

Sammendrag

Trafikksikkerhetstilstanden 2016 - Befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger

TØI rapport 1573/2017

Forfattere: Ingeborg Storesund Hesjevoll og Aslak Fybri

Oslo 2017, 47 sider

Som et ledd i Statens vegvesen sine jevnlige tilstandsundersøkelser ble 2331 respondenter intervjuet om kunnskap, holdninger og atferd i trafikken. Hensikten med studien er å gi et tidsbilde av trafikantene, som et grunnlag for utforming av fremtidige trafikksikkerhetstiltak. Resultatene viser tendenser til mer trafikksikker atferd på flere områder, men befolkningen har samlet sett ikke blitt mer positive til innføring av tiltak for økt sikkerhet.

Bakgrunn

Den foreliggende rapporten kartlegger befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger til trafikksikkerhet i Norge. Rapporten er den nyeste i en serie av slike tilstandsundersøkelser utført for Statens vegvesen. Tilsvarende undersøkelser har blitt gjennomført i 2011, 2008, 2004, 2002, 2000 og 1998. Undersøkelsen er derfor godt egnet til å undersøke endringer over tid i befolkningens kunnskaper, atferd og holdninger.

Kunnskap om regelverk og sanksjoner

Betydelige andeler av respondentene svarer ikke riktig på spørsmål om regler for førerkortinndragelse, prikkbelastning og «rusmidler» i trafikken. Kunnskapsnivået ser imidlertid ut til å være noe bedre enn det var i 2011. 22 prosent av respondentene tror at vi ikke har faste grenser for verken narkotika eller høye doser av virkestoffer i lovlige medisiner for bilførere, og kjennskap til disse grensene er lavere blant eldre respondenter enn blant yngre.

Atferd i trafikken

Sammenlignet med undersøkelsen i 2011 oppgir større andeler av befolkningen at de opptrer trafikksikkert på en rekke områder. Dette gjelder blant annet bruk av hjelm og sykkellys blant syklister, bruk av refleks blant fotgjengere, og fartsvalg blant bilførere.

Bilføreres bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring har gått betydelig ned siden 2011, mens bruk av håndfri mobiltelefon har økt. 31 prosent av respondentene oppgir at de av og til eller ofte bruker mobilen til navigering som bilfører. Yngre bilførere oppgir mer bruk av mobiltelefon enn eldre bilførere gjør, og mannlige sjåfører bruker mobiltelefon noe hyppigere enn kvinnelige sjåfører.

For første gang ble deltagerne spurt om hvordan de bruker blinklys i rundkjøringer. Fire av fem respondenter oppgir at de nesten alltid (minst 8 av 10 ganger) blinker til høyre på veg

ut av rundkjøringen (hvilket et påbudt dersom det kan være til veiledning for andre trafikanter), mens én av fire oppgir at de nesten alltid følger anbefalingen om å blinke til venstre før de kjører inn i rundkjøringen (når de skal til venstre).

Bilførere fikk spørsmål om hva som distraherer dem mens de kjører i trafikken. Den vanligste kilden til distraksjon er å legge merke til noe utenfor bilen: 10 prosent oppgir at dette ofte distraherer dem. Den nest hyppigst opplevde distraksjonskilden er å dagdrømme/tenke på andre ting enn kjøresituasjonen. Syv prosent oppgir at de ofte har blitt distraheret av å snakke i håndfri mobiltelefon de siste to ukene. Forekomsten av opplevd distraksjon er høyere for yngre enn for eldre bilførere, især for distraksjon relatert til mobilbruk, og andre sekundæraktiviteter som spising og betjening av navigasjonssystemer. Det er ingen systematiske kjønnsforskjeller i opplevd distraksjon.

De fleste som har barn sikrer dem i henhold til regelverket når de kjører bil, men anbefalingen om å sikre barn bakovervendt til de er fire år følges i mindre grad: Nesten alle barn i alderen ett til to år satt i bakovervendt sete, men kun 28 prosent av barn i alderen tre til fire år satt i bakovervendt barnestol på forrige biltur. Tre av fire respondenter (76,5 prosent) oppgav at de brukte belte forrige gang de reiste med en buss hvor dette var montert.

Holdninger

Deltagerne oppgav i hvilken grad de var enige i en rekke påstander om lover og tiltak som burde innføres for bedret trafikksikkerhet. Hovedtendensen er at befolkningen er noe mindre positive til restriktive tiltak for å bedre trafikksikkerheten enn de var i 2011. For om lag halvparten av holdningsspørsmålene er svarene uendret fra forrige gang, og/eller det har skjedd endringer som «drar i hver sin retning».

Samtidig mener et flertall av respondentene at myndighetene bør kontrollere trafikantenes atferd i større grad enn i dag for å bedre trafikksikkerheten, og på en rekke områder er majoriteten av respondentene positive til å innføre mer restriktive tiltak. Dette gjelder blant annet alle tiltak rettet mot myke trafikanter og promillekjøring.

For tiltak rettet mot fart er oppslutningen i mange tilfeller mindre enn for tiltak rettet mot myke trafikanter og promillekjøring. Flertallet av respondentene mener at generelle fartsgrenser *ikke* bør reduseres, og majoriteten av respondentene er *ikke* enige i at alle biler burde utstyres med førerstøttesystemer som begrenser toppfarten eller muligheten til å kjøre raskere enn fartsgrensen. For fartsbegrensende tiltak sett under ett er kvinner mer positive enn menn til at disse bør innføres. Videre er personer som stemmer på partier på den politiske venstresiden mer positive til innføring av fartsbegrensende tiltak enn personer som stemmer på partier på den politiske høyresiden.

For første gang ble respondentene bedt om å ta stilling til påstanden «Norge bør være et foregangsland for å tillate selvkjørende biler på vegene». Svarene viser at en betydelig andel av respondentene, hele 1 av 4, er usikre på dette. Hvis man ser bort fra de usikre respondentene er et flertall (67 prosent) helt eller delvis uenige i påstanden. Oppslutningen om å tillate selvkjørende biler på vegene er noe høyere blant yngre respondenter, men alder har en relativt liten betydning for svartendensene på dette spørsmålet. Oppslutningen om å tillate selvkjørende biler på vegene ser ikke ut til å henge sammen med partipolitiske preferanser, utdanning, kjønn eller bosted.

Det ser generelt ikke ut til å være noen tydelig sammenheng mellom endringer i befolkningens atferd og holdninger: Selv om bruk av refleks og sykkelhjelmer har økt, har respondentenes holdninger til påbud om bruk av refleks og hjelmer ikke endret seg.

Tiltak og anbefalinger

Basert på de mest tydelige trekkene og funnene kan det være nyttig å utrede følgende tiltak nærmere:

- Tiltak for økt refleksbruk
- Tiltak for færre distraksjoner i vegmiljøet
- Bedret kunnskap om ulovlige medikamenter i trafikken
- Informasjon om effekt av streknings-ATK på ulykker

Tidligere undersøkelser i denne serien har vært basert på telefonintervjuer. Årets undersøkelse baserer seg på et nettbasert spørreskjema distribuert til et representativt utvalg av befolkningen. Dette valget av metode bedrer resultatenes statistiske presisjon, samtidig som utvalget er representativt for den norske befolkningen og sammenlignbare med dem fra tidligere år.