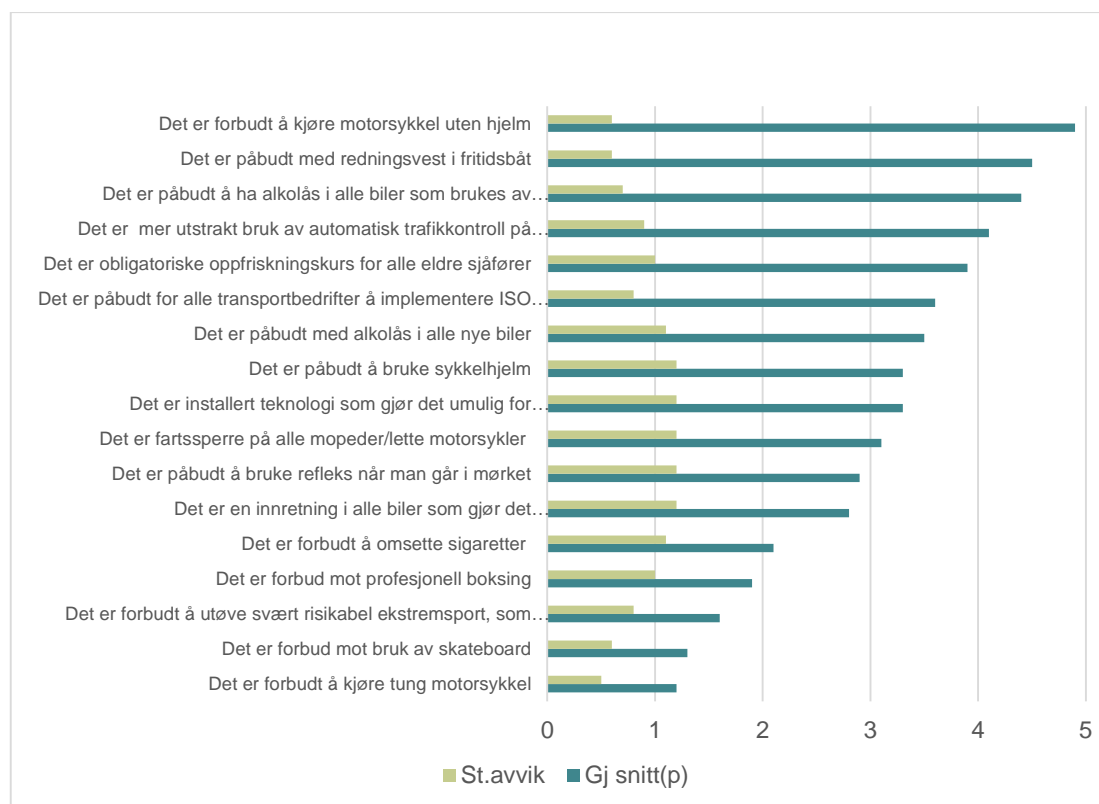


Figur 5.5: Endringer i normative (x-akse) og prediktive (Y-akse) utsagn (Gjennomsnittsverdier).

5.3.2 Forventet utvikling

Hva er den prediktive, eller forventede utviklingen frem mot år 2030? Ser vi på resultatene etter iterasjonen er det meget sterk enighet om at det vil være forbudt å kjøre motorsykkel uten hjelm, påbudt med redningsvest i fritidsbåt og alkoholås i alle biler som brukes av yrkessjåfører.

Generelt tror også panelet på at det vil være obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører, mer utstrakt bruk av automatisk trafikkontroll på flere strekninger, fartssperre på alle mopeder/lette motorsykler samt påbudt alkoholås i alle nye biler. Det er også bred enighet om at det om 10 år vil være installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen, og det vil være utstrakt bruk av automatisk trafikkontroll. Motsatt er det liten tro på at vi vil se et fremtidig forbud mot profesjonell boksing, ekstremспорт, bruk av skateboard og kjøring av tung motorsykkel. Mest usikre er panelet på utsagn om at det vil bli aktuelt med påbudt implementering av ISO 39001-standarden i transportbedrifter, og påbudt bruk av sykkelhjelmer og/eller reflekser. Som det fremgår av figur 5.6 er usikkerheten størst (målt som standardavvik) for mellomverdiene.



Figur 5.6: Samlet vurdering av projeksjoner etter en iterasjon. Prediktiv utvikling. Gjennomsnitt og standardavvik (N= 181).

5.3.3 Ønsket utvikling

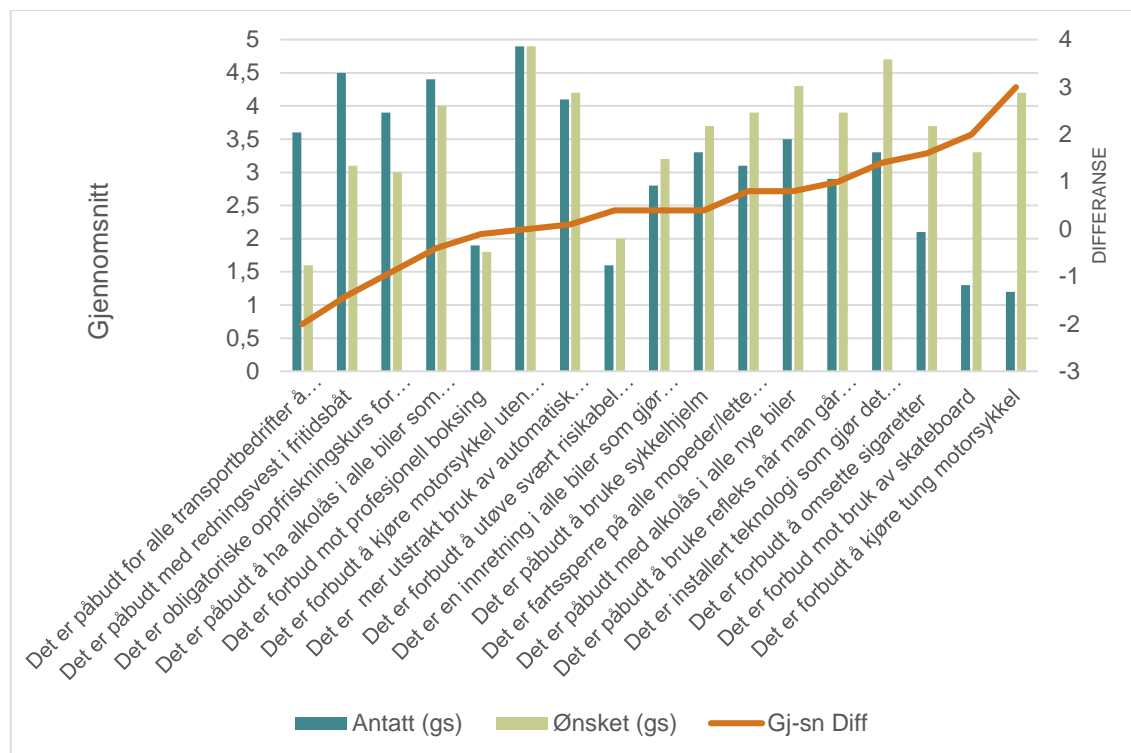
Den ønskede utviklingen er generelt nokså lik den forventede. Likevel er det ulikheter. For det første er det enkelte felter der en antar at utviklingen er svært sannsynlig, men i mindre grad ønskelig. Dette gjelder spesielt påbud for alle transportbedrifter å implementere ISO 39001-standarden, påbudt med redningsvest i fritidsbåt og obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåførere.

Motsatt er det områder der en antar at det i liten grad vil komme påbud, men der dette er ønskelig. Dette gjelder spesielt et forbudt å omsette sigaretter, bruk av skateboard og tung motorsyssel. Det gjelder også for projeksjonen om at det vil bli installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåførere å kjøre raskere enn fartsgrensen (Figur 5.7).

Tabell 5.5: Prediktiv og ønsket utvikling. (N= 181). (Rangert etter modusverdier for prediktiv utvikling).

	Antatt utvikling (Pred)			Ønsket utvikling (norm)			Diff.
	Mod	M	Sta	Mod	M	Sta	
Det er forbud mot profesjonell boksing	1	1,9	1	1	1,8	1,7	0
Det er forbudt å utøve svært risikabel ekstremsport, som basehopping.	1	1,6	0,8	1	2	1,2	0
Det er forbud mot bruk av skateboard	1	1,3	0,6	4	3,3	1,4	3
Det er forbudt å kjøre tung motorsyssel	1	1,2	0,5	5	4,2	1	4
Det er en innretning i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen	2	2,8	1,2	4	3,2	1,3	2
Det er forbudt å omsette sigaretter	2	2,1	1,1	5	3,7	1,3	3
Det er påbudt for alle transportbedrifter å implementere ISO 39001-standarden	3	3,6	0,8	1	1,6	1,6	-2
Det er påbudt å bruke sykkelhjelm	3	3,3	1,2	5	3,7	1,3	2
Det er påbudt å bruke refleks når man går i mørket	3	2,9	1,2	5	3,9	1,3	2
Det er obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåførere	4	3,9	1	3	3	1,3	-1
Det er mer utstrakt bruk av automatisk trafikkontroll på strekninger (strekning-ATK)	4	4,1	0,9	5	4,2	1	1
Det er fartssperre på alle mopeder/lette motorsyklar	4	3,1	1,2	3	3,9	0,9	-1
Det er påbudt med alkoholås i alle nye biler	4	3,5	1,1	5	4,3	1	1
Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåførere å kjøre raskere enn fartsgrensen	4	3,3	1,2	5	4,7	0,6	1
Det er påbudt med redningsvest i fritidsbåt	5	4,5	0,6	3	3,1	3,1	-2
Det er påbudt å ha alkoholås i alle biler som brukes av yrkessjåførere	5	4,4	0,7	5	4	1,1	0
Det er forbudt å kjøre motorsyssel uten hjelm	5	4,9	0,6	5	4,9	0,6	0

Totalt er den styrken på ønskene om påbud og reguleringer sterkere enn forventningen (Figur 5.7). Dette tyder på at panelet totalt ønsker er sterkere grad av paternalisme i veitrafikken enn det de forventer å få i årene fremover. Det er imidlertid ingen signifikante ulikheter knyttet til fagbakgrunn, yrke, alder eller kjønn.



Figur 5.7: Prediktiv (antatt) utvikling og normativ (ønsket) utvikling. Gjennomsnittsverdier på 5-trinns Likert-skala.

5.3.4 Begrunnelser

Informantene fikk muligheter for å begrunne sine prediktive og normative vurderinger i de situasjonene der det var et betydelig avvik mellom de to iterasjonene.

De prediktive vurderingene (forventede) der flest endret mening, var relatert til utsagnene om «Det vil bli innretninger i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen (selv om dette gjør bilene dyrere i innkjøp)» og «Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen». Begrunnelsene for førstnevnte utsagn var bl. A. knyttet til ytterligere ønsker om å redusere dødsfall i trafikken («aksept for dødsfall og alvorlige skader i trafikken vil falle og slike løsninger vil tvinge seg fram og få større aksept innen 10 år») og den teknologiske utviklingen («Jeg tror utviklingen i teknologi både i kjøretøy og smart veiinfrastruktur går fort, og at det er enkelt å legge på slike innretninger. Forsikringsbransjen vil også ha interesse av dette»). På utsagnet rettet mot yrkessjåførene var begrunnelsen også knyttet til teknisk utvikling («Det er et ønske om slik teknologi»).

For de normative projeksjonene (ønskede) var det mange som ble mer enige i at det var ønskelig med forbud mot kjøring av tung motorsykkel. Årsakene som ble anført var bl.a. sterk støyforurensning som følge av tyngre motorsykler og at dette gir mange dødsulykker som «samfunnet ikke har råd til i fremtiden».

En redigert liste over begrunnelse for korrigerte vurderinger finnes vedlagt bakerst i rapporten.

5.3.5 Holdningsvariasjoner i panelet

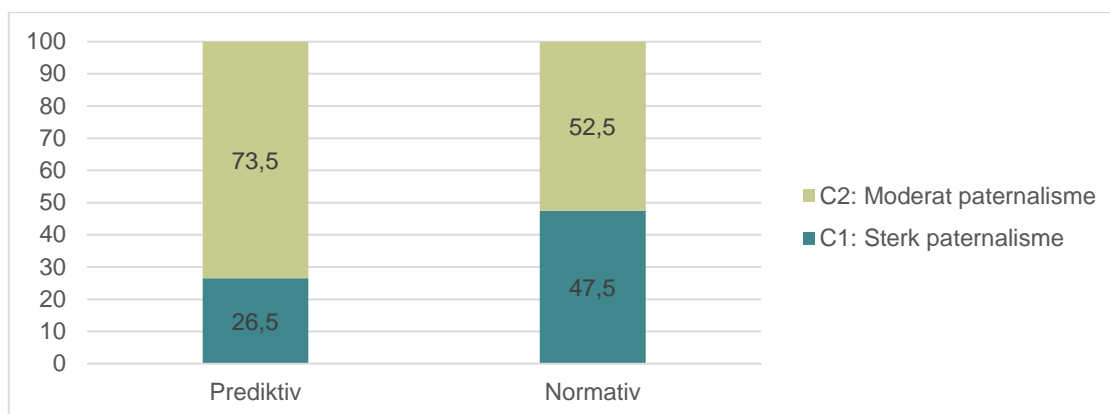
For å utforske om det var systematiske variasjoner i hvordan panelet vurderte projeksjonene gjennomførte vi en klyngeanalyse. Dette er en statistisk teknikk som benyttes for å sortere enheter i forholdsvis homogene grupper som ikke er definert på forhånd (Aldenfer and Blashfield 1984; Johnson and Wichern 1992; Landau and Ster 2010). Hovedformålet er å utvikle grupper (klynger) der enhetene er mest mulig like innad, og samtidig mest mulig ulike de øvrige klynger. Likheter og ulikheter defineres på bakgrunn av en statistisk funksjon som beregner eller måler avstandene mellom de ulike enhetene. Ofte benyttes den Euklidske avstanden mellom punkter i et n-dimensjonalt statistisk rom, men mange andre avstandsmål er også anvendbare.

I en to-trinns klyngeanalyse (TCA) gjennomføres først en kategorisering av materialet i mange mindre klynger, for å redusere størrelsen på datamatriksen. Deretter benyttes disse initiale grupperingene som grunnlag for en regulær hierarkisk klyngeanalyse der de gruppene slås sammen til gradvis større klynger (såkalt «agglomererende metode»). Til grunn for inndelingen benyttes en logistisk sannsynlighetsmodell (Log-likelihood modell) for å beregne avstander mellom pre-klyngene. De kontinuerlige variablene antas å være normalfordelte, og de kategoriske antas å følge en multinomial distribusjon. I den siste grupperingen av klyngene klassifiseres disse i forhold til en gitt terskelverdi. Til grunn for grupperingen i klynger ligger det altså en trinnvis gruppering av alle informantene basert på statistiske avstandsberegninger langs de ulike variablene.

Klyngeanalysen ble utført i to omganger; først for alle normative utsagn, deretter for alle de prediktive. Resultatene viser at det er få tydelige klynger innenfor materialet. Schwartz Bayes kriterium (BIC) ble benyttet for å velge optimalt antall klynger og resultatet er to likeartede klynger i hver av klyngeanalysene. Først en klynge (C1) som inkluderer personer med sterkere paternalisme; dernest en klynge med svakere eller moderat paternalisme (C2). Som det fremgår av figur 5.8, er andelen sterke paternalister størst for det normative feltet.

Tilhørighet i normative og prediktive klynger er som en kunne forvente sterkt korrelert ($\text{Chi sq.} = .000$). Men det er likevel et betydelig antall personer som er moderate paternalister når det gjelder forventet utvikling, men sterke paternalister på det normative feltet. Totalt omfatter dette 46 personer, eller vel en fjerdedel av utvalget (Figur 5.8).

Det er imidlertid ingen signifikante forskjeller mellom klyngene når det gjelder yrke, kjønn, alder eller faglig bakgrunn.



Figur 5.8: Klynger (C1 og C2) dannet på grunnlag av prediktive og normative fremtidsutsagn. Prosent.

5.4 Oppsummering

Generelt var ekspertene i dette utvalget kjennetegnet av høy grad av enighet, både når det gjaldt projeksjoner og holdninger. For forventet utvikling, var det blant ekspertene størst enighet om at det i fremtiden vil være forbudt å kjøre motorsykkel uten hjelm, påbudt redningsvest i fritidsbåt og påbudt bruk av alkolås i alle biler som brukes av yrkessjåfører. Av disse tre tiltakene, er det kun det siste som ikke allerede fins i eksisterende lovgivning. Det kan dermed sies å være det mest interessante funnet, siden det forutsetter en endring. Andre endringer som det var relativt stor grad av enighet om, var obligatoriske oppfriskningskurs for eldre sjåfører og påbudt alkolås i alle nye biler. Generelt forutser dermed panelet at trafikkisikkerhetssystemet blir mer restriktivt enn det er i dag – det forventes ikke liberalisering på noen områder. Det forutsettes i liten grad at lovgivningen vil bli mer restriktiv innenfor sektorene helse og friluftsliv.

For de prediktive projeksjonene var ekspertene faktisk mer samstemte når det gjaldt regulering av områder utenfor sitt eget ekspertisefelt. Størst uenighet var knyttet til projeksjonene om obligatorisk ISA, ISA for yrkessjåfører, reflekspåbud, fartssperre for moped, obligatorisk alkolås i nye biler og sykkelhjelmer. Etter andre runde var det (enda) større grad av konsensus, og flest endringer ble gjort i «negativ» retning, altså mindre grad av påbud/regulering. De områdene der flest endret oppfatning (noe som kan tolkes som usikkerhet i vurderingene) gjaldt sykkelhjelmpåbud, reflekspåbud og obligatorisk ISA for yrkessjåfører.

Den ønskede utviklingen var relativt lik den forventede, men totalt var det ønske om strengere lovgivning enn forventet utvikling. Her kan man imidlertid se at forskjellene er mindre mellom sektorene; det ønskes i større grad en mindre restriktiv lovgivning enn forventet innenfor transportfeltet (trafikkisikkerhet + redningsvest i fritidsbåt), og en mer restriktiv politikk innen helse og friluftsliv (særlig dersom man regner tung motorsykkel som friluftsliv). Det er størst ønske om regulering når det gjelder motorsykkelhjelmer, ISA for yrkessjåfører, alkolås i nye biler, økt bruk av streknings-ATK, og forbud mot tung motorsykkel. Ønsket om regulering er svakest (gjennomsnitt under 2) for obligatorisk implementering av ISO 39001, forbud mot profesjonell boksing og forbud mot basehopping. Forskjellen mellom forventet og ønsket utvikling er sterkest for forbud mot bruk av tung motorsykkel og skateboard og forbud mot salg av sigaretter. Motsatt var forventet utvikling mer restriktiv enn ønsket for obligatorisk implementering av ISO 93001, påbudt bruk av redningsvest i fritidsbåt, obligatorisk oppfriskningskurs for eldre sjåfører og obligatorisk alkolås for yrkessjåfører.

6 Befolkningens holdninger til paternalisme og ekspertstyring

6.1 Utvalg og demografi

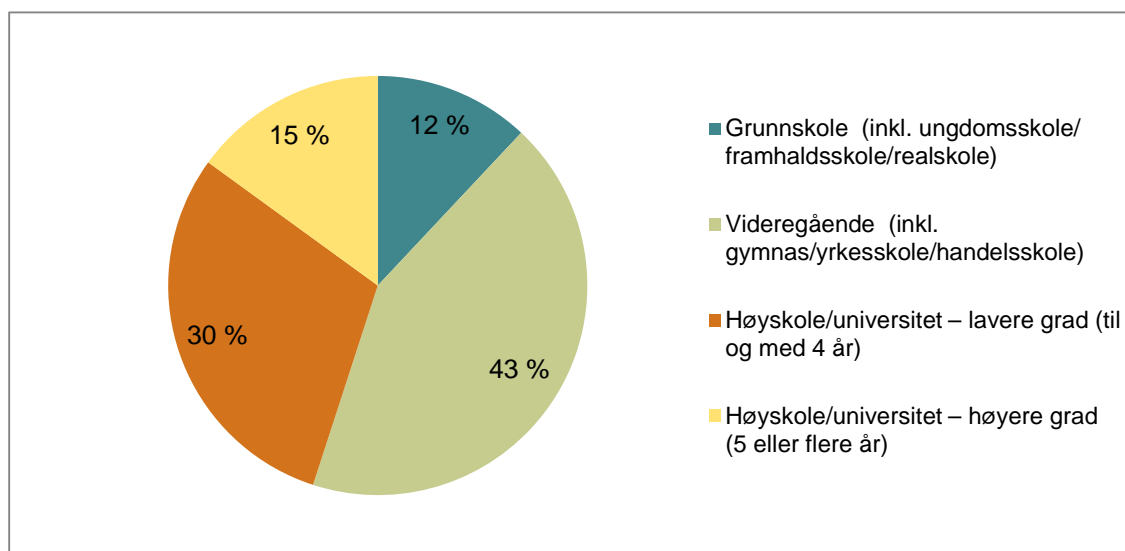
Datamaterialet som er analysert her, er basert på en spørreundersøkelse som ble sendt per epost til 2689 personer 22. februar 2016. 61 eposter kom i retur grunnet ugyldig mailadresse, hvilket resulterte i et bruttoutvalg på 2628. Det ble sendt ut en påminnelse 02.03.16, og totalt 1238 respondenter besvarte undersøkelsen, hvilket utgjør en responsrate på 47,1 %.

Utvalget består av 32 % kvinner, og gjennomsnittsalderen er 51 år (SD 19). Omtrent 1 av 5 respondenter var 30 år eller yngre, og like mange var 70 år eller eldre.

Gjennomsnittsalderen for kvinner var 44 år, 11 år lavere enn gjennomsnittsalderen for menn. Andelen kvinner var særlig høyere i aldersgruppen 18-30 (hvor de utgjør 59 %, mot 32 % totalt), og i aldersgruppene over 60 år utgjør kvinnene under 20 % av respondentene.

23 % av respondentene var bosatt i Oslo og omegn, 16 % i Bergen/ Stavanger/ Trondheim, og en tredjedel i en mindre by.

Som illustrert i figur 6.1 hadde 45 % av respondentene høyere utdanning. En fjerdedel av respondentene hadde en bruttoinntekt på under 400.000 kr. og like mange hadde en bruttoinntekt på over 600.000 kr. Andelen kvinner på høyere lønnstrinn er lavere enn andelen menn, hvilket var å forvente gitt aldersforskjellene mellom kjønnene.

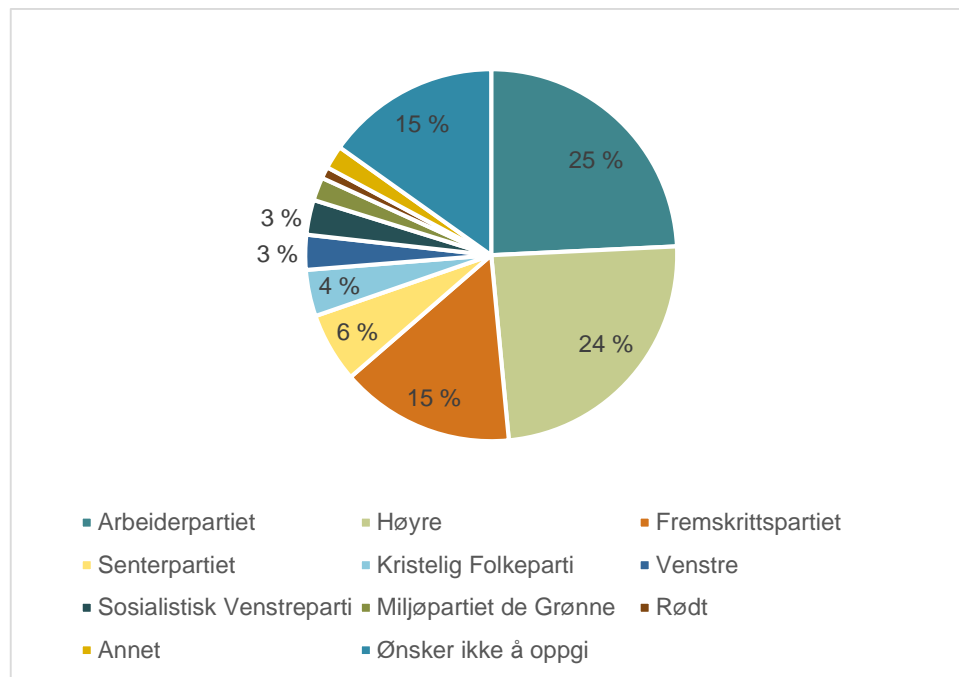


Figur 6.1: Høyeste fullførte utdanning. Prosent.

6.1.1 Partipolitisk preferanse

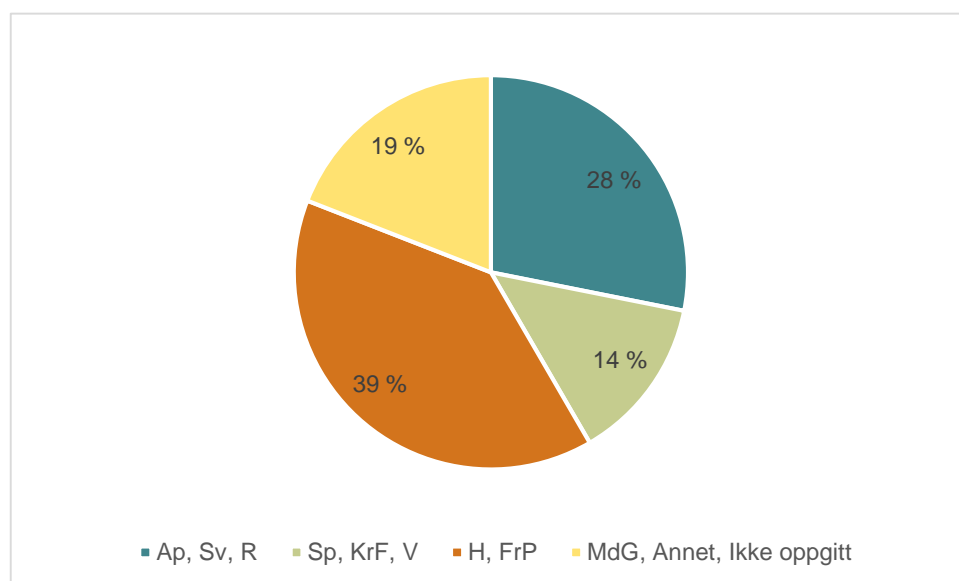
Politisk orientering ble målt ved spørsmål om hvilket politisk parti respondentene ville stemt på dersom det var stortingsvalg i dag.

24 % svarte Arbeiderpartiet, og like mange svarte Høyre. Fremskrittspartiet ble oppgitt av 15 %, og 15 % ønsket ikke å svare. Prosentandelene som ville stemt på andre partier var lave (se Figur 6.2).



Figur 6.2: Hvilket politisk parti ville du stemt på hvis det var Stortingsvalg i dag?

For å tilrettelegge for videre analyser ble de politiske preferansene kategorisert i tre grupper; politisk høyre (H, FrP)- og venstreside (R, SV, Ap), sentrum (Sp, KrF, V) og en restkategori (Annet, ikke oppgitt, MdG). Uten restkategorien består utvalget av 1101 respondenter. Partipreferanser etter gruppering er illustrert i figur 6.3.



Figur 6.3: Politiske grupperinger. N=1237.

Som det fremkommer av tabell 6.1 varierer kjønns- og alderssammensetningen mellom de partipolitiske grupperingene. Respondentene som ville stemt borgerlig er eldre, og denne gruppen består i større grad av menn sammenlignet både med respondentgrupper med andre partipolitiske preferanser og sammenlignet med det totale utvalget. Det er derfor viktig å merke seg at resultater av enkle sammenligninger av forskjeller i politisk orientering også kan være påvirket av alder og kjønn, og ikke uten videre kan generaliseres utover det foreliggende datamaterialet.

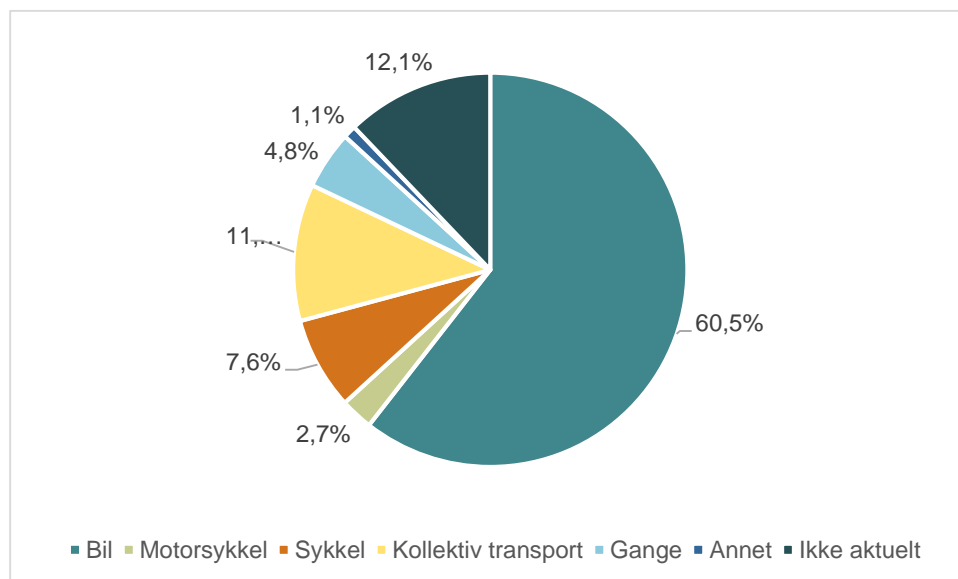
Tabell 6.1: Demografisk sammensetning av partipolitiske grupperinger.

	Partipolitisk preferanse			Totalt*	Hele utvalget
	Sosialistisk	Sentrum	Borgerlig		
n	348	167	485	1001	1238
% kvinner	38	38	22	30	32
Alder (gj.sn.)	50	52	56	53	52

* «Totalt» omfatter alle respondenter hvis partipreferanser kunne kategoriseres som sosialistiske/sentrum/borgerlig.

6.1.2 Transportmiddelbruk

Respondentene fikk spørsmål om hvilket transportmiddel de vanligvis brukte når de reiser til jobb/studiested om sommeren. Seks av ti respondenter oppgav at de vanligvis bruker bil når de reiser til jobb/skole om sommeren. Øvrig fordeling på transportmidler er illustrert i figur 6.4.



Figur 6.4: Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis når du reiser til jobb/ studiested om sommeren?

Det var ingen utpregede kjønnsforskjeller i transportmiddelbruk, med unntak av noe høyere andel bilbruk blant menn, og en høyere andel kvinner som benyttet kollektiv transport.

6.2 Resultater

6.2.1 Holdninger

I første del av spørreskjemaet ble respondentene bedt om å ta stilling til en rekke generelle holdningspåstander, se tabell 6.2.

Tabell 6.2: Holdningspåstander.

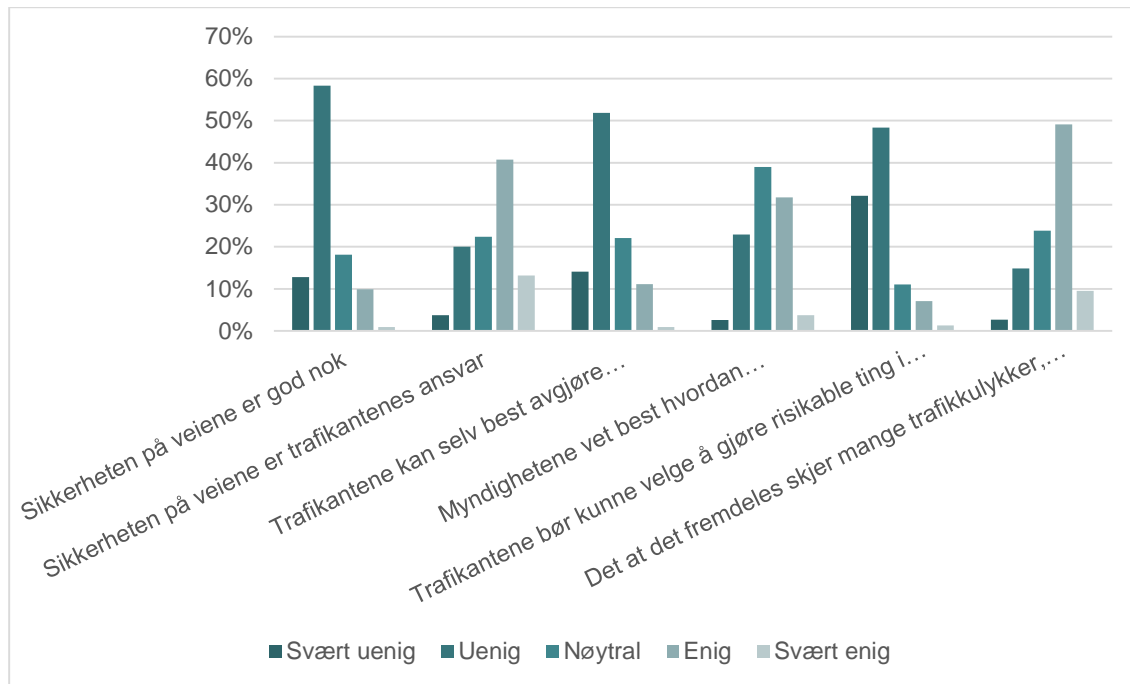
Folk vet selv best hva som er bra for dem
Folk gjør ikke alltid det som er bra for dem.
Sikkerheten på veiene er god nok
Sikkerheten på veiene er trafikantenes ansvar
Trafikantene kan selv best avgjøre hvordan de bør ferdes i trafikken
Myndighetene vet best hvordan trafikantene bør ferdes i trafikken.
Trafikantene bør kunne velge å gjøre risikable ting i trafikken, så sant de ikke utsetter andre for risiko.
Det at det fremdeles skjer mange trafikkulykker, viser at staten burde kontrollere trafikantenes atferd i større grad enn i dag
Det er greit at myndighetene gjør skadelige livsstilvalg vanskeligere, for eksempel ved å skatlegge sukker og fett
Det er greit at myndighetene gjør skadelige livsstilvalg umulige, for eksempel ved å forby salg av sigaretter

For alle påstander svarte respondentene på en 5-punkts Likertskala, med endepunkter beskrevet som «svært uenig» (1) og «svært enig» (5).

Spørsmålene om aksept for ekspertstyring i helsesektoren diskuteres under seksjonen om paternalisme og ekspertstyring.

6.2.2 Trafikksikkerhet og ekspertstyring

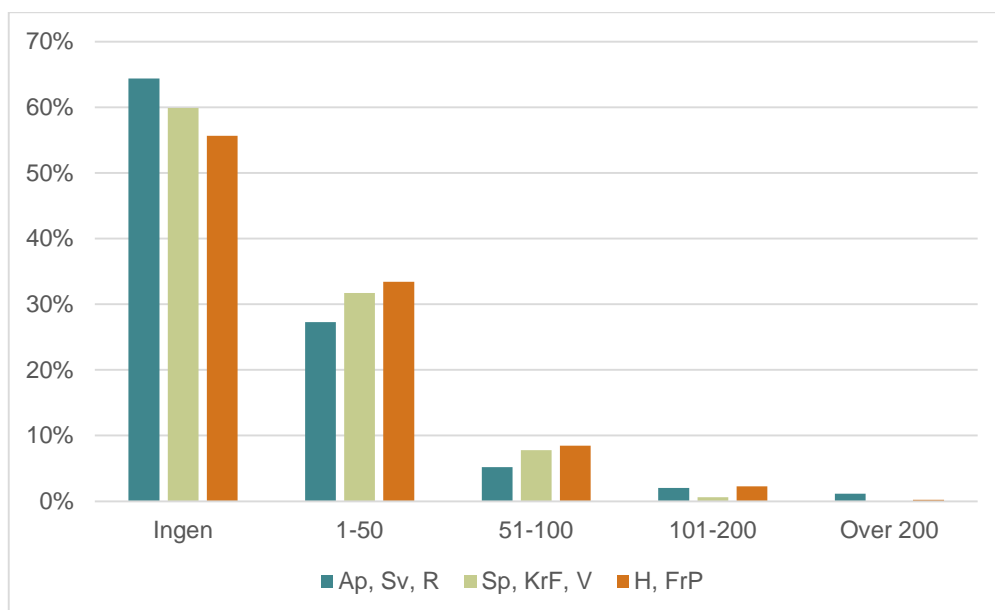
Svarfordelingene på holdningsvariablene som omhandler trafikksikkerhet og ekspertstyring, er illustrert i figur 6.5. Generelt mente de fleste respondentene at staten burde kontrollere trafikantenes atferd i større grad enn i dag, og de fleste var uenige i at trafikanter bør kunne velge å gjøre risikable ting i trafikken, samt at trafikantene selv best kan avgjøre hvordan de bør ferdes i trafikken. Samtidig var de fleste uenige i at sikkerheten på veiene er god nok.



Figur 6.5: «Hvor enig er du i de følgende påstandene?». Oversikt over prosentvis svarfordeling på holdningsvariabler.

Det er ingen store forskjeller i gjennomsnittlig eller hyppigst oppgitte svar (typetall) for respondenter med forskjellige partipolitiske orienteringer. Variansanalyser utført for å undersøke systematiske forskjeller mellom grupperte politiske preferanser viste forskjeller som i noen tilfeller var tidvis statistisk signifikante, men effektstørrelsene indikerte i alle tilfeller at de systematiske forskjellene mellom de politiske grupperingene ikke var av praktisk betydning ($\eta^2 < ,01$). Den generelle tendensen er at respondenter på den politiske venstresiden i noe større grad enn respondenter på den politiske høyresiden synes at myndighetene, har og bør ha ansvar. Den største forskjellen i gjennomsnittsverdier er på ca. 0,2 skalaenheter.

Respondentene fikk også spørsmål om hvor mange årlige dødsfall de mente det var rimelig å akseptere i trafikken. Svaralternativer og -fordelinger er illustrert i Figur 6.5. Seks av ti respondenter mente det ikke var rimelig å akseptere noen dødsfall i trafikken, og når man ser på svarfordelingen for akseptable dødsfall etter partipolitisk preferanse er det en tendens til at aksepten for dødsfall i trafikken er noe høyere blant respondenter som ville stemt på den politiske høyresiden enn blant dem som ville stemt på den politiske venstresiden. Det er samtidig tydelig at de fleste respondentene ikke synes det er rimelig å akseptere noen dødsfall i trafikken, uavhengig av partipolitiske preferanser.



Figur 6.6: Hvor mange årlige dødsfall mener du det er rimelig å akseptere i trafikken? Prosentvise svarfordelinger for grupperte partipolitiske preferanser, n=741.

For å undersøke potensialet for å konstruere et samlet mål på holdninger ble sammenhengene mellom svarene på variablene undersøkt. De bivariate interkorrelasjonene mellom holdningsvariablene viste seg å være for svake til at de kan påstås å måle den samme underliggende dimensjonen, se tabell 6.3. Selv om mange av sammenhengene er statistisk signifikante er størrelsen på sammenhengene små.

Tabell 6.3: Bivariate korrelasjoner mellom holdningsvariabler.

Holdningspåstander	1	2	3	4	5	6
1 Sikkerheten på veiene er god nok						
2 Sikkerheten på veiene er trafikantenes ansvar	,292**					
3 Trafikantene kan selv best avgjøre hvordan de bør ferdes i trafikken	,161**	,076**				
4 Myndighetene vet best hvordan trafikantene bør ferdes i trafikken.	,053	,070*	-,258**			
5 Trafikantene bør kunne velge å gjøre risikable ting i trafikken, så sant de ikke utsetter andre for risiko.	,097**	,031	,327**	-,186**		
6 Det at det fremdeles skjer mange trafikkulykker, viser at staten burde kontrollere trafikantenes atferd i større grad enn i dag	-,046	,083**	-,193**	,308**	-,269**	
7 Hvor mange årlige dødsfall i trafikken mener du det er rimelig å akseptere i Norge? ^a	,143**	-,022	,092**	-,052	,152**	-,157**

* $p < ,05$, ** $p < ,001$, ^a Spearman's Rho, $N = 1238$.

6.2.3 Ens eget og andres beste

I tillegg til holdningsvariablene presentert ovenfor ble respondentene bedt om å ta stilling til følgende påstander: «Jeg vet selv best hva som er bra for meg» og «Jeg gjør ikke alltid det som er bra for meg» og tilsvarende spørsmål for «folk». Sett under ett er respondentene mer tilbøyelige til å være enige i at «jeg» vet selv best hva som er bra for meg enn at det samme er tilfelle for «folk». Tilsvarende er gjennomsnittskåren for «jeg gjør ikke alltid det som er bra for meg» en enhet lavere (tilsvarende nøytralt) enn gjennomsnittskåren for «folk gjør ikke alltid det som er bra for dem» (tilsvarende «enig»). Det er en tendens til at respondenter som mener de vet hva som er bra for seg selv også mener at andre vet hva som er bra for dem ($r = ,271$, $p < ,001$, $N = 1238$), men det er svake eller ingen sammenhenger mellom hva respondentene svarte på de øvrige påstandene om eget og andres beste, se tabell 6.4.

Tabell 6.4: Bivariate interkorrelasjoner mellom og deskriptiv statistikk for påstander om eget og andres beste.

Påstand	1	2	3	Gj.Sn.	SD
1 Jeg vet selv best hva som er bra for meg.				3,8	0,8
2 Jeg gjør ikke alltid det som er bra for meg.	-,046			2,9	0,9
3 Folk vet selv best hva som er bra for dem	,271**	-,006		3	0,9
4 Folk gjør ikke alltid det som er bra for dem.	,022	,060*	-,100**	4	0,6

* $p < ,05$, ** $p < ,001$. $N=1238$

Multivariate variansanalyser som undersøkte svartendenser for respondenter med forskjellig politisk orientering, kjønn og alder indikerte at det var ingen eller praktisk talt ingen systematiske forskjeller mellom disse gruppene.

6.2.4 Paternalisme og ekspertstyring

Respondentene besvarte 14 normative fremtidsprosjeksjoner, se tabell 6.5. Disse prosjeksjonene tilsvarer i stor grad de normative prosjeksjonene som ble forelagt ekspertene, med unntak av de som ble antatt å være lite kjent i befolkningen. For alle påstandene ble det svart på en 5-punkts Likertskala, fra 1 «I svært liten grad» til 5 «I svært stor grad», slik at en høy skåre indikerer høy aksept for paternalisme/ekspertstyring.

Tabell 6.5: Oversikt over paternalisme-prosjeksjoner.

Om 10 år BØR det være slik at...
Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen ^a
Det er obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører
Det er forbud mot bruk av skateboard
Det er forbudt å kjøre motorsykkel uten hjelm
Det er forbudt å kjøre tung motorsykkel
Det er påbudt med redningsvest i fritidsbåt
Det er en innretning i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen (selv om dette gjør bilene dyrere i innkjøp) ^a
Det er påbudt med alkolås i alle nye biler
Det er forbudt å omsette sigaretter
Det er forbudt å utøve svært risikabel ekstremsport, som basehopping
Det er påbudt å ha alkolås i alle biler som brukes av yrkessjåfører
Det er påbudt å bruke refleks når man går i mørket
Det er påbudt å bruke hjelm når man sykler
Det er forbud mot profesjonell boksing

^a Påstandene vil senere refereres til som tvingende ISA (intelligent speed adaptation) av plassbensyn.

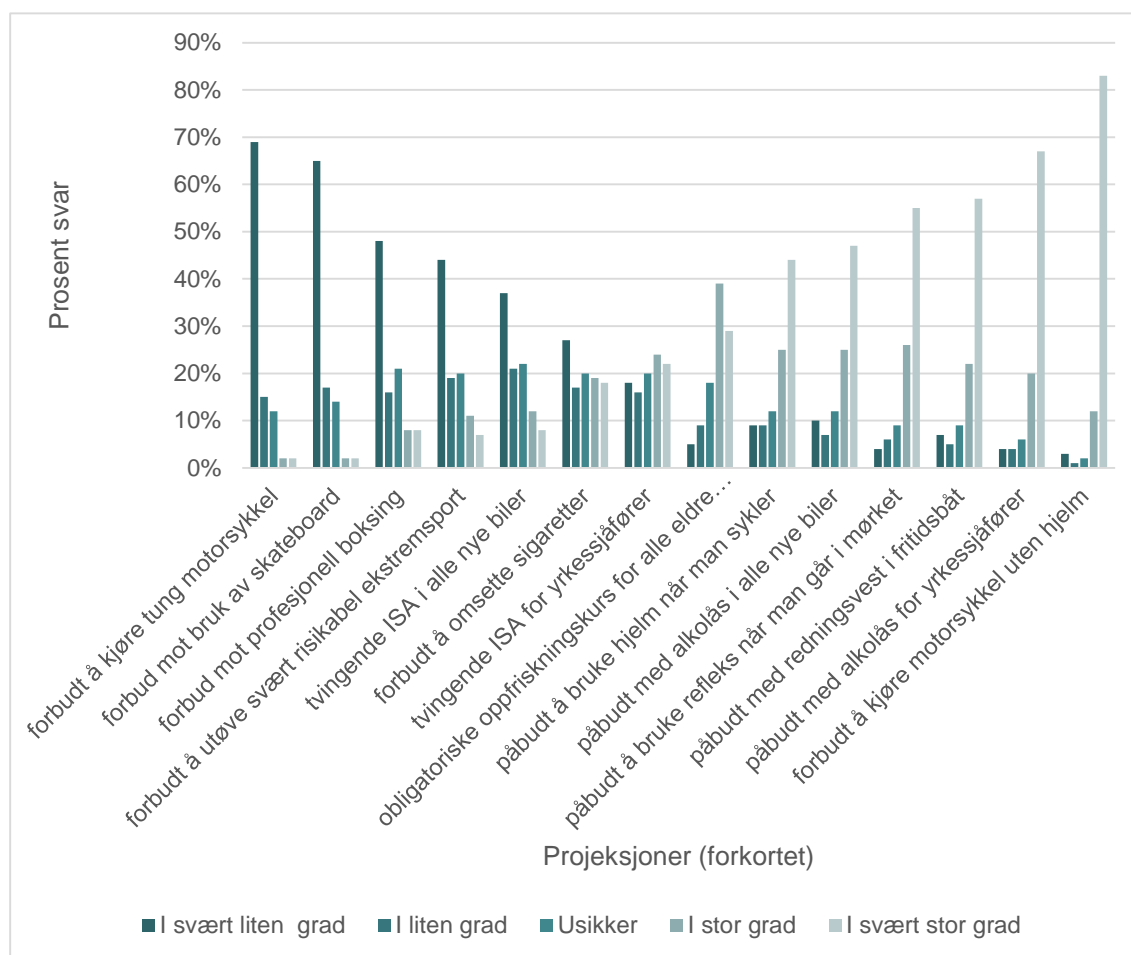
Resultatene for prosjeksjonene er beskrevet i tabell 6.6 og illustrert i figur 6.7. De normative prosjeksjonene er rangert etter modus (typetall; hyppigst oppgitte svar). Respondentene er mest positive til paternalisme for hjelmbruk på motorsykkel, redningsvest i fritidsbåt, refleksbruk i mørket, alkolås og sykkelhjelmer. Prosjeksjonene flest var uenige i var forbud mot tung motorsykkel, skateboard, profesjonell boksing og risikabel ekstremsport.

Tabell 6.6: Deskriptiv statistikk for ønsket utvikling og ekspertstyring. (N=1238).

Om 10 år bør det være..	Modus	Gj.Sn.	SD
forbudt å kjøre tung motorsykkel	1	1,5	0,9
forbud mot bruk av skateboard	1	1,6	0,9
forbud mot profesjonell boksing	1	2,1	1,3
forbudt å utøve svært risikabel ekstremsport	1	2,2	1,3
tvingende ISA i alle nye biler	1	2,3	1,3
forbudt å omsette sigaretter	1	2,9	1,5
påbudt med alkolås for yrkessjåfører	4	3,1	1,4
obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører	4	3,8	1,1
tvingende ISA for yrkessjåfører	5	4,4	1,0
påbudt å bruke hjelm når man sykler	5	3,8	1,3
påbudt med alkolås i alle nye biler	5	3,9	1,4
påbudt å bruke refleks når man går i mørket	5	4,2	1,1
påbudt med redningsvest i fritidsbåt	5	4,2	1,2
forbudt å kjøre motorsykkel uten hjelm	5	4,7	0,8
Det er greit at myndighetene gjør skadelige livsstilsvalg			
vanskeligere, for eksempel ved å skattlegge sukker og fett	4	3,4	1,3
umulige, for eksempel ved å forby salg av sigaretter	4	3,3	1,4

Tabell 6.7 viser sammenhenger mellom svar på de forskjellige projeksjonene. Det er en generell tendens til at respondenter som aksepterer ekspertstyring/paternalisme på et område også gjør det på andre. Nesten alle korrelasjoner er statistisk signifikante, men i mange tilfeller er sammenhengene svake.

De sterkeste sammenhengene er mellom påbud for refleksbruk i mørket, sykkelhjelme og redningsvest i fritidsbåt, samt mellom tvingende ISA for yrkessjåfører og tvingende ISA for alle biler.



Figur 6.7: «Om 10 år bør det være...» Prosentvise svarfordelinger på normative projeksjoner; N=1238.

6.2.5 Aksept for dødsfall i trafikken og ønsket paternalisme

Sammenhengen mellom antall dødsfall i trafikken (dødsulykker, DU) man synes det er rimelig å akseptere og aksept for paternalisme og ekspertstyring går generelt i den forventede retningen; respondenter som mener det er rimelig å akseptere flere dødsfall er mindre positive til paternalisme/ekspertstyring og omvendt. Ikke overraskende er det ingen sammenheng mellom aksepterte DU og holdninger til forbud mot skating og boksing. Det er ingen sammenheng mellom aksept for DU og forbud mot kjøring av tung motorsykkel. Selv om de øvrige sammenhengene er statistisk signifikante er størrelsen på korrelasjonene liten, se tabell 6.7.

Tabell 6.7: Korrelasjoner mellom paternalismeprojeksjoner.

Projeksjoner	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1 ... tvingende ISA for yrkessjåførere														
2 ...obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåførere	,223**													
3 ...forbud mot bruk av skateboard	,130**	,009												
4 ...forbudt å kjøre motorsykkle uten hjelm	,129**	,124**	,052											
5 ...forbudt å kjøre tung motorsykkle	,203**	,055	,319**	,034										
6 ...påbudt med redningsvest i fritidsbåt	,259**	,207**	,138**	,261**	,130**									
7 ..tvingende ISA i alle nye biler	,477**	,223**	,278**	,101**	,316**	,283**								
8 ...påbudt med alkoholås i alle nye biler	,353**	,218**	,081**	,257**	,134**	,301**	,377**							
9 ...forbudt å omsette sigaretter	,216**	,124**	,174**	,117**	,253**	,194**	,309**	,238**						
10 ...forbudt å utøve svært risikabel ekstremsport, som basehopping	,241**	,036	,440**	,071*	,373**	,221**	,373**	,209**	,314**					
11 ...påbudt å ha alkoholås i alle biler som brukes av yrkessjåførere	,319**	,199**	-,020	,270**	,073*	,226**	,206**	,582**	,186**	,097**				
12 ...påbudt å bruke refleks når man går i mørket	,190**	,234**	,148**	,247**	,110**	,311**	,223**	,319**	,149**	,185**	,254**			
13 ...påbudt å bruke hjelm når man sykler	,229**	,249**	,154**	,289**	,103**	,459**	,260**	,341**	,172**	,226**	,298**	,508**		
14 ...forbud mot profesjonell boksing	,174**	,017	,276**	,036	,283**	,147**	,249**	,096**	,279**	,418**	,043	,063*	,096**	
15 Antall dødsfall rimelig å akseptere ^a	-,135**	-,091**	-,028	-,089**	-,012	-,146**	-,122**	-,173**	-,105**	-,071*	-,160**	-,139**	-,165**	-,051

^a spearman's rho * $p < ,05$, ** $p < ,001$. For alle projeksjoner indikerer en høy skåre høy aksept for paternalisme. For aksept for antall DU er 1=ingen dødsfall og 5=over 200. N=1237.

6.2.6 Sammenligning med andre sektorer

For enklere å kunne undersøke sammenhenger mellom projeksjoner og andre forhold var det ønskelig å konstruere samlede mål for noen av påstandene. I den sammenheng ble det utført en eksplorativ faktoranalyse (prinsipal komponentanalyse med oblimin rotering) som undersøker om påstandene kan sies å fange opp samme underliggende dimensjon(er)⁵.

Resultatet viste at påstandene grupperte seg nokså tydelig på fire underliggende dimensjoner, som representerer sektorene fritid, førerkontroll, sikringsutstyr og helse. Det er verd å merke seg at mens «førerkontroll» ut fra tabell 4.1 omfatter både ekspertstyring og paternalisme, dreier de andre kategorien seg om rent paternalistiske tiltak). Tabell 6.8 viser dimensjonsladninger for faktorene.

Tabell 6.8: Resultater fra prinsipal komponentanalyse.

Projeksjoner (forkortet)	Komponent			
	Førerkontroll	Fritid	Helse	Sikringsutstyr
Det bør være tvingende ISA for yrkessjåfører	,756			
Det bør være påbudt med alkohol i alle nye biler	,703			
Det bør være påbudt å ha alkohol i alle biler som brukes av yrkessjåfører	,689	-,207		
Det bør være påbudt med tvingende ISA i alle biler	,566	,417		
Det bør være obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører	,390			
Det bør være forbud mot bruk av skateboard		,761		
Det bør være forbudt å utøve svært risikabel ekstremsport		,745		
Det bør være forbudt å kjøre tung motorsykel		,622		
Det bør være forbud mot profesjonell boksing		,569	-,242	
Det er greit at myndighetene gjør skadelige livsstilvalg umulige, for eksempel..			-,897	
Det er greit at myndighetene gjør skadelige livsstilvalg vanskeligere, for eksempel..			-,750	
Det bør være forbudt å omsette sigaretter			-,748	
Det bør være påbudt å bruke hjelm når man sykler				,779
Det bør være påbudt å bruke refleks når man går i mørket				,722
Det bør være påbudt med redningsvest i fritidsbåt				,601
Det bør være forbudt å kjøre motorsykel uten hjelm				,598
% av varians (etter rotasjon)	27	12	9	7
Eigenvalue	4,2	1,9	1,5	1,1

Faktorladninger under ,2 er skjult, ladninger over ,4 er uthevet.

Selv om resultatet fra faktoranalysen med fordel kunne brukes i videre analyser ble det, for å forenkle tolkning og sammenligning, konstruert samleindikatorer for påstandene som landet

⁵ Innledende undersøkelser viste at datamaterialet var passende for faktorreduksjon; flere korrelasjoner var over .3 og ingen over .9, og Kaiser-Mayer-Okin-målet på sampling adequacy var på .81, altså over den anbefalte verdien på .6. Fire faktorer møtte Kaisers kriterium med Eigenvalue >1. Scree-plot-kriteriet kunne også rettfærdiggjort å trekke ut 2 dimensjoner. De 4 dimensjonene som ble trukket ut forklarte til sammen 55 % av variansen i svarene.

tyngst på hver faktor. Samleindikatorne korrelerte sterkt med faktorskårene ($p > ,93$), og det var også signifikante sammenhenger mellom dimensjonene, se tabell 6.9.

Forbud mot tung motorsykel ser ut til å henge sammen med andre fritidsprosjeksjoner, og ikke dimensjonene relatert til transport og trafiksikkerhet. For å forenkle tolkning og sammenligning ble denne projeksjonen utelatt under konstruksjonen av samlede mål.

Tabell 6.9: Deskriptiv statistikk for og bivariate korrelasjoner mellom paternalismesektorer.

	Sektor	1	2	3	Gj.sn.	SD
1	Helse				3,2	1,1
2	Fritid	,321**			1,9	0,9
3	Førerkontroll	,356**	,279**		3,5	0,8
4	Sikring	,229**	,244**	,494**	4,2	0,8

Det som også fremkommer av tabell 6.9 er at det for gruppen sett under ett er klart lavest aksept for inngrep rettet mot forhold relatert til fritid, hvor den gjennomsnittlige verdien indikerer uenighet i forbud. Området med høyest gjennomsnittlig aksept for inngrep er sikringsutstyr, hvor gjennomsnittsrespondenten er enig i at sikringsutstyr bør påbys. For sektorene helse og førerkontroll ligger gjennomsnittsverdien nær det nøytrale punktet på skalaen. Det er også verdt å merke seg at spredningen er større for helsesektoren enn for andre sektorer, hvilket indikerer at respondentene i mindre grad er enige seg imellom på spørsmålene knyttet til helse. Samlet er det ikke slik at det er større aksept for inngrep som kan karakteriseres som ekspertstyring (og altså beskytter andre aktører i tillegg til personer som utøver handlingen), enn det er for tiltak som er rent paternalistiske (og altså bare beskytter den handlende selv).

6.2.7 Demografiske og politiske tendenser

For å undersøke hvordan alder, kjønn og partipolitisk orientering forklarte aksept for paternalisme og ekspertstyring, ble det utført hierarkiske lineære regresjonsanalyser med paternalismesektorene som avhengige variabler. Ettersom eldre og menn er overrepresentert blant respondentene med borgerlige partipolitiske preferanser er det ønskelig å ta høyde for kjønn og alder ved sammenligning av partipolitiske grupperinger. Dette ble gjort ved å legge alder og kjønn til i første steg, og partipolitisk preferanse i andre steg.

Partipolitisk preferanse ble lagt til som dummyvariabler, med sentrumsvelgere som referansekategori. Respondenter som ikke ville oppgi hvilket parti de ville stemt, eller som ville stemt på et parti som vanskelig lot seg plassere på høyre- eller venstresiden eller i sentrum, ble ikke inkludert i analysen.

Innledende undersøkelser viste at subgruppeforskjellene i indikatoren for sikringsutstyr ikke var forenelig med vanlig lineær regresjonsanalyse. Grundigere undersøkelser av disse tendensene lot seg ikke gjøre innenfor prosjekts rammer.

Resultater for helse, fritid og førerkontroll er presentert i tabell 6.10. Merk at alle avhengige variabler er på en skal fra 1 til 5, hvor 5 indikerer høy grad av aksept for paternalisme og ekspertstyring, og 3 er nøytralt.

Både alder og kjønn bidrar signifikant til å forklare variansen i svarene for alle sektorer, og for alle sektorer er retningen på forholdet det samme: Gitt alder og partipolitisk preferanse aksepterer kvinner mer paternalisme og ekspertstyring enn menn. Og gitt kjønn og

partipolitisk preferanse har eldre respondenter høyere aksept for paternalisme og ekspertstyring enn yngre respondenter.

Sammen forklarte kjønn, alder og partipolitisk preferanse omtrent 5 % av variasjonen i helsesektoren, 10 % for førerkontroll, og 20 % for fritid. I alle modeller bidro partipolitisk preferanse til å øke modellens forklarte varians med 1-2 %, og bidro i de fleste tilfeller mindre til å forklare svartendenser enn det kjønn og alder gjorde.

For førerkontroll er kjønn den relativt viktigste variabelen. Gitt alder og partipolitisk preferanse er kvinner en halv skalaenhet mer positive til paternalisme/ekspertstyring enn menn for denne sektoren. Resultatene viser ingen systematiske forskjeller i aksept for respondenter med forskjellige partipolitiske preferanser.

For helsesektoren er det ingen forskjeller mellom respondenter som ville stemt på sentrumpartier og respondenter som ville stemt på den politiske venstresiden. Men sammenlignet med sentrumsstemmere er respondenter som ville stemt på den politiske høyresiden i gjennomsnitt mindre positive til inngrep når man holder kjønn og alder konstant. Forskjellen er på 0,4 skalaenheter.

For påstander i fritidssektoren er alder den relativt viktigste variabelen. Høyere alder er assosiert med høyere aksept for paternalisme, i størrelsesordenen ,02 skalaenheter per år, gitt kjønn og partipolitisk orientering. Heller ikke i fritidssektoren er det noen forskjeller mellom respondenter som ville stemt sentrum eller sosialistisk, men sammenlignet med sentrumsvelgere er respondenter som ville stemt borgerlig mindre positive til paternalisme, gitt alder og kjønn. Gjennomsnittsforskjellen er på 0,2 skalaenheter.

Tabell 6.10: Resultater fra hierarkisk regresjonsanalyse.

Variabel	Førerkontroll			Helse			Fritid		
	b	SE b	β	b	SE	β	b	SE	β
Steg 1									
Konstant	3,099	,084		2,673	,119		,75	,086	
Alder	,005	,001	,109**	,008	,002	,137**	,022	,001	,462**
Kjønn	,572	,058	,313	,365	,082	,146**	,293	,059	,148**
R ²	,089			,028			,192		
Steg 2									
Konstant	3,047	,102		2,832	,143		,816	,103	
Alder	,005	,001	,12**	,009	,002	,152**	,022	,001	,475**
Kjønn	,554	,058	,303**	,365	,082	,126**	,262	,059	,133**
Politisk orientering									
Sentrum^a									
Sosialistisk	,143	,075	,081	-,036	,106	-,015	,021	,076	,011
Borgerlig	-,037	,072	-,022	-,369	,102	-,161**	-	,073	-,109*
R ²	,098			,049			,203		

Merke: ^a Referansekategori, * $p < ,05$, ** $p < ,001$, $n = 1000$.

Det er flere mulige begrensninger ved denne analysen. For det første var undersøkelser av mulige interaksjonseffekter, for eksempel om aldersforskjeller i paternalismeaksept er systematisk forskjellige avhengig av kjønn og partipolitisk preferanse, ikke gjennomførbart innenfor prosjektets rammer. Enkle deskriptive undersøkelser indikerte at slike sammenhenger kan forklare deler av datamaterialet, hvilket i så fall kan innebærer at de

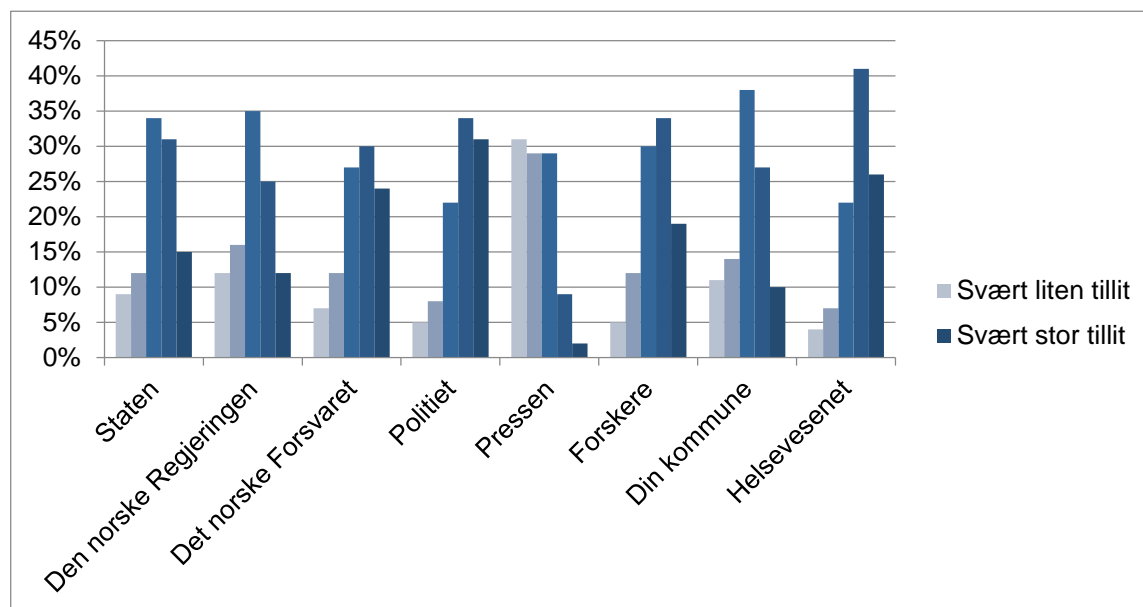
presenterte resultatene er en forenkling av faktiske sammenhenger mellom demografi, partipolitisk preferanse og aksept for paternalisme.

For det andre er det mulig at grupperingen av partipolitiske preferanser førte til at interessant informasjon gikk tapt. Partipreferansene ble gruppert i borgerlig, sentrum og sosialistisk for å muliggjøre sammenligninger mellom flere respondenter, da det for flere av partiene var så få respondenter at eventuelle sammenligninger ikke ville vært informative. En ulempe ved dette er at det kan være systematiske forskjeller i aksept for paternalisme mellom partier som her er gruppert sammen, hvilket i så fall kan ha ført til at betydningen av denne variabelen er underestimert.

Videre viser den hierarkiske regresjonsanalysen effekten av partipolitisk preferanse når kjønn og alder holdes konstant. Det kan argumenteres for at det er reelle kjønns- og aldersforskjeller i populasjonene som stemmer på den politiske høyre- og venstresiden, og at å kontrollere for disse forskjellene gir et kunstig bilde av virkeligheten. På den andre siden var kjønns- og aldersfordelingen for de partipolitiske grupperingene så forskjellige i det foreliggende utvalget at en tilsvarende sammenligning som ikke tok høyde for kjønn og alder ikke ville vært informativ, og ikke ville kunne generaliseres.

6.2.8 Tillit

Spørreskjemaet inneholdt spørsmål om hvor stor tillit respondentene hadde til følgende institusjoner: Staten, den norske regjeringen, det norske forsvaret, politiet, pressen, forskere, din kommune og helsevesenet. Også her ble svarene avgitt på en Likert-skala fra 1 (svært liten tillit) til 5 (svært stor tillit). Institusjonen flest oppga å ha svært liten tillit til var pressen (31 %). Institusjonene flest oppgav å ha svært stor tillit til var politiet (31 %), helsevesenet (26 %) og forsvaret (24 %).



Figur 6.10: Prosentvise svar på spørsmålet «Vennligst angi om du stort sett stoler på, eller stort sett ikke stoler på følgende institusjoner»

Enkle sammenligninger viser generelle, om enn svake tendenser til at respondenter som stemmer borgerlig har mindre tillit til institusjoner enn hva som er tilfellet for øvrige respondenter. Tilsvarende er det en tendens til at flere menn enn kvinner har liten eller svært liten tillit til institusjoner, og flere kvinner enn menn har stor eller svært stor tillit til

noen institusjoner. På grunn av tidligere nevnte tendenser til at respondenter som stemmer H eller FrP også i større grad er menn og eldre enn øvrige respondenter, er det problematisk å tolke disse resultatene.

En enkel korrelasjonsmatrise mellom paternalismedimensjonene og tillit til institusjoner viser forventede, om enn svake, sammenhenger (se tabell 6.11). Tabellen illustrerer også at respondenter med høy tillit til én institusjon også tenderer å ha høy tillit til andre institusjoner.

Tabell 6.11: Bivariate interkorrelasjoner mellom tillit og paternalismesektorer.

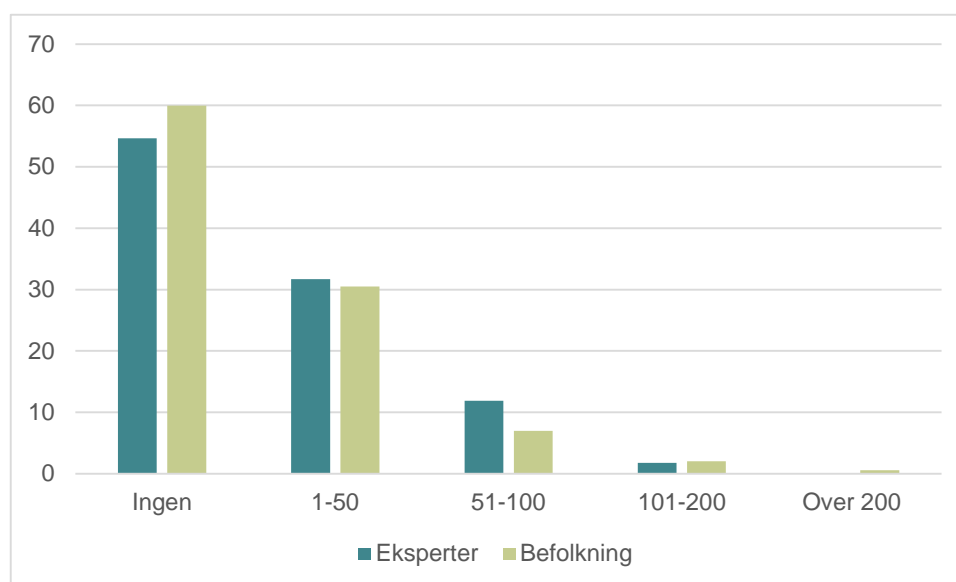
Institusjoner	Paternalismedimensjoner				Tillit						
	Helse	Fritid	Fører	Sikring	1	2	3	4	5	6	7
1 Staten	,222**	,101**	,181**	,138**	1						
2 Den norske Regjeringen	,190**	,128**	,103**	,059*	,615**	1					
3 Det norske Forsvaret	,041	-,027	,066*	,069*	,404**	,353**	1				
4 Politiet	,150**	,048	,116**	,165**	,476**	,364**	,454**	1			
5 Pressen	,129**	,120**	,122**	,068*	,332**	,265**	,193**	,222**	1		
6 Forskere	,115**	-,009	,095**	,093**	,325**	,240**	,254**	,255**	,323**	1	
7 Din kommune	,166**	,159**	,134**	,118**	,446**	,414**	,322**	,426**	,303**	,318**	1
8 Helsevesenet	,123**	,028	,057*	,037	,377**	,313**	,338**	,394**	,150**	,289**	,367**

Merk at dersom man kontrollerer for alder minker størrelsen på nesten alle sammenhengene. Dette kan indikere at det er systematiske forskjeller i disse sammenhengene for forskjellige demografiske grupper.

7 Diskusjon

7.1 Holdningsforskjeller mellom eksperter og befolkning

Trafikksikkerhetsekspertene og lekfolk er forholdsvis enige når det gjelder hvor mange dødsfall i trafikken som kan aksepteres per år. I begge gruppene var det et flertall som mente at man ikke kan akseptere noen dødsfall i trafikken – en litt større andel av befolkningsutvalget enn av ekspertene ga uttrykk for dette (Figur 7.1). Sammenhengen mellom aksept for dødsfall i trafikken og aksept av tiltak var imidlertid relativt svak.



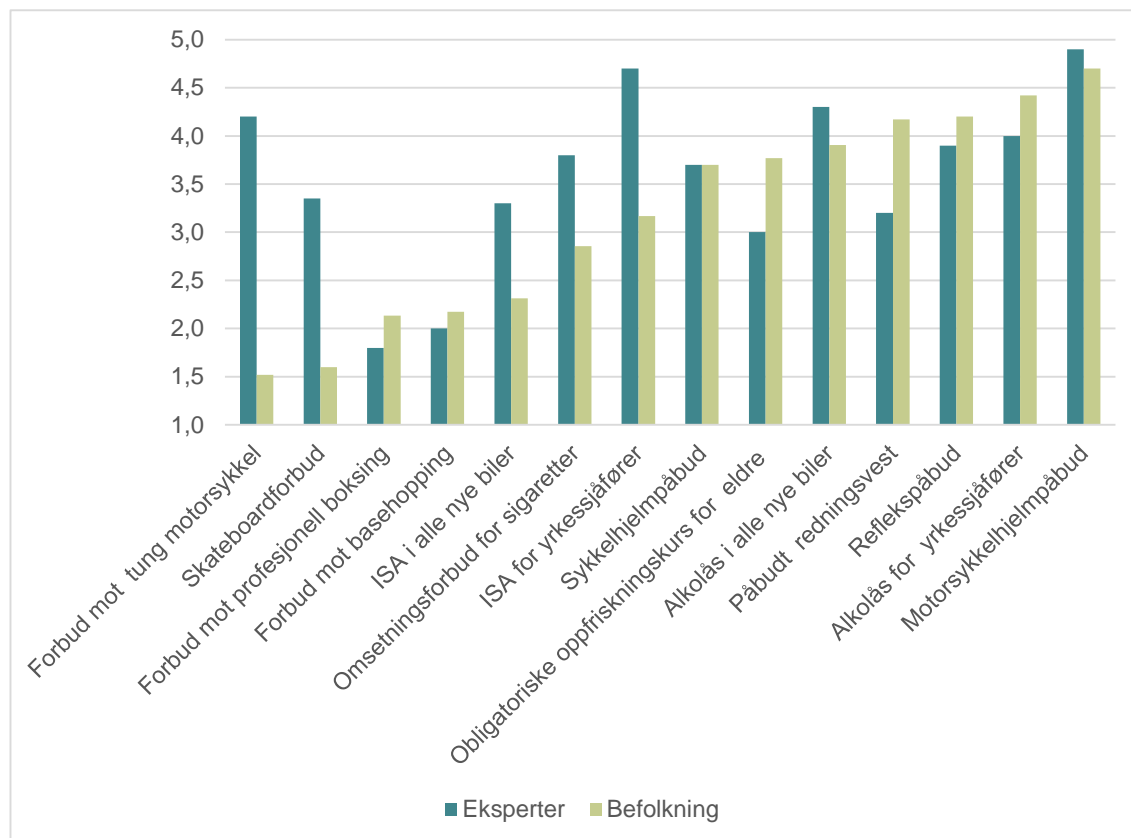
Figur 7.1: Ekspertene og lekfolks oppfatninger om hvor mange årlige dødsfall som er akseptabelt i trafikken i Norge. Prosent.

Figur 7.2 sammenligner holdninger til sikkerhetstiltak blant trafikksikkerhetsekspertene og i befolkningen for øvrig. Vi benytter resultatene av andre runde i delundersøkelsen som indikator på holdningene blant ekspertene, siden disse tallene antas å bedre representere holdningene i miljøet som helhet⁶. Det ser ikke ut som om noen av gruppene systematisk skiller mellom tiltak som er uttrykk for ekspertstyring (og som altså beskytter andre enn personene selv) og tiltak som er paternalistiske (og bare beskytter personene selv) når det gjelder aksept for tiltak.

Den klart største forskjellen mellom gruppene fremkommer på spørsmålet om forbud mot tung motorsykkel, der ekspertene er langt mer positive til forbud enn befolkningen. Ekspertene er også langt mer positive når det gjelder forbud mot skateboard, omsetningsforbud for sigaretter, og obligatorisk ISA for yrkessjåfører og alle nye biler. Det

⁶ Vi gjennomførte også en tilsvarende avgrenset delundersøkelse i befolkningsutvalget, men utslagene i denne var så små, i tillegg til at respondenttallet var lavere, at vi har valgt å se bort fra denne i den videre analysen.

er viktig å understreke at tallene imidlertid ikke sier noe om grunnene som ligger bak, så det er f.eks. mulig at motstand mot ISA skyldes mistillit til teknologien, snarere enn motstand mot elektronisk fartsbegrensning som sådan. En slik tolkning støttes av at mange av lekfolksrespondentene benyttet kommentarfelt i undersøkelsen til å påpeke at ISA også kan lede til farlige situasjoner.



Figur 7.2: Score på holdnings spørsmål om sikkerhet hos henholdsvis trafikk-sikkerhetsekspert og befolkningsutvalg. Gjennomsnitt på Likert-skala fra 1 (svært uenig) til 5 (svært enig).

Alle forskjellene mellom eksperter og befolkning er signifikante på et 0.05-nivå, med unntak av holdninger til sykkelhjelpåbud, der gruppene scorer omtrent likt. Befolkningen er mer positive enn ekspertene når det gjelder forbud mot profesjonell boksing, forbud mot basehopping, obligatoriske oppfriskningskurs for eldre sjåfører, påbud om bruk av redningsvest og refleks, og alkolås for yrkessjåfører.

Det er interessant å merke seg at trafikk-sikkerhetsekspert faktisk er markant mer positive til en del restriktive tiltak *utenfor* trafikken enn det som er tilfellet i befolkningen for øvrig, mens befolkningen til dels er mer positive til rene trafikk-sikkerhetstiltak, som reflekspåbud. Imidlertid er det viktig å understreke at befolkningsutvalget inneholdt relativt få unge menn, en gruppe som utmerker seg som mer negativ til paternalistiske tiltak enn andre. Det er derfor sannsynlig at holdningene til trafikk-sikkerhetstiltak som fremkommer i undersøkelsen er mer positive enn det man ville finne i befolkningen som helhet. Forskjellen mellom befolkningsgrupper kan muligens forklares ved at unge menn generelt har markant høyere risikotoleranse enn andre grupper (Slovic, 2000).

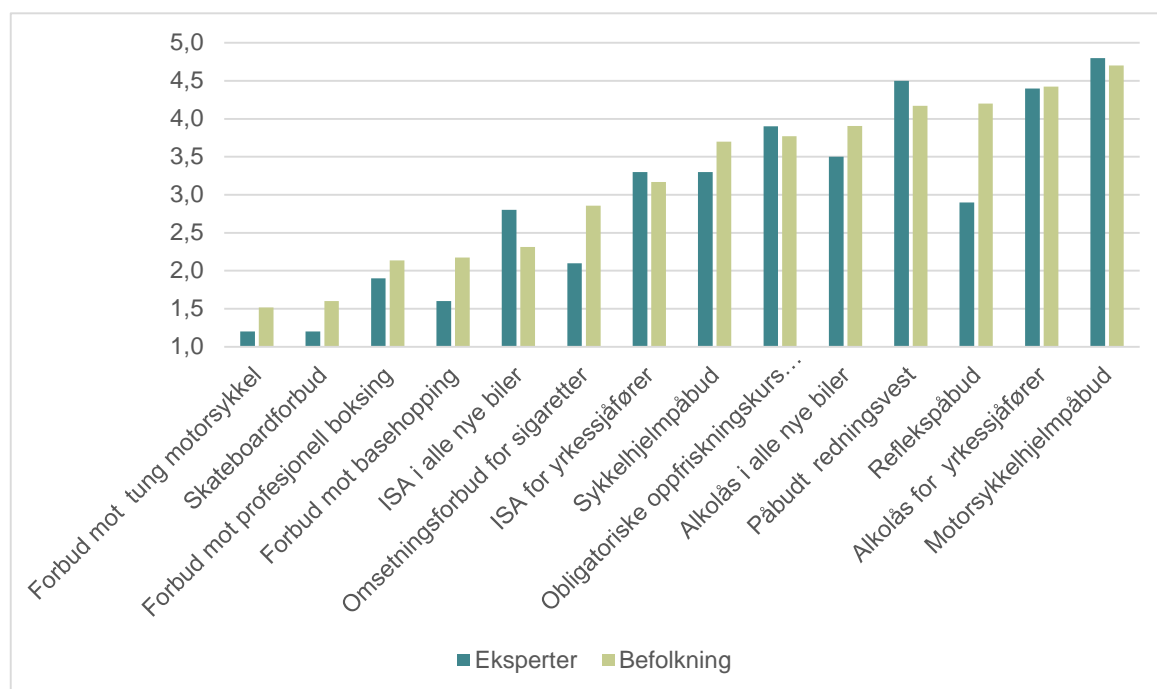
Ut fra klassifiseringen i kapittel 4, kan vi ikke se systematiske forskjeller i typer begrensninger lekfolk og eksperter aksepterer. Begge grupper ser ut til å ha relativt høy aksept for påbud om diverse typer sikkerhetsutstyr, som vi i kapittel 4 klassifiserte som

«varig handling». Imidlertid er det også i begge grupper en viss oppslutning om alkohol, som ble klassifisert som «teknisk handlingssperre». (Når oppslutningen om alkohol for yrkessjåfører er lavere blant eksperter enn blant befolkningen for øvrig, kan dette ha sammenheng med at ekspertene er klar over at promillekjøring blant yrkessjåfører er et lite utbredt problem). Befolkningen er derimot mindre positive til den andre tekniske handlingssperren, ISA.

Det kan se ut som om en større andel av ekspertene enn befolkningen for øvrig finner at totalforbud mot aktiviteter eller produkter er akseptabelt ut fra et sikkerhetsperspektiv. Disse funnene tyde på at både eksperter og befolkningen er positivt innstilt til *myk* paternalisme; altså tilfeller der man går ut fra at personene ikke egentlig ønsker å ta en unødvendig stor risiko, men gjør det fordi de ikke kjenner risikoen godt nok. Obligatorisk sikringsutstyr kan ses på som en form for myk paternalisme, dersom man går ut fra at individene ikke egentlig har et ønske om en forhøyet risiko, men velger det ut fra uvitenhet, latskap eller mangel på viljestyrke.

De samme argumentene kan brukes når det gjelder alkohol, der det er grunn til å tro at promilleførerne ikke egentlig (i edru tilstand) ønsker å kjøre med promille. Ekspertene er mer tilbøyelige til også å være positive til *hard* paternalisme – der man griper inn i forhold til individer selv om de tar en bevisst avgjørelse og kjenner risikoen. Det faktum at de i større grad ønsker forbud mot sigaretter, skateboard og motorsykel indikerer at de har en større tendens til å mene at inngrep er legitime selv der individer er godt kjent med risikoen handlingen medfører (dette gjelder kanskje i større grad for motorsykkelforbud enn skateboardforbud, siden skateboardbruk ikke forutsetter obligatorisk opplæring).

Vi har også sammenlignet ekspertenes oppfatninger om *forventet* utvikling med befolkningens oppfatning om *ønskelig* utvikling (Figur 7.3). Denne figuren indikerer at ekspertene tilsynelatende har en forholdsvis realistisk oppfatning om den faktiske oppslutningen om ulike tiltak.



Figur 7.3: Trafiksikkerhetseksperter oppfatninger om forventet utvikling sammenstilt med befolkningens oppfatninger om ønskelig utvikling. Gjennomsnitt.

7.2 Når er paternalisme og ekspertstyring forsvarlig – mulige kriterier

I kapittel 3 og 4 gikk vi gjennom en del mulige begrunnelser for paternalistiske tiltak. Er det ut fra funnene fra dette prosjektet mulig å si noe om forskjeller mellom begrunnelser som benyttes blant eksperter, og begrunnelser som aksepteres av befolkningen?

I paternalismelitteraturen fokuserte vi blant annet på de følgende kriteriene:

- Mulighet for alvorlig skade
- Antatt fremtidig samtykke
- Uvitenhet
- Ustabile preferanser med store konsekvenser
- Rimelig risiko
- Verdien av formål, og om det fins andre metoder for å oppnå samme formål

Vi regner med at muligheten for alvorlig skade er en gjennomgående forutsetning for både eksperter og lekfolk, og vil ikke diskutere dette kriteriet videre. Imidlertid kan det kanskje i noen tilfeller forklare forskjeller i prioritering av sikkerhetstiltak, siden ekspertene kan ha et annet kunnskapsgrunnlag, og derfor regne visse tiltak som mer eller mindre legetime basert på bedre kunnskap om faktisk risiko.

Kriteriet «antatt fremtidig samtykke» kan f.eks. rettferdiggjøre alkoholås, fordi det er sannsynlig at promilleførere vil angre på handlingen når de igjen er edru, og at de ville være enige i at det var riktig å stoppe dem⁷. Tilsvarende kan dette brukes til å begrunne påbud om sikkerhetsutstyr, som reflekser og hjelm, som man i øyeblikket utelater av bekvemmelighetshensyn. Det ser dermed ut som om dette kunne være en vurdering som påvirker befolkningens oppfatninger om hvor akseptable tiltak er, siden slike tiltak har relativt høy oppslutning i befolkningen.

Uvitenhet og ustabile preferanser er relevant i tilfeller der folk ikke kjenner til risikoen av en handling, eller der de ikke har noen fast oppfatning om hvordan de ønsker å handle. Siden befolkningen ikke kan antas å ha en klar oppfatning om kunnskapsnivået når det gjelder risiko i veitrafikken, er dette mest relevant som en begrunnelse for ekspertene. Ekspertenes større aksept for rene forbud, kan muligens forklares ut fra en slik tankegang, dersom de tenker seg at befolkningen ikke kjenner til risikoen forbundet ved visse typer handlinger.

Spørsmålet om rimelig risiko er komplekst, fordi det er skjønnsmessig. Det er også grunn til å tro at eksperter vet mer om det faktiske risikonivået for ulike handlinger enn det befolkningen gjør, slik at forskjeller i holdninger også kan skyldes forskjeller i kunnskap. Det kan f.eks. tenkes at ønsket om forbud mot tung motorsykkel blant eksperter, er bunnet i kunnskap om relativ risiko sammenlignet med andre aktiviteter, som å gå i mørket uten reflekser, eller sykling uten hjelm.

Verdien av et formål, og om dette kan oppnås ved mindre risikable metoder kan forklare hvorfor relativt risikable aktiviteter som basehopping, profesjonell boksing og skateboard gjennomgående ønskes tillatt, selv om de er farligere enn en del av dem som ønskes forbudt. Siden formålet her har å gjøre med personlig utvikling, og kanskje er knyttet til identitet, vil et forbud i større grad ha en negativ innflytelse på borgernes liv. I tillegg er det i

⁷ I de fleste tilfeller der folk kommer til skade, vil de trolig i etterkant kunne gi et slikt samtykke, men dette er ikke nødvendigvis et godt argument for at de ikke skulle ha lov til å ta en kalkulert risiko. Det som er spesielt med promillekjøring, er at mange ville være enige i at det var riktig å stoppe dem, selv om de faktisk ikke kom til skade.

disse tilfellene slik at handlingen er sitt eget formål, slik at den ikke kan oppnås ved hjelp av andre metoder. Innenfor rene veitrafikkspørsmål er formålet muligens antatt å være transport, og dermed kan formålet opprettholdes selv om det gjennomføres på en sikrere måte. Imidlertid må man i så fall kanskje anta at befolkningen ser på røyking og det å kjøre tung motorsykkel som den type aktivitet som er sitt eget formål, og at formålet skal respekteres, mens ekspertene ikke gjør det. Denne forskjellen kan imidlertid kanskje forklares om man ser på listen av begrunnelser fra ekspertene i kapittel 4. Den større aksepten for svært risikable, men relativt marginale aktiviteter, kan ha å gjøre med at aktiviteter som basehopping og profesjonell boksing ikke oppfattes som «samfunnsproblemer». Dette kan også forklares ut fra det ekspertene refererte til som «helhetlige vurderinger».

Det at ekspertene ikke var mer restriktive enn befolkningen når det gjelder sykkelhjelm, refleks og redningsvest kan henge sammen med kunnskapsgrunnlag og robusthet. Alle disse påbudene ville være relativt komplekse å håndheve, og i hvert fall når det gjelder sykkelhjelm, er kunnskapsgrunnlaget fremdeles omstridt.

Det at ekspertene er betydelig mer restriktive enn befolkningen når det gjelder motorsykkel og skateboard kan forstås ut fra at de ser på handling i trafikk som «handling innenfor et system», og et system de er ansvarlige for. I siste instans kan de altså føle at det å ikke gripe inn i denne sammenheng innebærer en form for medvirkning til skader og dødsfall.

7.3 Implikasjoner og muligheter for fremtidig sikkerhetsarbeid

Resultatene fra undersøkelsen indikerer at store grupper av befolkningen har relativt stor forståelse for tunge inngrep i trafikken av sikkerhetshensyn. Et flertall i utvalget mente at staten bør kontrollere trafikantene i større grad enn i dag, og var uenige i at trafikanter bør kunne velge å utsette seg selv for risiko i trafikken, og i at trafikantene selv best avgjør hvordan de kan ferdes i trafikken. Særlig ser det ut som om det er relativt liten motstand mot obligatorisk sikkerhetsutstyr, mens motstanden er større mot forskjellige typer førerkontroll. Det er en tendens til at de som aksepterer paternalisme og ekspertstyring innenfor ett område, også aksepterer det innenfor andre områder. Aksepten for sikkerhetstiltak er større blant kvinner og blant eldre enn blant yngre og menn, og det er en viss tendens til at de som plasserer seg på venstresiden politisk, aksepterer større inngrep enn dem som plasserer seg på høyresiden. Politisk orientering forklarer en større del av variasjonen innenfor feltene fritid og førerkontroll enn innenfor feltene helse og sikkerhetsutstyr.

Befolkningen aksepterer gjennomgående mer paternalisme og ekspertstyring i veitrafikken enn de gjør innenfor fritids- og helsesektoren. Dette kan f.eks. tyde på at de deler ekspertenes oppfatning om at større inngrep er rimelige når man handler innenfor et system. Imidlertid plasserer resultatene når det gjelder forbud mot tung motorsykkel seg statistisk nærmere andre fritidsaktiviteter enn annen veitrafikk, noe som kan tyde på at det å kjøre motorsykkel ses på som et personlig valg av fritidsaktivitet, eller er uttrykk for et verdifullt formål på en annen måte enn annen type risikoatferd i trafikken. Resultatene kan tyde på at det å opprettholde friheten til å velge sine egne formål, er viktigere for lekfolk enn for sikkerhetseksperter.

Dette kan ses i sammenheng med betydningen som tillegges *respekt* i paternalismelitteraturen. Ett problem med statlig paternalisme og ekspertstyring er at de kan forstås som et uttrykk for manglende respekt for enkeltpersoners beslutninger og vurderingsevne. Gitt at vi har definert begge deler som en form for tilsidesettelse av borgernes egen dømmekraft, kan tilsidesettelse av valg som forstås som mer vesentlige for individenes livsutfoldelse tolkes som mindre respektfulle. Tiltak som faller inn under denne kategorien, vil derfor trolig være vanskeligere å vinne gehør for enn tiltak som ikke direkte rammer slike formål. Også befolkningens relativt større motstand mot ISA kan ses som uttrykk for at man anser denne typen overprøving av individenes dømmekraft som uttrykk for manglende respekt for vurderinger som tas i situasjonen.

Intervjuene med trafikk-sikkerhetsekspertene viste at de forholdt seg til et bredere sett begrunnelser for paternalisme og ekspertstyring enn dem man finner i litteraturen. En del av disse begrunnelsene, som henvisningen til at trafikanter handler innenfor et system, er også tilgjengelige for befolkningen. Det samme vil – i hvert fall i noen grad – trolig gjelde opplevelsen av at noe er et samfunnsproblem.

Andre begrunnelser, som opplæringsaspektet, kunnskapsgrunnlaget og helhetlige vurderinger, kan være mindre tilgjengelige for resten av befolkningen. I den grad dette benyttes som begrunnelse for tiltak, bør man trolig reflektere rundt hvordan dette skal kommuniseres til befolkningen. Når det gjelder begrunnelser ut fra helhetlige vurderinger, er det også en risiko for at de vil møte motstand i den grad de er i konflikt med valg som gjelder menneskers valg av egne formål, som diskutert over.

Resultatene fra undersøkelsen tyder på at påbud om sikkerhetsutstyr er relativt lettere å innføre enn mange andre typer inngrep. Mange grupper aksepterer imidlertid store inngrep ut over dette; særlig kvinner og eldre har høy aksept for sikkerhetstiltak. Dersom man ønsker å innføre nye sikkerhetstiltak, er det derfor trolig særlig yngre mennesker og menn som må overbevises. Tiltak som oppleves som inngrep i formål som regnes som verdifulle i seg selv, vil sannsynligvis kreve mer omfattende prosesser enn andre typer tiltak.

7.4 Muligheter for videre forskning

Dette prosjektet kan tas videre i flere forskjellige retninger. For det første ble det i prosjektet samlet inn relativt store datamengder, og lekfolksundersøkelsen hadde en svarprosent som også gjør at datakvaliteten er god. Av kapasitetshensyn har det ikke vært mulig å analysere alt det innsamlede materialet i detalj, og videre analyser av dette materialet kan derfor være interessant.

For det andre åpner resultatene av undersøkelsen opp muligheten for å se på helt nye problemstillinger. Noen slike er skissert under.

7.4.1 Nærmere utforskning av innsamlet datamateriale

Fra analysene av lekfolks aksept for paternalisme og ekspertstyring fremkom klare sammenhenger mellom aksept innen forskjellige sektorer og respondentenes kjønn og alder og partipolitisk orientering. Samtidig antydte resultatene flere og mer nyanserte sammenhenger som ikke lot seg undersøke innenfor prosjektets rammer, men som med fordel vil kunne utdypes i videre forskning. For det første ble kun enkle sammenhenger mellom alder, kjønn og partipolitisk orientering på den ene siden og aksept for paternalisme på den andre siden undersøkt. For paternalisme med henhold til sikringsutstyr var svartendensene komplekse, og antydte blant annet at sammenhengen mellom alder og aksept for paternalisme var forskjellig for menn og kvinner. Det var ikke mulig å tallfeste disse forskjellene innenfor

prosjektrammene, men videre forskning kan med fordel kan fokusere på videre kartlegging av subgruppeforskjeller/mer komplekse sammenhenger. Tilsvarende er det mulig at mer komplekse sammenhenger mellom aksept for tiltak, demografi og politisk orientering også i noen grad kan forekomme for andre sektorer, slik at også inne disse sektorene vil det være fordelaktig å undersøke mer komplekse sammenhenger, og eventuelt identifisere subgrupper som skiller seg fra øvrige respondenter. En slik identifisering kan muliggjøre mer målrettede tiltak eller kampanjer mot de gruppene som er motstandere av tiltak.

For det andre ble betydningen av både holdninger og tillit for aksept av paternalisme og ekspertstyring i liten grad undersøkt. Det er mulig at betydningen av tillit for aksept varierer mellom ulike demografiske eller politiske subgrupper, eller som en funksjon av holdninger. En interessant mulighet for videre forskning er å undersøke sammenhenger mellom oppfatninger om at trafikanter eller myndigheter best kan avgjøre hvordan trafikantene bør ferdes i trafikken, tillit til staten og regjeringen og aksept for paternalisme og ekspertstyring innen forskjellige sektorer. Videre er den relative betydningen av holdninger og tillit for aksept av tiltak uavklart, men mulig å kartlegge med videre analyser.

For det tredje ble lekfolikutvalget gruppert med henhold til partipolitisk preferanse, slik at eventuelle forskjeller mellom for eksempel Høyre- og FrP-velgere ble utjevnet. Selv om det foreliggende datasettet ikke tillater å undersøke tendenser for alle enkeltpartier vil mer disaggregerte undersøkelser av partiene med størst oppslutning i denne undersøkelsen kunne indikere hvor store slike partipolitiske variasjoner er. Slike undersøkelser kan også se på forskjeller når det gjelder paternalisme (tiltak som beskytter aktøren selv) og ekspertstyring (tiltak som beskytter andre).

I tillegg har det ikke vært rom får å analysere fritekstkommentarene til ekspertundersøkelsen. Disse dreier seg primært om begrunnelser, og kan derfor være interessante for å gå noe mer i dybden når det gjelder *årsakene* til at tiltak aksepteres eller ikke aksepteres.

7.4.2 Muligheter for videre forskning

Undersøkelsen avslører at visse grupper i langt mindre grad enn andre aksepterer begrensede inngrep i trafikken. Den kan imidlertid bare i begrenset grad gi svar på hva som er årsakene til mangelen på aksept i disse gruppene. Vi har f.eks. funnet både demografiske (kjønn, alder) og politiske forskjeller mellom grupper som aksepterer og grupper som ikke aksepterer trafikksikkerhetstiltak. Vi har også lansert hypoteser om at holdninger både kan forklares ut fra kunnskap (eller mangel på kunnskap), og ut fra mer prinsipielle synspunkter – men vi vet ikke hvilke av disse som er avgjørende. Vi har også sett på en mengde mulige begrunnelser for tiltak, både fra litteraturen og fra trafikksikkerhetsekspertise, men vet ikke hvilke av disse som aksepteres eller avvises av den skeptiske gruppen. Det ville derfor være interessant med en kvalitativ studie av grupper som er skeptiske til tiltak, for å finne ut hvilke faktorer og begrunnelser som er avgjørende for motstanden – og hvilke som kunne vinne gjennomslag.

Gitt den relativt store graden av aksept for sikkerhetstiltak, kan det virke paradoksalt at den politiske motstanden mot dem er såpass stor. Det kunne derfor også være interessant med en studie blant dem som jobber politisk med trafikksikkerhet, for å finne ut hvilke begrunnelser de legger til grunn for sine holdninger og vedtak. Dette kunne gjøres både ved å studere de begrunnelser som benyttes i f.eks. partiprogrammer og vedtak, og gjennom intervjuer med politikere fra ulike partier, både på nasjonalt og regionalt nivå. Også en slik undersøkelse kunne ta utgangspunkt i de begrunnelsene for tiltak som er avdekket i prosjektet, slik at man kunne finne hvilke av disse begrunnelsene som også har gjennomslag politisk.

8 Referanser

- Aldenfer, Mark S. and Roger K. Blashfield (1984). Cluster Analysis. Beverly Hills: Sage.
- Amundsen, Finn H. (1977). Trafikkteknisk utstyr i fremtiden - resultater fra en delfundersøkelse" Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Andersson, Henrik and Gunnar Lindberg (2009). Benevolence and the value of road safety. *Accident Analysis & Prevention* 41.2: 286-293.
- Archard, David (1990). Paternalism defined. *Analysis* 50.1: 36-42.
- Arneson, Richard J. (1980). Mill versus paternalism. *Ethics* 90.4: 470-489.
- Camerer, Colin, et al. (2003). Regulation for Conservatives: Behavioral Economics and the Case for Asymmetric Paternalism. *University of Pennsylvania law review* 151.3: 1211-1254.
- Carter, Rosemary (1977). Justifying paternalism. *Canadian journal of philosophy* 7.1: 133-145.
- Clarke, Simon (2002). A definition of paternalism. *Critical Review of International Social and Political Philosophy* 5.1: 81-91.
- Deci, Edward L. and Richard M. Ryan (1975). Intrinsic motivation. John Wiley & Sons, Inc.
- Denstadli, Jon Martin, Petter Dybedal, Jon Inge Lian and Sverre Strand (1999). Trafikkpotensialet for norske lufthavner 2001-2010. in TØI rapport Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- De Young, Raymond (1996). Some Psychological Aspects of Reduced Consumption Behavior The Role of Intrinsic Satisfaction and Competence Motivation. *Environment and Behavior* 28.3: 358-409.
- Dworkin, Gerald. Paternalism. *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Summer 2014 Edition), Edward N. Zalta (ed.), URL = <http://plato.stanford.edu/archives/sum2014/entries/paternalism/>.
- Dworkin, Gerald (2005). Moral paternalism. *Law and Philosophy* 24.3: 305-319.
- Estlund, David M. (2009). "Democratic authority: A philosophical framework." Princeton University Press.
- Feinberg, Joel (1971). Legal paternalism. *Canadian Journal of Philosophy* 1.1: 105-124.
- Feinberg, Joel (1984). The moral limits of the criminal law.
- Goodin, Robert E (1993). Democracy, preferences and paternalism. *Policy Sciences* 26.3: 229-247.
- Gracht, Heiko A. von der (2012). Consensus measurement in Delphi studies. Review and implications for future quality assurance. *Technological Forecasting & Social Change* 79:1525-36.
- Hobson, Peter (1984). Another look at paternalism. *Journal of applied philosophy* 1.2: 293-304.

- Holst, Cathrine (2014). Why not epistocracy?. *Expertise and Democracy*: 13-35.
- Holst, Cathrine and Anders Molander (2014). Epistemic democracy and the accountability of experts. *Expertise and Democracy*: 13-35.
- Hsu, Chien-Chien and Brian Sanford (2007). The Delphi Technique: Making Sense of Consensus. *Practical Assessment, Research & Evaluation* 12(10):1-8.
- Højer, Mattias (1997). *Telematics in urban transport - a Delphi study using scenarios*. Stockholm: Royal Institute of Technology.
- Insurance Institute for Highway Safety.
<http://www.iihs.org/iihs/topics/t/motorcycles/qanda#motorcycles--helmets>
- Johnson, Richard A. and Dean W. Wichern (1992). *Applied Multivariate Statistical Analysis*. Englewood Cliffs: Prentice-Halls.
- Jones, Marian Moser and Ronald Bayer (2007). Paternalism & its discontents: motorcycle helmet laws, libertarian values, and public health. *American Journal of Public Health* 97.2: 208-217.
- Kahn, J. and A.J. Wiener. (1967). *The Year 2000: A Framework for Speculation of the Next 33 Years*. New York.
- Landau, S. and I. Chris Ster (2010). Cluster Analysis: Overview. Pp. 72-83 in *Cluster analysis*, edited by B. Everitt, S. Landau, and M. Leese. Sussex, UK: John Wiley & Sons.
- Lane, Melissa. Ancient Political Philosophy, *The Stanford Encyclopedia of Philosophy* (Winter 2014 Edition), Edward N. Zalta (ed.), URL = <http://plato.stanford.edu/archives/win2014/entries/ancient-political/>.
- Le Grand, Julian and Bill New (2015). *Government Paternalism: Nanny State Or Helpful Friend?*. Princeton University Press.
- Lie, Svein O. (1979). *Fremtidens godstransport. Delfi-undersøkelse*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Mitchell, Gregory (2005). Libertarian paternalism is an oxymoron. *Northwestern University Law Review* 99.3.
- Nijkamp, P., S. Rienstra, and J. Vleugel (1998). *Transportation Planning and the Future*. Chichester, UK: John Wiley & Sons Ltd.
- Nowotny, Helga (2003). Democratising expertise and socially robust knowledge. *Science and public policy* 30.3: 151-156.
- Nowotny, Helga, Peter Scott and Michael Gibbons (2001). *Re-thinking science: Knowledge and the public in an age of uncertainty*. Cambridge: Polity.
- OECD (2015). *Scientific Advice for Policy Making: The Role and Responsibility of Expert Bodies and Individual Scientists*, OECD Science, Technology and Industry Policy Papers, No. 21, OECD Publishing, Paris.
- DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/5js3311jcpwb-en>
- Rathenau Institute: *Contested Science. Public controversies about science and policy*. Haag, (2014).
- Shiffrin, Seana Valentine (2000). Paternalism, unconscionability doctrine, and accommodation. *Philosophy & Public Affairs* 29.3: 205-250.

- Shifan, Yoram, Sigal Kaplan and Shalom Hakkert (2003). Scenario building as a tool for planning a sustainable transport system. *Transportation Research Part D* 8:323-42.
- Slovic, Paul Ed (2000). *The perception of risk*. Earthscan publications.
- Strand, Roger and Kjetil Rommetveit (2011). Trond, Tora og Askeladden – et forskningspolitisk eventyr. *Nytt norsk tidsskrift*: 263-272.
- Sunstein, Cass R. and Richard Thaler (2008). *Nudge. The politics of libertarian paternalism*. New Haven.
- Teknologirådets hjemmesider. <http://teknologiradet.no/vare-metoder/lekfolkskonferanse>
- Turoff, Murray and Harold A. Linstone (2002). *The Delphi Method: Techniques and Applications*. New Jersey.
- Vallerand, Robert J. and Greg Reid (1984). On the causal effects of perceived competence on intrinsic motivation: A test of cognitive evaluation theory. *Journal of Sport Psychology* 6.1: 94-102.
- Weingart, Peter (2011). How robust is 'socially robust knowledge'? *Knowledge and Democracy: A 21st Century Perspective* 1:143.
- Wetmore, Jameson M. "Redefining risks and redistributing responsibilities: Building networks to increase automobile safety." *Science, Technology & Human Values* 29.3 (2004): 377-405.
- Wynne, Brian (1996). *A reflexive view of the expert-lay knowledge divide. Risk, environment and modernity: towards a new ecology*. Sage, London: 44-83.
- Wynne, Brian (1992). Misunderstood misunderstanding: Social identities and public uptake of science. *Public understanding of science* 1.3: 281-304.

Vedlegg

Vedlegg 1: Oversikt over ekspertenes arbeidsgiverorganisasjoner.

Vedlegg 2: Spørreskjema

Vedlegg 3: Spørreskjema

Vedlegg 1: Oversikt over ekspertenes arbeidsgiverorganisasjoner

En eller flere ansatte i organisasjonene under ble tilsendt Delfundersøkelsen for trafikk-sikkerhetsekspertene. Vi har imidlertid ikke informasjon om hvilke av organisasjonene de faktiske respondentene er tilknyttet.

Merk at organisasjonsnavn som «Politiet» eller «Statens Vegvesen» dekker samtlige oppføringer fra disse, på alle nivåer. Mindre organisasjoner innen helsevesen og trafikkopplæring er fjernet fra listen av anonymiseringshensyn.

Autobransjens Leverandørforening
Akershus fylkeskommune
Arbeiderpartiet
Aust-Agder fylkeskommune
Autoriserte Trafikkskolers landsforbund
Buskerud fylkeskommune
Bærum kommune
Finans Norge
Folkehelseinstituttet
Forsikring, Prosjektstyret for Trafikksikkerhet
FTU i Sør-Trøndelag
Fylkesmannen i Buskerud
Fylkesmannen i Møre og Romsdal
Fylkesmannen i Oslo og Akershus
Fylkesmannen i Rogaland
Fylkesmannen i Telemark
Fylkesmannen i Vestfold
Fylkesmannen i Østfold
Gjensidige Forsikring
Gran kommune
Helsedirektoratet
Holmestrand kommune
Hordaland fylkeskommune
Høgskolen i Nord-Trøndelag
Høygir
If skadeforsikring
KGK Norge AS
KNA
Vest Agder Fylke
Loppa Kommune
MA
Medier og ledelse
NAF
Nedre Eiker kommune
Nei til Frontkollisjoner
NLF
NMCU

Nord-Trøndelag fylkeskommune
Norges Cykleforbund
Nullvisjonen
Oppland fylkeskommune
Opplysningsrådet for Veitrafikken
Oslo kommune
Pensjonistforbundet
Personskadeforbundet
Politi
Raflexprodukter Norge AS
Rogaland fylkeskommune
Samferdselsdepartementet
Møre og Romsdal fylkeskommune
Sandefjord kommune
Seraf
Sintef
Skadeforebyggende forum
SpareBank1 Forsikring
Statens havarikommisjon for transport
Statens helsetilsyn
Statens vegvesen
Stortinget
Sunnaas sykehus
Syklistenes landsforening
Transportøkonomisk institutt
Tromsø kommune
Trygg Trafikk
TSU Nordhordland
Utdanningsdirektoratet
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
VIANOVA
Østfold fylkeskommune

Vedlegg 2: Spørreskjema

Information	
Du starter nå TØIs scenarie-undersøkelse om trafikk-sikkerhet. Denne undersøkelsen blir utført på oppdrag av Vegdirektoratet, og skal kartlegge holdninger til trafikk-sikkerhet blant eksperter som selv jobber innenfor feltet. Vi vil sette stor pris på om dere tar dere tid til å besvare hele undersøkelsen.	
altid	Altid
Open	
dato	Dato for undersøkelse
<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	
starttid	Starttid for undersøkelse
Open	
Kjønn	Vennligst angi kjønn
Mann	<input type="radio"/> 1
Kvinne	<input type="radio"/> 2
Alder	Vennligst angi alder
Alder i år	<input type="text"/> <input type="text"/> 1
Stilling	Hvilken stillingstype har du?
Toppleder	<input type="radio"/> 1
Avdelingsleder eller tilsvarende	<input type="radio"/> 2
Prosjektleder	<input type="radio"/> 3
Faglig ekspert eller rådgiver	<input type="radio"/> 4
Utredning/gransker	<input type="radio"/> 5
Forsker	<input type="radio"/> 6
Annen	<input type="radio"/> 7
Stilling_Annet	Vennligst spesifiser
Open	
Fagfelt	Vennligst angi områdene der du har din hovedkompetanse (flere valge er mulig).
Byutvikling/ planlegging	<input type="checkbox"/> 1
ITS/ Informatikk	<input type="checkbox"/> 2
Transport- teknologi	<input type="checkbox"/> 3
Demografi	<input type="checkbox"/> 4
Økonomisk analyse	<input type="checkbox"/> 5

Fagfelt	Vennligst angi områdene der du har din hovedkompetanse (flere valge er mulig).
Logistikk/ spedisjon	<input type="checkbox"/> 6
Samfunnsfag	<input type="checkbox"/> 7
Arkitektur	<input type="checkbox"/> 8
Ingeniør/ Byggfag	<input type="checkbox"/> 9
Natur- vitenskapelig	<input type="checkbox"/> 10
Miljøfag	<input type="checkbox"/> 11
Humanistisk	<input type="checkbox"/> 12
Jus	<input type="checkbox"/> 13
	Open

Dodsfall	Hvor mange årlige dødsfall i trafikken mener du det er rimelig å akseptere?
Ingen	<input type="radio"/> 1
1-50	<input type="radio"/> 2
51-100	<input type="radio"/> 3
101-200	<input type="radio"/> 4
Over 200	<input type="radio"/> 5

Information
I denne seksjonen vil du bli presentert for en serie fremtidsprosjeksjoner som beskriver ulike mulige situasjoner for år 2025. For hvert utsagn blir du bedt om å indikere i hvilken grad du mener dette er SANNSYNLIG.

Pred1_1	Om 10 år er det sannsynlig at...				
	I svært liten grad 1	I liten grad 2	Usikker 3	I stor grad 4	I svært stor grad 5
Det er en innretning i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen (selv om dette gjør bilene dyrere i innkjøp)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1
Det er mer utstrakt bruk av automatisk trafikkontroll på strekninger (streknings-ATK)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 2
Det er påbudt å ha alkohol i alle biler som brukes av yrkessjåfører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 3
Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 4

Pred1_2	Om 10 år er det sannsynlig at...				
	I svært liten grad 1	I liten grad 2	Usikker 3	I stor grad 4	I svært stor grad 5
Det er forbudt å kjøre motorsykel uten hjelm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1

Pred1_2	Om 10 år er det sannsynlig at...					
Det er påbudt å bruke refleks når man går i mørket	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er fartssperre på alle mopeder/lette motorsykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er forbudt å kjøre tung motorsykel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Pred1_3	Om 10 år er det sannsynlig at...					
	I svært liten grad 1	I liten grad 2	Usikker 3	I stor grad 4	I svært stor grad 5	
Det er forbudt å omsette sigaretter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er forbud mot bruk av skateboard	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er forbud mot profesjonell boksing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er påbudt med redningsvest i fritidsbåt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Det er påbudt for alle transportbedrifter å implementere ISO 39001-standarden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

Pred1_4	Om 10 år er det sannsynlig at...					
	I svært liten grad 1	I liten grad 2	Usikker 3	I stor grad 4	I svært stor grad 5	
Det er obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåførere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er påbudt med alkoholås i alle nye biler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er påbudt å bruke sykkelhjelm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er forbudt å utøve svært risikabel ekstrem sport, som basehopping.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Information
I denne seksjonen vil du bli presentert for de samme fremtidsprosjeksjonene som ovenfor. Du vil nå bli bedt om å indikere i hvilken grad DU mener dette vil være ØNSKELIGE fremtidsbilder.

Norm1_1	Om 10 år er det ønskelig at...					
	I svært liten grad 1	I liten grad 2	Usikker 3	I stor grad 4	I svært stor grad 5	
Det er en innretning i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen (selv om dette gjør bilene dyrere i innkjøp)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

Norm1_1	Om 10 år er det ønskelig at...					
Det er mer utstrakt bruk av automatisk trafikkontroll på strekninger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er påbudt å ha alkoholås i alle biler som brukes av yrkessjåfører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Norm1_2	Om 10 år er det ønskelig at...					
	I svært liten grad	I liten grad	Usikker	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Det er forbudt å kjøre motorsykkel uten hjelm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er påbudt med alkoholås i alle nye biler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er påbudt for alle transportbedrifter å implementere ISO 39001-standarden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Norm1_3	Om 10 år er det ønskelig at...					
	I svært liten grad	I liten grad	Usikker	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Det er påbudt å bruke refleks når man går i mørket	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er fartssperre på alle mopeder/lette motorsykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er forbudt å kjøre tung motorsykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er forbudt å omsette sigaretter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Det er forbud mot bruk av skateboard	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

Norm1_4	Om 10 år er det ønskelig at...					
	I svært liten grad	I liten grad	Usikker	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Det er forbud mot profesjonell boksing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er påbudt med redningsvest i fritidsbåt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er påbudt å bruke hjelm når man sykler.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er forbudt å utøve svært risikabel ekstrem sport, som basehopping.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Information
Takk for svarene så langt.

Information

Om noen dager vil du bli kontaktet igjen, for å eventuelt modifisere på dine svar, når du ser hva andre har svart.

Vedlegg 3: Spørreskjema

Information
Tusen takk for at du vil delta i undersøkelsen, som utføres av Transportøkonomisk Institutt (TØI) på oppdrag av Vegdirektoratet. Det er frivillig å delta, men det vil være til stor hjelp for oss om du svarer. Dersom du svarer, mottar du en oppfølgingsmelding innen noen dager, der du får se hva andre har svart på noen av spørsmålene, og får mulighet til å endre dine egne svar i lys av dette.

kjønn	Hvilket kjønn er du?
Mann	<input type="radio"/> 1
Kvinne	<input type="radio"/> 2

Foedselsaar	I hvilket år er du født?
Fyll inn 4 siffer	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

AkseptabeltAn tall	Hvor mange årlige dødsfall i trafikken mener du det er rimelig å akseptere i Norge?
Ingen	<input type="radio"/> 1
1-50	<input type="radio"/> 2
51-100	<input type="radio"/> 3
101-200	<input type="radio"/> 4
Over 200	<input type="radio"/> 5

paastander1_L ikert	I hvilken grad er du enig i følgende påstand:						
	1	2	3	4	5	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	6	
Jeg vet selv best hva som er bra for meg.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg gjør ikke alltid det som er bra for meg.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2

livsstilvalg	Mange alvorlige sykdommer kunne vært unngått hvis folk spiste sunnere, trente mer, sluttet å røyke og drakk mindre alkohol.						
	Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:						
	Helt uenig	Litt uenig	Verken/ eller	Litt enig	Helt enig	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	6	
«Det er greit at myndighetene gjør skadelige livsstilvalg vanskeligere, for eksempel ved å skattlegge sukker og fett.»	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
«Det er greit at myndighetene gjør skadelige livsstilvalg umulige, for eksempel ved å forby salg av sigaretter.»	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2

Holdninger1	Hvor enig er du i følgende påstander?					
	Svært uenig	Uenig	Nøytral	Enig	Svært enig	
	1	2	3	4	5	
Folk vet selv best hva som er bra for dem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Folk gjør ikke alltid det som er bra for dem.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Sikkerheten på veiene er god nok	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Sikkerheten på veiene er trafikantenes ansvar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Holdninger2	Hvor enig er du i følgende påstander?					
	Svært uenig	Uenig	Nøytral	Enig	Svært enig	
	1	2	3	4	5	
Trafikantene kan selv best avgjøre hvordan de bør ferdes i trafikken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Myndighetene vet best hvordan trafikantene bør ferdes i trafikken.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Trafikantene bør kunne velge å gjøre risikable ting i trafikken, så sant de ikke utsetter andre for risiko.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det at det fremdeles skjer mange trafikkulykker, viser at staten burde kontrollere trafikantenes atferd i større grad enn i dag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

ID:paastander

Information

Vi skal nå stille noen spørsmål om hvordan du synes ting BØR være om ti år. Du trenger ikke tenke på hvordan det er i dag, eller om det er sannsynlig, bare hva som er din mening om saken. Disse spørsmålene vil du senere få muligheten til å besvare på nytt, og eventuelt endre besvarelsen, basert på hva alle andre har svart. Svarer du på mobil, så bør du gjøre dette i "liggende" format.

Norm1_1	Om 10 år BØR det være slik at:					
	I svært liten grad	I liten grad	Usikker	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Det er installert teknologi som gjør det umulig for yrkessjåfører å kjøre raskere enn fartsgrensen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er obligatoriske oppfriskningskurs for alle eldre sjåfører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er forbud mot bruk av skateboard	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

Norm1_2	Om 10 år BØR det være slik at:					
	I svært liten grad	I liten grad	Usikker	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Det er forbudt å kjøre motorsykkel uten hjelm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er forbudt å kjøre tung motorsykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er påbudt med redningsvest i fritidsbåt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

Norm1_3	Om 10 år BØR det være slik at:					
	I svært liten grad	I liten grad	Usikker	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Det er en innretning i alle biler som gjør det ubehagelig/umulig å kjøre raskere enn fartsgrensen (selv om dette gjør bilene dyrere i innkjøp)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er påbudt med alkoholås i alle nye biler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er forbudt å omsette sigaretter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er forbudt å utøve svært risikabel ekstremsport, som basehopping	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Norm1_4	Om 10 år BØR det være slik at:					
	I svært liten grad 1	I liten grad 2	Usikker 3	I stor grad 4	I svært stor grad 5	
Det er påbudt å ha alkohåls i alle biler som brukes av yrkessjåfører	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Det er påbudt å bruke refleks når man går i mørket	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det er påbudt å bruke hjelm når man sykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Det er forbud mot profesjonell boksing	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

ID:instillit						
tillit	Vi vil gjerne stille et spørsmål om hvor mye tillit du har til en del institusjoner. Vennligst trekk markøren for å angi om du stort sett stoler på, eller stort sett ikke stoler på:					
	Svært liten tillit				Svært stor tillit	
	1	2	3	4	5	
Staten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Den norske Regjeringen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Det norske Forsvaret	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Politiet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Pressen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Forskere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Din kommune	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Helsevesenet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

ID:merBakgrunn	
bosted	Til slutt, litt om deg selv. Hvor bor du?
Oslo	<input type="radio"/> 1
Omegnskommune til Oslo	<input type="radio"/> 2
Bergen/Trondheim/Stavanger	<input type="radio"/> 3
Mindre by	<input type="radio"/> 4
Resten av landet	<input type="radio"/> 5
utdannelse	Hva er din høyeste fullførte utdanning?
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/ framhaldsskole/realskole)	<input type="radio"/> 1
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole)	<input type="radio"/> 2
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	<input type="radio"/> 3
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	<input type="radio"/> 4
inntekt	Omtrent hvor stor er din bruttoinntekt?
Under kr 200.000	<input type="radio"/> 1
Kr 200.000-399.999	<input type="radio"/> 2
Kr 400.000-599.999	<input type="radio"/> 3
Kr 600.000-799.999	<input type="radio"/> 4
Kr 800.000-999.999	<input type="radio"/> 5
Kr 1.000.000 og over	<input type="radio"/> 6
transportmiddelvalg	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis når du reiser til jobb/studiested om sommeren?
Bil	<input type="radio"/> 1
Motorsykel	<input type="radio"/> 2
Sykel	<input type="radio"/> 3
Kollektiv transport	<input type="radio"/> 4
Gange	<input type="radio"/> 5
Annet	<input type="radio"/> 6
Ikke aktuelt	<input type="radio"/> 7
politikk	Hvilket politisk parti ville du stemt på hvis det var Stortingsvalg i dag?
Arbeiderpartiet	<input type="radio"/> 1
Høyre	<input type="radio"/> 2
Fremskrittspartiet	<input type="radio"/> 3

politikk	Hvilket politisk parti ville du stemt på hvis det var Stortingsvalg i dag?
Senterpartiet	<input type="radio"/> 4
Kristelig Folkeparti	<input type="radio"/> 5
Venstre	<input type="radio"/> 6
Sosialistisk Venstreparti	<input type="radio"/> 7
Miljøpartiet de Grønne	<input type="radio"/> 8
Rødt	<input type="radio"/> 9
Annet	<input type="radio"/> 10
Ønsker ikke å oppgi	<input type="radio"/> 11

tidbrukt	Tid brukt på undersøkelse
	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

tidslutt	Sluttidspunkt
	<input type="text"/> Open

Kommentarer	Har du noen kommentarer til undersøkelsen?
	<input type="text"/> Open
Har ingen kommentarer	<input type="radio"/> 1

Information
Tusen takk for svarene så langt. Om noen dager vil du få muligheten til å se hva andre har svart, og til å endre dine egne svar i lys av dette.

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