



Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



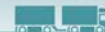
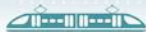
# Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018 - 2022

Ole Aasvik, Fridulv Sagberg

1949/2023





Tittel:	Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten" - En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018 - 2022
Tittel engelsk:	Evaluation of the national campaign for improved driver attention "Takk for oppmerksomheten" - An investigation using four different data in the period 2018-2022
Forfatter:	Ole Aasvik, Fridulv Sagberg
Dato:	05.2023
TØI-rapport:	1949/2023
Antall sider:	241
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-2008-0
Finansieringskilder:	Statens vegvesen
TØIs p.nr.:	4572 – Evaluering av kampanje om oppmerksomhet i trafikken
Prosjektleder:	Ole Aasvik
Kvalitetsansvarlig:	Aslak Fyhri
Fagfelt:	Atferd og transport
Emneord:	Evaluering, kampanje, uoppmerksomhet

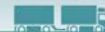
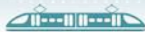
## Kort sammendrag

I denne rapporten presenterer vi en evaluering av Statens vegvesens kampanje "Takk for oppmerksomheten", som ble gjennomført i perioden 2018-2021. Vi benyttet fire ulike datainnsamlingsmetoder for å følge utviklingen av uoppmerksomhet blant norske bilførere i denne perioden. Resultatene våre er sammensatte. For selvrapportert sekundæraktivitet finner vi en svak, men betydelig nedgang. Fra mer objektive datakilder finner vi ingen endring eller en liten økning. Det ser også ut til at typen sekundæraktivitet har endret seg noe, eksempelvis brukes mobiltelefon mindre til samtale i 2022 enn i 2018, men mer til andre ting som navigasjon og musikk. De rapporterte endringene viser styrken til metodetriangulering. Tolkning, konsekvenser og muligheter for fremtidig forskning diskuteres.

## Summary

In this report, we present an evaluation of the Norwegian Public Roads Administration's campaign "Takk for oppmerksomheten (Thank you for your attention)", which was conducted between 2018 and 2021. We used four different data collection methods to track the development of inattentive driving among Norwegian drivers. Our findings are complex. For self-reported secondary activity, we find a weak but significant decrease in distracted driving. From more objective data sources, we find no change or a slight increase. It also appears that the type of secondary activity has changed somewhat, for example, mobile phones are used less for calls in 2022 than in 2018, but more for other things like navigation and music. The reported changes demonstrate the strength of method triangulation. Interpretation, consequences, and opportunities for future research are discussed.

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.



# Forord

Uoppmerksomhet er et viktig trafikksikkerhetsproblem, i Norge og globalt. Nesten en av tre dødsulykker har uoppmerksomhet som medvirkende årsak. Statens vegvesen har derfor ønsket å gjennomføre en kampanje for å påvirke bilførere til å være mindre uoppmerksomme mens de kjører. Denne kampanjen het «Takk for oppmerksomheten» og pågikk fra 2018 til 2021. Denne rapporten inneholder en evaluering av uoppmerksomhet blant norske bilførere før og etter denne kampanjeperioden.

Rita Helen Aarvold har vært kontaktperson i Statens vegvesen for dette prosjektet. Denne rapporten har blitt utarbeidet av Ole Aasvik og Fridulv Sagberg. De to har delt prosjektlederansvar underveis i prosjektet. De har også delt ansvar for datainnsamling og for analysene som presenteres. Vi ønsker å takke oppdragsgiver for nyttige kommentarer og innspill gjennom prosjektprosessen. Vi ønsker også å takke forskningsassistentene som bisto med veikantintervjuene.

Forskningsleder Aslak Fyhri har stått for kvalitetssikring og sekretær Trude Kvalsvik har tilrettelagt rapporten for digital publisering.

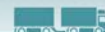
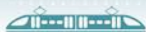
Vi ønsker å rette en stor takk til alle som deltok, både i spørreundersøkelse, veikantintervju og atferdsobservasjon.

Oslo, mai 2023

Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud  
Administrerende direktør

Trine Dale  
Avdelingsleder

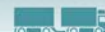
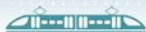


# Innhold

## Sammendrag

### Summary

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Rapportstruktur.....	1
<b>2</b>	<b>Kampanjens grunnlag</b> .....	<b>3</b>
2.1	Definisjon av uoppmerksomhet og distraksjon.....	4
2.2	Hvilke faktorer påvirker sannsynligheten for at en fører blir distraheret eller uoppmerksom? .....	6
<b>3</b>	<b>Metodeutfordringer</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Atferdsobservasjon</b> .....	<b>9</b>
4.1	Veistrekning.....	9
4.2	Framgangsmåte.....	10
4.3	Hva som ble observert .....	10
4.4	Resultat.....	11
4.5	Diskusjon av atferdsobservasjonene.....	12
<b>5</b>	<b>Veikantintervju</b> .....	<b>15</b>
5.1	Metode.....	15
5.2	Resultat.....	15
5.3	Diskusjon av veikantintervjuene .....	22
<b>6</b>	<b>Spørreundersøkelse</b> .....	<b>24</b>
6.1	Utvalgene .....	24
6.2	Spørreskjemaet .....	26
6.3	Analysestrategi.....	26
6.4	Selvrapportert sekundæraktivitet.....	27
6.5	Holdninger, normer og vurdering av sekundæraktivitet .....	31
6.6	Lovgivning og strategibruk .....	39
6.7	Kunnskap .....	44
6.8	Hadde de lagt merke til kampanjen? .....	44
6.9	Mobilbruk.....	46
6.10	Selvrapporterte ulykker.....	48
6.11	Multivariat analyse (SEM) av uoppmerksomhet i nullpunktundersøkelsen .....	51
6.12	Regresjonsanalyse av selvrapportert sekundæraktivitet over tid .....	53
6.13	Diskusjon av spørreundersøkelsene.....	55
<b>7</b>	<b>UAG-analyse</b> .....	<b>58</b>
7.1	Resultater .....	58
<b>8</b>	<b>Oppsummerende diskusjon</b> .....	<b>61</b>



8.1	Ble førerne mindre uoppmerksomme?.....	61
8.2	Kognitiv distraksjon .....	64
8.3	Virket kampanjen? .....	64
8.4	Feilkilder .....	65
8.5	Videre forskning .....	66
	<b>Referanser .....</b>	<b>67</b>
	<b>Vedlegg.....</b>	<b>69</b>
	Vedlegg 1. Observasjonsskjema.....	71
	Vedlegg 2. Intervjuguide for veikantintervjuer i etterundersøkelsen.....	72
	Vedlegg 3. Invitasjonsbrev til spørreundersøkelsen .....	75
	Vedlegg 4. Spørreskjema – etterundersøkelse .....	75
	Vedlegg 5. Latente og observerte variabler fra SEM-analysene (2019).....	103
	Vedlegg 6. Fordelinger av prediktorer fra spørreundersøkelsen etter kjønn og alder.....	105
	Vedlegg 7. Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som har påvirket deg mest til å være mer oppmerksom? .....	108
	Vedlegg 8. Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som ikke har påvirket deg til å være mer oppmerksom? .....	136
	Vedlegg 9. Har du noen innspill til måter for å redusere uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken? .....	141

# Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

## En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018 - 2022

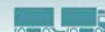
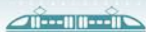
TØI rapport 1949/2023 • Forfattere: Ole Aasvik, Fridulv Sagberg • Oslo 2023 • 241 sider

- Vi utførte atferdsobservasjoner, veikantintervju og spørreundersøkelser i 2018 og 2022 med mål om å følge nivået av uoppmerksomhet blant norske bilførere før og etter Statens vegvesens kampanje «Takk for oppmerksomheten». Dette ble supplert med analyser av dødsulykker i tidsserie, basert på rapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) for å undersøke utviklingen i kampanjeperioden.
- Vi finner et sammensatt bilde av endringer over prosjektperioden.
- Selvrappertert uoppmerksomhet har gått litt ned, men atferdsobservasjoner og UAG-analyser viser at trenden for uoppmerksomhet er stabil eller svakt stigende.
- Det er endringer i hva slags aktiviteter som gjøres, eksempelvis brukes mobiltelefoner mindre til håndholdte samtaler og mer til teksting/lesing.
- Yngre og menn ser ut til å rapportere mest sekundæraktiviteter. Andre bakgrunnsfaktorer er mindre viktige. Modeller som tar høyde for atferdskontroll, normer og holdninger predikerer nivå av selvrappertert sekundæraktivitet godt.

## Bakgrunn

Uoppmerksomhet i trafikken er et stort sikkerhetsproblem i Norge og globalt. Tidligere undersøkelser viser at nesten en av tre dødsulykker på norske veier har uoppmerksomhet som medvirkende årsak. Derfor ønsket Statens vegvesen å gjennomføre en kampanje rettet mot uoppmerksomhet i trafikken. Denne rapporten presenterer en omfattende evaluering av uoppmerksomhet blant norske bilførere før og etter kampanjeperioden. Kampanjen «Takk for oppmerksomheten» varte fra 2018-2021.

Det kan være vanskelig å gjøre nøyaktige anslag av uoppmerksomhet blant bilførere. Tidligere anslag har variert mellom 12 og 50 %. Dette skyldes delvis at definisjonen for uoppmerksom bilkjøring er ulik mellom forskjellige undersøkelser, og delvis at det er vanskelig å måle. I



mange tilfeller vil ikke selvrapporing være helt nøyaktig fordi det baserer seg på respondentens hukommelse og ærlighet, mens atferdsobservasjon kun fanger opp fysisk synlige sekundæraktiviteter.

## Metode

På grunn av vanskelighetene med å måle uoppmerksomhet ønsket vi å benytte metodetrian-gulering i dette prosjektet. Det innebærer å bruke ulike datainnsamlingsmetoder for å kunne sammenligne resultatene og si noe generelt om utviklingen over tid. Vi gjorde atferdsobservasjoner, veikantintervjuer og spørreundersøkelse på samme tidspunkt på året i en nullpunktundersøkelse i 2018 og en etterundersøkelse i 2022. I tillegg har vi beregnet en tidsserie av dødsulykker som kan ha uoppmerksomhet som medvirkende faktor fra UAG-rapporter.

Atferdsobservasjonene ble gjennomført langs en strekning på E18 med 100 km/t fartsgrense og få andre forstyrrende faktorer. Observasjonsbilen kjørte i høyre felt, litt saktere enn fartsgrensa, og observerte biler som kjørte forbi i venstre felt.

Veikantintervjuene ble gjennomført av tre forskningsassistenter på samme veikro nær der atferdsobservasjonene ble gjennomført for begge år. Dette var korte spørreskjemaer som ble fylt ut for hånd av forskningsassistentene.

Spørreundersøkelsen var en omfattende nasjonal, web-basert tverrsnittsundersøkelse. Den ble sendt ut til to tilfeldige uttrekk fra førerkortregisteret på 25 000 personer i både nullpunkt- og etterundersøkelsen. Grunnet personvern hensyn ble disse sendt ut via post i begge år. Mange av brevene kom i retur, enten til TØI eller andre steder. Vi fikk allikevel svarprosent som forventet (2018: 17 %, 2022: 13 %).

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) utarbeider detaljerte analyser av alle dødsulykker på norske veier. Disse analysene blir rapportert i egne dokumenter og ført inn i en database. Den foreliggende analysen baserer seg på TØIs egen koding av disse rapportene, basert på et forskningsbasert kodeskjema. Tidsserien bygger videre på en tidligere gjennomgang gjennomført av TØI, og strekker seg fra 2011 til 2020.

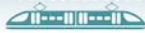
## Resultat

Atferdsobservasjonen viser totalt ingen endring i omfanget av sekundæraktivitet blant norske førere. Det var nesten like mange førere som ble observert i nullpunktundersøkelsen (N=1337) som i etterundersøkelsen (N=1285). I begge undersøkelsene finner vi at 14 % av førerne var engasjert i en sekundæraktivitet. Ikke alle disse aktivitetene er ulovlige, men håndholdt mobilbruk var blant de vanligste i begge datainnsamlinger. Selv om det er vanligst, finner vi en trend der bilførerne i mindre grad bruker håndholdt mobil, men at de i større grad gjør andre tydelige sekundæraktiviteter.

I veikantintervjuene finner vi et sammensatt bilde. Det ser ut til at deltakerne rapporterer å gjøre færre sekundæraktiviteter, men at de totalt bruker omtrent like mye tid på sekundæraktiviteter i nullpunkt- og etterundersøkelsen. Her finner vi også lignende erstatningseffekter som i atferdsobservasjonen, der mobilen brukes mindre til samtale, men mer til andre ting som navigasjon og musikk. Beste anslag for kjøretid med sekundæraktivitet fra veikantintervjuene ligger på omtrent 30 % i 2018 og 28 % i 2022.

Spørreundersøkelsen var omfattende og dekket mange ulike variabler, som normer, holdninger, kunnskap og strategier for å unngå uoppmerksomhet. Svarene er påfallende like i de to datainnsamlingsperiodene. Totalt sett finner vi en statistisk signifikant nedgang for gjennomsnittskåren av selvrapportert sekundæraktivitet. Denne endringen var liten, og tilsvarer kun 0,1





på en sekspunkts skala. Vi finner enten små bedringer eller ingen endring i viktige faktorer som holdninger, normer, risikovurdering og opplevd atferdskontroll. For å undersøke hvilke faktorer som er viktige for å forstå sekundæraktivitet blant bilførere gjorde vi regresjonsanalyser. Disse multivariate analysene viser at særlig opplevd atferdskontroll, deskriptive normer, noen typer holdninger og alder (eldre rapporterer mindre uoppmerksomhet) henger sammen med sekundæraktivitet. Økt sekundæraktivitet henger igjen sammen med en økning i hvorvidt deltakerne rapporterer å ha vært i en ulykke siste fem år.

UAG-analysen viser en liten økning i andelen dødsulykker som har uoppmerksomhet som mulig medvirkende årsak (23 % for 2011-2015, 24 % for 2016-2020). Denne økningen kan muligens forklares av en nedgang i andre typer ulykker, eksempelvis blir forskjellen større når vi ekskluderer rusrelaterte ulykker i totalt antall ulykker (29 % for 2011-2015, 31 % for 2016-2020).

## Konklusjon

Hensikten med denne rapporten har vært å undersøke om kampanjen «Takk for oppmerksomheten» har endret bilføreres kunnskap, holdninger og atferd. Totalt viser disse fire datainnsamlingsmetodene et sammensatt bilde av uoppmerksomhet blant norske bilførere i prosjektperioden 2018-2022. Selvrapportert sekundæraktivitet fra veikantintervju og spørreundersøkelse tyder på en svak nedgang, mens atferdsobservasjon og UAG-analyse viser en liten økning. Det er alltid vanskelig å konkludere rundt effekter av så komplekse og omfattende kampanjer som «Takk for oppmerksomheten». I prosjektperioden har det foregått mange store samfunnsmessige endringer, slik som digitalisering, COVID-19-pandemien og nye sanksjoner mot mobilbruk, og vi har ingen kontrollgruppe å måle endringene mot. Samtidig har vi flere måter å forklare endringene på. Vi ser blant annet at respondentenes atferdskontroll, noen typer normer og holdninger har bedret seg i prosjektperioden. Disse faktorene henger igjen sammen med grad av selvrapportert sekundæraktivitet. Vi finner at vår teoretiske tilnærming var ganske godt egnet til å forklare forskjeller mellom bilførere når det gjelder uoppmerksomhet. Vi finner at yngre og menn rapporterer mer sekundæraktivitet, og særlig at de eldste førerne over 70 rapporterer minst. Dersom vi antar at denne omfattende kampanjen har vært med på å forme samfunnets oppfatning av uoppmerksomhet blant bilførere de siste fire årene, kan vi anta at kampanjen har bidratt til denne forbedringen.

Fremtidig forskning kan bygge videre på funnene i denne rapporten. Mindre, kontrollerte eksperimenter som undersøker nøkkelfaktorene identifisert her, vil kunne finne gode måter å endre bilføreres utførelse av sekundæraktiviteter. Det vil igjen være positivt for trafikksikkerheten. Det er også viktig å holde øye med den teknologiske utviklingen, som antagelig påvirket bilførere til å endre atferd de siste fire årene og vil fortsette å gjøre det i fremtiden.



# Evaluation of the national campaign for improved driver attention "Takk for oppmerksomheten"

## An investigation using four different data in the period 2018-2022


TØI Report 1949/2023 • Authors: Ole Aasvik, Fridulv Sagberg • Oslo 2023 • 241 pages

- We conducted behavioral observations, roadside interviews, and surveys in 2018 and 2022, with the aim of tracking the level of driver inattention among Norwegian drivers before and after the Norwegian Public Roads Administration's campaign "Takk for oppmerksomheten (Thank you for your attention)". This was supplemented with an analysis of fatal accidents in a time series, based on reports from the Norwegian Public Roads Administration's accident analysis groups (UAG), to investigate trends during the campaign period.
- We found a complex set of changes over the project period.
- Self-reported driver inattention has decreased slightly, but behavioral observations and UAG analysis show that the trend is stable or slightly increasing.
- There are changes in the type of activities that drivers engage in, for example, mobile phones are being used less for handheld conversations and more for texting/reading.
- Younger drivers and men report the highest involvement with secondary activities. Other background factors are less important. Models that include behavioral control, norms and attitudes satisfyingly predict level of secondary activity engagement.

### Background

Inattentive driving is a major safety problem in Norway and globally. Previous studies show that almost one in three fatal accidents on Norwegian roads have distracted driving as a contributing factor. Therefore, the Norwegian Public Roads Administration wanted to conduct a campaign focused on distracted driving. This report presents a comprehensive evaluation of distracted driving among Norwegian drivers before and after the campaign period. The "Takk for oppmerksomheten (*Thank you for your attention*)" campaign lasted from 2018-2021.

It can be difficult to make accurate estimates of distracted driving among drivers. Previous estimates have varied between 12 and 50%. This is partly due to differences in the definition of distracted driving between different studies, and partly because it is difficult to measure. In many cases, self-reporting may not be entirely accurate because it is based on the



respondent's memory and honesty, while behavioral observation only captures physically visible secondary activities.

## Methods

Due to the difficulties of measuring inattention, we wanted to use method triangulation in this project. This involves using different data collection methods to compare the results and make general statements about the development over time. We conducted behavior observations, roadside interviews, and an online survey at the same time of year in a baseline study in 2018 and a follow-up study in 2022. In addition, we calculated a time series of fatal accidents that may have inattention as a contributing factor from UAG reports.

We conducted behavioral observations along a stretch of the E18 with a speed limit of 100 km/h and few other distracting factors. The observation vehicle drove in the right lane, slightly slower than the speed limit, and observed cars passing in the left lane.

The roadside interviews were conducted by three research assistants at the same roadside restaurant near where the behavior observations were carried out in both years. These were short questionnaires that were completed by hand by the research assistants.

The survey was a comprehensive national, web-based, cross-sectional survey. It was sent to a random sample of 25,000 people from the driver's license registry in both the baseline and follow-up surveys. Due to privacy concerns, these were sent by mail in both years. Many of the letters were returned, either to TØI or other places. Nevertheless, we received the expected response rate (2018: 17 %, 2022: 13 %).


The Norwegian Public Roads Administration's accident analysis group (UAG) prepares detailed analyses of all fatal accidents on Norwegian roads. These analyses are reported in separate documents and entered into a database. The present analysis is based on TØI's own coding of these reports, based on a research-based coding scheme. The time series is based on a previous review conducted by TØI and spans from 2011 to 2020.

## Results

The behavioral observation found no significant change in the extent of secondary activity among Norwegian drivers. There were almost as many drivers observed in the baseline (N=1337) as in the follow-up study (N=1285). In both, 14% of drivers were engaged in secondary activity. Not all of these activities are illegal, but handheld mobile phone use was among the most prominent in both data collections. Although most prominent, there is a trend that drivers are less likely to use handheld mobile phones, but more likely to engage in other secondary activities.

The roadside interviews provide a complex picture. Respondents report fewer secondary activities, but they spend approximately the same amount of time engaging in secondary activities. We also find similar substitution effects as in the behavioral observations, where mobile phones are used less for calling, but more for other things like navigation and music. The best estimate for driving time with secondary activity from roadside interviews is approximately 30% in 2018 and 28% in 2022.

The online survey was extensive and covered many different variables, including norms, attitudes, knowledge, and strategies used for avoiding inattention. We find strikingly similar answers for the two data collections. Overall, we find a statistically significant decrease in the average score of self-reported secondary activity. This change is small and equates a 0,1 change on a six-point scale. We either find small improvements or no change in important factors such as attitudes, norms, risk assessment, and perceived behavioral control. We



performed regression analyses to investigate which factors predict level of secondary task engagement among car drivers. These multivariate analyses show that perceived behavioral control, descriptive norms, some types of attitudes, and age (older drivers report less inattention) are particularly associated with secondary activity. Secondary activity, in turn, is associated with whether participants report having been in an accident in the last five years.

The UAG analysis shows a slight increase in the proportion of fatal accidents that may have inattention as a contributing cause (23 % for 2011-2015, 25 % for 2016-2020). This increase may be explained by a decrease in other types of accidents, and the difference changes when we exclude drug-related accidents from the total number of accidents (29 % for 2011-2015, 31 % for 2016-2020).

## Conclusion

The main goal of this report has been to investigate whether the campaign “Takk for oppmerksomheten” has changed knowledge, attitudes, and behaviors among car drivers. Overall, these four data collection methods provide a complex picture of inattentive driving among Norwegian drivers during the project period of 2018-2022. Self-reported secondary activities from roadside interviews and surveys suggest a slight decrease in inattention, while behavior observation and UAG analysis show no change or a slight increase. It is always difficult to draw conclusions about the effects of such complex and extensive campaigns as “Takk for oppmerksomheten.” During the project period, many major societal changes have taken place, and we have no control group to which we can compare the changes. At the same time, we have several ways of explaining the changes found. We see, for example, that drivers’ behavioral control, certain types of norms, and attitudes have improved. These are in turn linked to self-reported secondary activity. This suggests that our theoretical approach has been adequate in explaining differences between car drivers in terms of inattention. We find that men and younger drivers report more inattention, and drivers over 70 years report the lowest level of inattention. If we assume that this extensive campaign has helped shape society's perception of distracted driving among drivers in the past four years, we can assume that the campaign has contributed to this improvement.

Future research can build on the findings in this report. Smaller, controlled experiments that focus on the key factors identified here could find good ways to change drivers' engagement with secondary activities. This will again be positive for traffic safety. It is also important to keep an eye on technological developments, which has probably influenced drivers to change their behavior in the past four years and will continue to do so in the future.



# 1 Innledning

Flere undersøkelser har vist at uoppmerksomhet hos trafikanter er en av de viktigste medvirkende faktorer i trafikkulykker. Derfor satte Statens vegvesen i 2018 i gang kampanjen "Takk for oppmerksomheten", hvor formålet var å påvirke trafikanter til å opptre mer oppmerksomt og å unngå potensielt distraherende aktiviteter mens de ferdes i trafikken. I denne rapporten presenteres og drøftes resultater fra en undersøkelse med sikte på å finne ut om det har skjedd endringer i trafikanters involvering i sekundæraktiviteter fra før til etter kampanjen, og hvorvidt eventuelle endringer kan tilskrives kampanjen.

Tidligere undersøkelser varierer i sine anslag på omfanget av uoppmerksomhet som bidragende faktor til ulykker. Dette kan skyldes mange forhold: naturlig variasjon, kulturforskjeller, studiedesign, målemetoder, statistiske tester og definisjonsulikhet. Ved å ta i bruk flere datainnsamlingsmetoder, ønsker vi i denne rapporten å gjøre et grundig anslag av hvorvidt det har skjedd en endring i befolkningen over tid.

Denne rapporten inneholder resultater fra fire ulike datainnsamlinger; atferdsobservasjon, veikantintervjuer, spørreundersøkelse og ulykkesanalyser. Disse er alle ment å gi et innblikk i hvordan uoppmerksomhet blant norske bilførere har utviklet seg. Vi har derfor samlet inn data både i 2018 og i 2022. Denne tidsperioden samsvarer med Statens vegvesens kampanje om uoppmerksomme bilførere kalt «Takk for oppmerksomheten». Det er et mål i denne rapporten å kunne si noe om en eventuell utvikling skyldes denne kampanjen. Å bruke ulike data for å si noe om en slik utvikling kan være svært nyttig, all den tid ulike datakilder har ulike ulemper og fordeler. Eksempelvis blir ofte spørreundersøkelser kritisert for å være avhengig av at respondentene husker og oppgir korrekt informasjon om hva de gjorde. Her kan mer objektive data, slik som registerdata eller atferdsobservasjoner, være med på å fylle ut bildet.

Det er vanskelig å si noe om årsakene til eventuelle endringer av kampanjer over så lang tid. Det er også vanskelig å si hvorvidt, og hvordan, en så omfattende og langvarig kampanje har påvirket disse endringene. Dette var en nasjonal kampanje som gikk over fire år, med flere typer informasjonsmateriell som blir presentert i mange kanaler. En evaluering ville ideelt sett inkludert nøye utvalgte grupper som ble fulgt tett over tid, der noen ble eksponert for kampanjematerialet og andre ble plassert i kontrollbetingelser. Vi har derfor også søkt å finne ut om deltakerne har lagt merke til kampanjen og om de selv tenker at de har endret atferd på grunn av denne.

Nullpunktundersøkelsen, gjennomført i 2018, ble rapportert i et eget arbeidsdokument (Sagberg & Johansson, 2019). Dataene ble da samlet inn i mai før kampanjen ble lansert i juni 2018, slik at resultatene ikke skulle kunne påvirkes av informasjon som formidles i kampanjen. Kampanjearbeidet ble avsluttet sent i 2021 og etterundersøkelsen ble gjennomført i 2022. I denne rapporten vil ikke resultatene fra hver undersøkelse oppsummeres hver for seg, men vi søker å ha fullt fokus på utviklingen over tid. Atferdsobservasjon, veikantintervju og spørreundersøkelse blir rapportert med endring fra 2018 til 2022, mens ulykkesdataene blir satt inn i en lengre tidsrekke. Ulykkesdataene presenteres derfor til sist.

## 1.1 Rapportstruktur

Datagrunnlaget for denne rapporten er gjennomført med fire forskjellige metodiske tilnærminger:

- 1) Atferdsobservasjon av distraksjon blant bilførere i trafikken,
- 2) Veikantintervju om involvering i distraherende aktiviteter
- 3) Spørreundersøkelse blant bilførere
- 4) Ulykkesanalyser av rapporter fra dødsulykker.

Funnene fra disse fire datainnsamlingene presenteres i fire egne kapitler i denne rekkefølgen. Tidligere forskning og relevante funn fra hver datainnsamling diskuteres innenfor hver metodes kapittel. Før

metodene presenteres med tilhørende resultater vil vi gå gjennom teoretisk forankring, grunnlag for kampanjen og metodeutfordringer med de ulike tilnærmingene. Til slutt er det er oppsummerende diskusjonkapittel som tar for seg sammenhengen mellom alle de metodiske tilnærmingene og anbefalinger for videre forskning.



## 2 Kampanjens grunnlag

I Statens vegvesens kampanjearbeid står kommunikasjon sentralt. De har også en rekke andre virkemidler, slik som juridiske, økonomiske eller fysiske tiltak de kan ta i bruk. Oppmerksomhetskampanjen «Takk for oppmerksomheten» har i stor grad vært en holdningskampanje, der man på ulike måter har gitt befolkningen informasjon om mulige effekter og konsekvenser av uoppmerksomhet på veien (Statens vegvesen, 2017). Det står i et tidlig strategidokument at de ønsker å bevisstgjøre sjåførene på at aktiviteter som er sekundære til kjøreoppgaven kan føre til uoppmerksomhet og å levere «rasjonelle budskap i en emosjonell innpakning». Dette arbeidet styres i hovedsak av nullvisjonen, og ønsket effekt er en reduksjon av antall drepte og hardt skadde på norske veier. Deres hovedsakelige målgruppe var vanlige sjåførere som ønsker å opptre ansvarlig i trafikken og som tror de kjører forsvarlig. Det er også lagt til grunn en antakelse om at en slik kampanje vil kunne gjelde de aller fleste segmenter av sjåførere på norske veier.

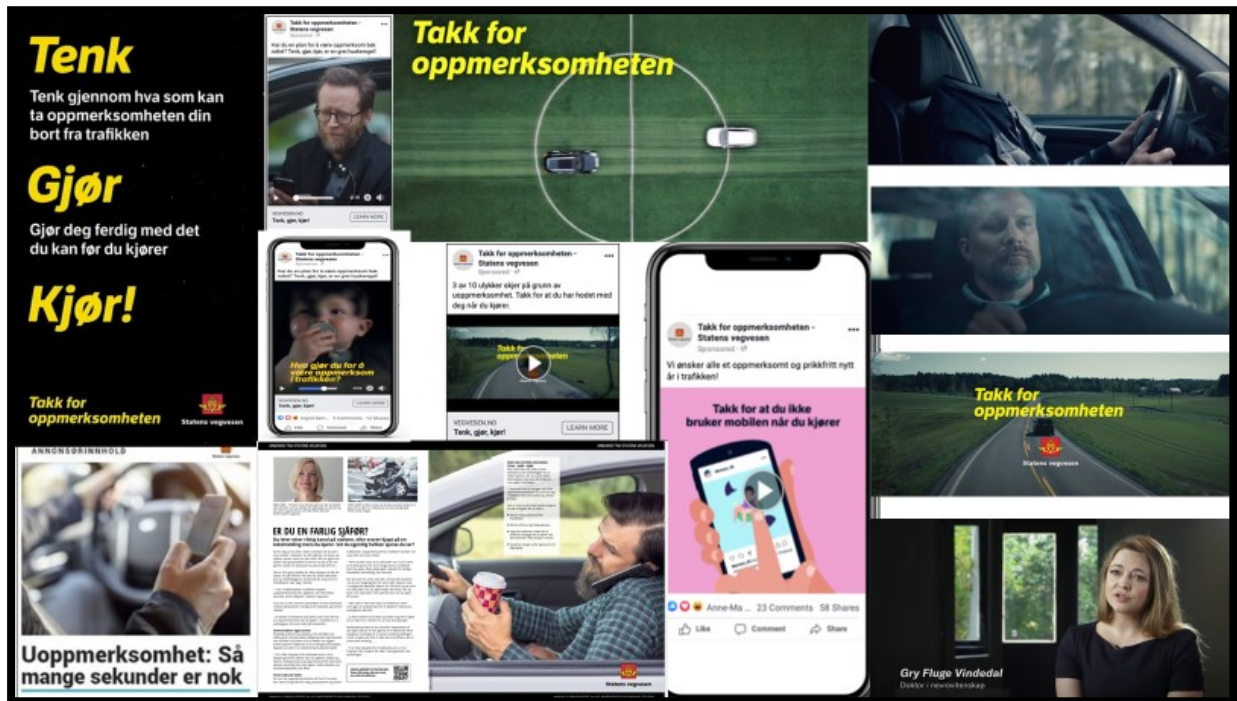
Det er et mål at denne typen kampanjer skal ha et faglig grunnlag. Ifølge Statens vegvesens strategidokument (Statens vegvesen, 2017) bygger kampanjen på tre ulike teoretiske tilnærminger:

- 1) «Theory of planned behavior» (TPB; Ajzen, 1991),
- 2) «The social ecological model» og
- 3) «Transtheoretical model of change».

Dette gir noen føringer for hvilke effektmål som er naturlig å inkludere i evalueringsprosjektet. Eksempelvis peker TPB både på *holdninger*, *subjektive normer*, *opplevd atferdskontroll* og *intensjoner* som viktige faktorer som bidrar til atferdsendring, og som derfor spiller en sentral rolle i evalueringen. Betydningen av sosiale normer for kampanjer mot distraksjon har vært diskutert bl.a. i en tidligere studie (Atchley et al., 2012). De sammenligner *injunktiv* norm, dvs. hvordan folk tror andre vurderer en handling, når det gjelder trafikkulykker forårsaket av distraksjon versus ulykker forårsaket av ruspåvirkning. De finner at folk opplever føreren som mer ansvarlig når ulykken skyldes distraksjon enn rus, selv om risikoen og konsekvensene av atferden er den samme. *Deskriptiv norm*, altså hva en tror andre gjør, måles også i denne spørreundersøkelsen. Injunktiv og deskriptiv norm tilsvarer det som blir kalt subjektiv norm i TPB.

«Transtheoretical model of change» peker på ulike faser en person gjennomgår for å oppnå en atferdsendring, fra *prekontemplasjon* hvor en ikke erkjenner noe behov for atferdsendring, via *kontemplasjon* (erkjennelse av problemet), *forberedelse* (beslutning om å endre atferd), *handling* (aktiv atferdsendring) og *opprettholdelse* (ny atferd erstatter tidligere atferd) (Prochaska & DiClemente, 1986). Denne modellen vil være nyttig for å forstå og tolke resultatene av evalueringen.

«The social-ecological model» peker på viktigheten av sosiale, organisatoriske og myndighetsbaserte faktorer for å kunne påvirke personer til å endre atferd. Elementene i denne modellen er dermed bakenforliggende faktorer som kan bidra til å forklare eventuelle effekter av en kampanje (Bronfenbrenner, 1977). Men siden evalueringen er begrenset til effektvariabler som kan observeres på individnivå, enten gjennom selvrappport eller observasjon, vil variablene i «The social-ecological model» ikke bli undersøkt direkte i evalueringsprosjektet. Denne modellen ga allikevel nyttige forslag inn mot kampanjearbeidet til Statens vegvesen, eksempelvis i form av kommunikasjon overfor bedrifter. Figur 2.1 viser eksempel på visuelt materiale, bilder og videoer som ble brukt i kampanjen. Kampanjen hadde også annet innhold, som for eksempel radiospotter. Budskapet har blitt spredd på radio, TV, internett, i sosiale medier og plakater ved bensinstasjoner.

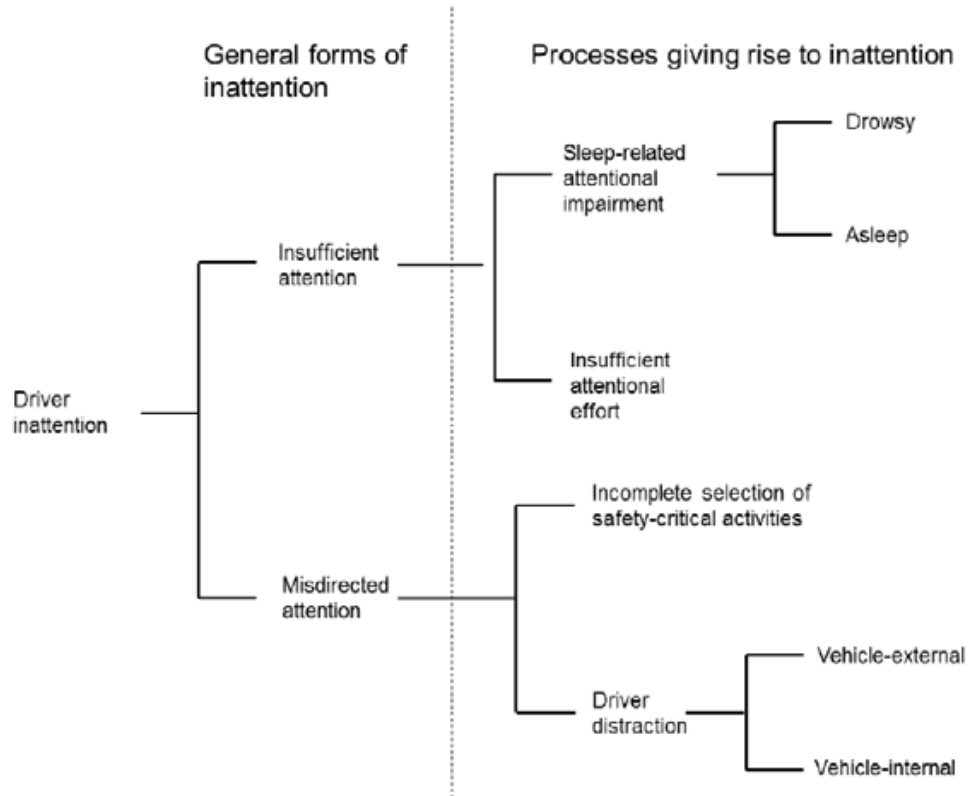


Figur 2.1: Eksempel på visuelt kampanjemateriale fra Statens vegvesens kampanje "Takk for oppmerksomheten".

I tråd med nullvisjonen, har Statens vegvesen et ønske om å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Blant annet har uoppmerksomhet for første gang et eget kapittel i «Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022–2025» (Statens vegvesen, 2021). Statens vegvesen nevner her at kampanjen «Takk for oppmerksomheten» har som mål å «(...) bevisstgjøre og gi kunnskap og forståelse om både problemet og egen atferd, samt aktivisere til endring gjennom konkrete handlingsstrategier». På denne bakgrunnen vil denne rapporten fokusere primært på å måle *endring i kunnskaper, holdning og atferd relatert til oppmerksomhet hos bilførere*.

## 2.1 Definisjon av uoppmerksomhet og distraksjon

I forskningslitteraturen forekommer det ulike definisjoner av uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken. En felles forskergruppe fra EU og USA kom for noen år siden med en rapport hvor det presenteres en taksonomi og et teoretisk rammeverk for forståelse og klassifisering av uoppmerksomhet og distraksjon blant bilførere (Engström et al., 2013). Der defineres «driver distraction» som «the diversion of attention from activities critical for safe driving to a competing activity», og uoppmerksomhet hos bilførere beskrives som «mismatches between the driver's current resource allocation and that demanded by activities critical for safe driving». En konsekvens av denne forståelsesrammen er at distraksjon betraktes som en av flere faktorer som kan føre til at en person er uoppmerksom. I evalueringsprosjektet har vi lagt denne forståelsesrammen til grunn for arbeidet. Det var også denne definisjonen og dette rammeverket som ble lagt til grunn for arbeidet med kampanjen med fokus på visuelle, auditive, motoriske og kognitive former for uoppmerksomhet (Statens vegvesen, 2017). Man har også prioritert begrepene uoppmerksomhet fremfor distraksjon for å tydeliggjøre tematikken og bedre relatere den til egen atferd. Det innebærer en forståelse av at sekundæroppgaver kan gjøre føreren uoppmerksom og plassere ansvaret for oppmerksomheten hos føreren. Figur 2.2 (hentet fra rapporten til Engström et al., 2013) viser hvordan uoppmerksomhet henger sammen med både distraksjon og andre bakenforliggende faktorer.



Figur 2.2: Rammeverk for analyse av uoppmerksomhet og distraksjon hos bilførere (Engström et al., 2013).

Bruk av mobiltelefon er den distraksjonsfaktoren som har vært gjenstand for mest forskning i senere tid. Imidlertid er det mange andre distraksjoner som forekommer oftere. I tillegg til mobiltelefonbruk har tidligere forskning ved TØI kartlagt en rekke andre mulige distraksjonsfaktorer mht. hvor ofte de forekommer som medvirkende årsak til selvrapporterte uhell (Backer-Grøndahl & Sagberg, 2009; Sagberg, 2001, 2016):

- Samtale med passasjer(er)
- Barn i baksetet
- Dagdrømming («indre distraksjon»)
- Lese veivisningsskilt
- Spise/drikke
- Justere utstyr i bilen
- Betjene musikkanlegg
- Stille inn radio
- Lete etter husnummer/gatenavn
- Gjenstand som faller ned i bilen
- Lese kart
- Reklame langs veien
- Insekt i bilen

Hvor ofte en faktor forekommer i forbindelse med uhell, er en funksjon både av hvor stor andel av trafikkarbeidet den forekommer i (eksponering), og hvor høy risiko den er forbundet med. For noen av disse faktorene er det i de nevnte studiene også beregnet relativ risiko, og de finner jevnt over at alle typer av distraksjon eller sekundæroppgaver medfører økt risiko i varierende grad.

I motsetning til kampanjer rettet mot mobilbruk, har Statens vegvesens en bred tilnærming til distraksjonstype (modalitet). De søker en mer helhetlig tilnærming med flere sekundæraktiviteter. Vi vil derfor

belyse distraksjonsfaktorene nevnt i listen ovenfor i denne rapporten. Uoppmerksomhet grunnet trøtthet eller rus faller utenfor kampanjeområdet og vil derfor ikke prioriteres i evalueringen.

## 2.2 Hvilke faktorer påvirker sannsynligheten for at en fører blir distraheret eller uoppmerksom?

I hvilken grad man blir distraheret eller er uoppmerksom i trafikken, kan variere med ulike bakgrunnsfaktorer som kjønn, alder, utdanning og kjøreeerfaring, og med andre relativt varige tilstander som personlighet, holdninger eller helsetilstand.

I tillegg kan mer temporære tilstander, som trøtthet eller ruspåvirkning, også påvirke graden av oppmerksomhet og hvor distraheret man blir. Trøtthet, som riktignok ikke er direkte i søkelyset til kampanjen, er åpenbart en faktor som fører til uoppmerksomhet og trolig også til kognitiv distraksjon i form av dagdrømming. Slike variabler kan være viktige å måle i en evaluering, både for å se om effekten varierer avhengig av slike kjennetegn, og hvilke mekanismer som eventuelt fører til mindre distraksjon. Dagdrømming, kognitiv distraksjon og trøtthet vil fanges opp i spørreundersøkelse, veikantintervju og UAG-data. Styrker og svakheter ved ulike måter å fange opp disse temaene på diskuteres i diskusjonsdelen til hver datainnsamlingsmetode.

Nyere studier viser at hvilken veitype man kjører på, er en viktig faktor for i hvilken grad man driver med sekundære aktiviteter. En studie fra 2022 finner at forskjeller i hva som er den vanligste distraktoren og hvor utbredt dette er, i stor grad kan forklares ved hvilken veitype man undersøker (Robbins & Fotios, 2022). De fant at samtale med passasjer var vanligere på mindre veier og at telefonbruk var vanligere på motorveier. Dette kan skyldes at man har ulike formål med kjøreturer på de ulike veitypene eller ulik lengde på turen. Det er derfor viktig å ha mange faktorer i tankene når man analyserer slike funn; konteksten spiller en viktig rolle. Dette vil vi ta høyde for i diskusjonen av våre resultater.

### 3 Metodeutfordringer

Evaluering av en nasjonal kampanje om oppmerksomhet i trafikken reiser to ulike metodiske utfordringer. Den ene er knyttet til evaluering av nasjonale kampanjer generelt, og den andre er knyttet til muligheten for å måle oppmerksomhet hos bilførere.

Utfordringen ved evaluering av nasjonale kampanjer er først og fremst knyttet til mangel på kontrollgruppe. Selv om det gjøres en før- og etterundersøkelse, kan det være vanskelig å tolke resultatene. Hvis vi finner en forskjell i effektindikatorer før og etter en kampanje, kan dette skyldes andre forhold enn kampanjen. Det er derfor viktig å kunne sammenligne med en kontrollbetingelse hvor det gjøres før- og ettermålinger uten at det gjennomføres en kampanje i mellomtiden (Chalmers et al., 1981). Dersom kampanjen hadde vært gjennomført i et begrenset område, f.eks. innenfor en region eller et fylke, hadde det vært mulig å benytte et område uten kampanje som kontrollbetingelse. En ville da kunne gjennomføre en såkalt *før- og etterundersøkelse med kontroll*, som er et robust forskningsdesign. Dette er imidlertid ikke mulig for et tiltak som gjennomføres samtidig i hele landet. Dessuten er det vanskelig i dagens informasjonssamfunn å tenke seg gjennomføring av en bred kampanje i et avgrenset geografisk område, da mange av de aktuelle mediene for informasjonsformidling vil være tilgjengelige overalt. En ville i så fall måtte begrense kampanjen til lokale informasjonskanaler, som f.eks. skilt langs veien, utdeling av skriftlig informasjonsmaterie, etc. Dette vil også kunne vise seg problematisk med dagens globaliserte informasjonsstrøm med sosiale medier i spissen. Teoretisk kunne en tenke seg å bruke data fra utlandet som kontroll, men det ville medføre så store praktiske utfordringer i dette tilfellet at det ikke er et aktuelt alternativ. Det er også usikkert om slike data vil være helt fri for påvirkning av kampanjen som foregikk i Norge.

Dette problemet var Statens vegvesen og forfatterne av rapporten klar over ved evalueringens start. En framgangsmåte som delvis kompensere for mangel på kontrollgruppe, er å måle flere mellomliggende variabler, dvs. variabler som antas å forklare en eventuell virkning av tiltaket på holdninger og atferd. En viktig mellomliggende variabel når det gjelder effekt av en kampanje, er hvorvidt målgruppen har lagt merke til kampanjeinformasjonen. Dersom en finner at personer som har lagt merke til kampanjen har endret holdninger eller atferd i større grad enn dem som ikke har lagt merke til den, vil dette støtte en antakelse om at kampanjen har hatt effekt. Vi har derfor inkludert måling av flere mellomliggende variabler i undersøkelsen, bl.a. kunnskap, sosiale normer, intensjoner, og opplevd kontroll. Dette vil delvis kunne gi oss anledning til å konkludere rundt effekt av kampanjen. Vi vil også kunne si noe om utviklingen i samfunnet generelt, som også kan være veldig matnyttig i denne sammenhengen.

I tillegg vil også bruken av ulike metoder kunne bidra til å gi sikrere svar. Dette prosjektet omfatter både en generell spørreundersøkelse til bilførere, observasjoner i trafikk, veikantintervjuer av bilførere, og analyse av data fra dybdestudier av ulykker. Dette vil kunne gi et bedre grunnlag for å vurdere om kampanjen har hatt effekt, og hva som i så fall har bidratt til effekten, enn om hele evalueringen hadde vært basert på en enkelt metode.

Den andre utfordringen, som gjelder spesielt temaet for denne kampanjen, er vanskeligheten med å måle uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken for å se om dette endrer seg fra et tidspunkt til et annet. De fire anvendte metodene i denne rapportene har ulike styrker og svakheter, også når det gjelder å måle uoppmerksomhet (Bordens et al., 2005). Spørreundersøkelsen har sin styrke i å skaffe informasjon om et bredt spekter av atferd, holdninger og bakgrunnsfaktorer, mens de viktigste begrensningene er skjevhet knyttet til hvem som svarer, samt redusert validitet knyttet til uøyaktige spørsmålsformuleringer eller måter å svare på. I tillegg får man kun kartlagt aktiviteter man inkluderer i spørsmålsbatteriet med mindre man har kategorier som «annet» eller åpne svarbokser. Atferdsobservasjonens styrke er høy validitet, i og med at en registrerer faktisk atferd; imidlertid er metoden begrenset til registrering av atferd som er lett observerbar. Det er vanskelig, om ikke umulig, å registrere manglende konsentrasjon eller «kognitiv distraksjon», dvs. at en tankemessig er opptatt av andre ting

enn kjøreoppgaven. Metoden er også begrenset av valgt veistrekning og at vi kun observerer biler i venstre kjørefelt. Vi vurderer denne metoden som den mest pålitelige når det gjelder involvering i observerbare sekundæraktiviteter. Veikantintervjuenes styrke er å fange opp sekundæraktiviteter og uoppmerksomhet som ikke kan observeres utenfra, som f.eks. kognitiv distraksjon. Begrensningen er unøyaktighet i svarene, samt skjevhet med hensyn til hvilke førere som tar seg tid til å svare. Som med spørreundersøkelsen, kan mange ha motivasjon for å huske seg selv som mer pliktoppfyllende enn hva som faktisk er tilfelle, som igjen kan påvirke hvordan man svarer på slike spørsmål (Fisher, 1993). Dette gjelder alle tilfeller med selvrappport, men kan slå ulikt ut for ulike typer spørsmål. Ulykkesanalysene er basert på data fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG), som gjennomfører dybdestudier av alle dødsulykker i Norge. Dette gir objektive data om ulykker med dødelig utfall. Det er allikevel varierende hvor treffsikre man kan være med analyser av en ulykke etter at den har skjedd, noe som vil påvirke troverdigheten til denne datakilden. UAG-data som foreligger sier heller ikke noe om hardt skadde i trafikken.

Siden en del former for uoppmerksomhet dekkes av mer enn en metode, mener vi at metodene kompletterer hverandre for å gi et mest mulig dekkende bilde av involvering i sekundæraktiviteter og andre former for uoppmerksomhet under kjøring, eksempelvis kognitiv distraksjon. På denne bakgrunn benytter vi i dette prosjektet en slik *metodetriangulering* med fire ulike former for datainnsamling.

## 4 Atferdsobservasjon

Atferdsobservasjonene ble gjennomført etter lignende opplegg som i en dansk undersøkelse (Hels, 2017). I den danske undersøkelsen ble involvering i distraherende aktiviteter blant kjørende observert fra personbil. Observatørene kjørte her på flere ulike veityper, med en sjåfør og en som observerte andre kjøretøy. På tofeltsvei omfattet observasjonene førere i møtende kjøretøy og på motorveier kjøretøy som kjørte forbi eller ble forbigjørt. Observatørene registrerte antall kjøretøy hvor føreren var involvert i noen av følgende sekundæraktiviteter: bruk av håndholdt eller håndfri telefon, spising, drikking eller røyking, eller betjening av bilen utenom det som var direkte relatert til kjøreoppgaven (f.eks. betjening av GPS eller musikkanlegg). Undersøkelsen tok sikte på å være representativ for hele landet, og den omfattet i alt registrering av over 26 000 kjøretøy. Totalt fant de bl.a. at ca. 3 % av de observerte førerne av person- og varebiler og 10 % av tungbilførerne involverte seg i sekundæraktiviteter.

Siden vår nullpunktundersøkelse i mai 2018 har denne metoden blitt brukt i enda en undersøkelse sommeren 2021 (Sajid Hasan et al., 2022). Denne gang gjorde forskere i New Jersey, USA en lignende tilnærming med observasjon fra en bil i fart på ulike typer veier med høy risiko for ulykker. De kjørte i midterste felt nær fartsgrensa og observerte kjøretøy de passerte eller ble passert av ut vinduet. De fant at telefonbruk var den vanligste sekundær oppgaven. Deretter fant de at nivået av sekundær oppgaver var høyere på sommeren enn på våren og at det var flere som brukte håndholdt telefon i ukedagene. Forfatterne mener dette skyldes at bilførere oftere har arbeidsrelaterte telefoner disse dagene eller ringer for å prate med familie (Sajid Hasan et al., 2022). Man har også sett at førere oftere har passasjerer på reiser i helgen og derfor prater mindre i telefon (Prat et al., 2015). Høyere fartsgrense førte også til økning i sekundær oppgaver, noe som trolig kan forklares av sammenheng mellom fartsgrense og veitype eller veistandard. Amerikanerne fant en ganske høy andel sekundær oppgaver på 23 % (Sajid Hasan et al., 2022).

Utrykningspolitiet i Norge har også foretatt en tidsserieundersøkelse etter vår nullpunktundersøkelse. De gjorde en atferdsobservasjon i 2019 som de fulgte opp sommeren 2022 (Utrykningspolitiet, 2022). Denne tellingen var svært omfattende, og inkluderte mange titalls tusen observasjoner over hele landet. De telte kun ulovlig bruk av mobiltelefon: prating og teksting/lesing. De fant at 3,6 % av bilførerne gjorde dette i 2019 og 2,9 % i 2022. De fant altså en total nedgang, men at type aktivitet hadde endret seg noe; de fant en økning i teksting/lesing. De fant i begge tilfeller at mobilbruk var høyere blant tungbilførere og høyere på motorvei enn øvrige veityper. De fant ingen tydelig effekt av tid på døgnet.

### 4.1 Veistrekning

Vi benyttet en noe enklere variant av observasjon fra bil enn den som ble benyttet i den danske studien. For vårt formål var det ikke nødvendig at undersøkelsen skulle være landsrepresentativ, dvs. at den ikke nødvendigvis ville vise forekomst av uoppmerksomhet i trafikken generelt, men bare for den veitypen og de tidspunktene som ble valgt. Imidlertid var det viktig å gjennomføre nullpunktundersøkelsen på en slik måte at den ville kunne gjentas med sammenlignbare resultater i sluttevalueringen. Man kan anta at eventuelle endringer vi finner her også til en viss grad er gjeldende for resten av veinettet i Norge, med de forbeholdene fra tidligere forskning om forskjeller i hvilke aktiviteter som utføres og hvor ofte. Om vi finner en nedgang i mobilbruk på motorveien er det allikevel grunn til å tro at det også er en nedgang i mobilbruk på mindre veier. I den danske undersøkelsen fant de at andelen distraherede førere av person- og varebiler var betydelig høyere på motorveier (7 %) enn på landevei eller i by (2-3 %). Da vi kan forvente tilsvarende forskjeller i Norge, valgte vi å gjennomføre observasjonene på motorvei, ut fra en antagelse om at der forekomsten av distraksjon er høyest, er også potensialet størst for å kunne påvise en eventuell endring fra nullpunktundersøkelsen til sluttevalueringen.

Vi valgte ut en strekning med 4-felts motorvei som ble observert to dager og i tre ulike tidsperioder hver dag. Dette var en strekning på 16,0 km på E18 i Vestfold (mellom kryss nord for Hanekleivtunnelen og kryss Solum sør for Botnetunnelen) med fartsgrense 100 km/t. Observasjonene i nullpunktundersøkelsen ble gjennomført tirsdag 8. og mandag 14. mai 2018. I etterundersøkelsen ble de gjennomført mandag 2. mai og tirsdag 3. mai 2022. De tre tidsperiodene var tilnærmet fra kl. 9 til 11, fra kl. 11.30 til 13.30 og fra kl. 14 til 16. Veistrekningene ble valgt fordi de var passende lengde uten andre forstyrrende elementer underveis, slik som nærhet til by, mange på- og avkjørsler eller skiftende infrastruktur. Det ble også vektlagt nærhet til rasteplass der veikantintervjuer ble gjennomført. I nullpunktundersøkelsen ble det også gjort observasjoner på en annen tilsvarende strekning langs E6. Denne ble ikke inkludert i etterundersøkelsen, ettersom vi ikke fant noen forskjeller mellom de to strekningene. Resultatene som presenteres her er følgelig kun fra strekningen på E18.

## 4.2 Framgangsmåte

I hver periode ble det kjørt sammenhengende fram og tilbake på strekningen. Observasjonsbilen var en Toyota Prius, 2004-modell med samme observatør fra TØI for alle observasjonene. En utprøving hadde på forhånd vist at det var mest hensiktsmessig å kjøre hele tiden i høyre felt, i så lav fart at praktisk talt alle øvrige biler valgte å kjøre forbi. Farten ble tilpasset til trafikken, men lå stort sett rundt 80 km/t, som var vesentlig lavere enn det typiske fartsnivået på strekningen. På den måten fikk vi det størst mulige antallet observerte biler. Observatøren satt i passasjeret foran i bilen og observerte stort sett gjennom venstre bakre sidevindu og gjennom bakruta. Dette ga best mulig vinkel for observasjon. For at dette skulle være en punktobservasjon av sekundæraktiviteter, ble observasjonsperioden begrenset til maksimum fem sekunder mens den observerte bilen passerte på venstre side. Tiden ble kontrollert med en timer som observatøren startet med et tastetrykk og som ga et lydsignal etter fem sekunder.

## 4.3 Hva som ble observert

For hver bil som passerte, krysset observatøren av på et skjema for om førerne gjorde noe av følgende under kjøringen:

- Brukte håndholdt telefon
- Tastet på fastmontert telefon
- Kjørte med hode- eller øretelefoner <sup>1</sup>
- Snudde seg mot passasjer(er), tydelig kontakt
- Håndterte fast utstyr i bilen, eller hadde blikket på noe inne i bilen
- Spiste eller drakk
- Røykte
- Involverte seg i andre sekundæraktiviteter (disse ble spesifisert på skjemaet).

På observasjonsskjemaet ble det også krysset av for om det var passasjerer i bilen, men ikke passasjerenes plassering i bilen. Det ble heller ikke registrert om føreren var mann eller kvinne, eller førerens antatte alder. Det ble kun notert sekundæraktivitet når det var tydelig for observatøren at bilfører gjorde noe annet enn å kun kjøre, eksempelvis henvende seg med blick mot passasjer. For biler hvor det ikke foregikk sekundæraktiviteter, dvs. de aller fleste bilene, ble det krysset av for «Ingen», slik at en ved å summere alle avkryssingene kunne få registrert det totale antallet observerte biler. Observasjonene omfattet bare person- og varebiler. Observasjonsskjemaet er vist i vedlegg 1. Vi inkluderte ikke bruk av

---

<sup>1</sup> Antallet kan være høyere enn det vi har observert, eksempelvis dersom øreproppene var skjult bak hår eller plassert på motsatt side av observerende kjøretøy.



skjerm i bil ettersom dette var mer uvanlig i 2018 enn det ble i 2022. Det ville også være vanskelig å fastslå hvor bilkjørerne hadde blikket festet gitt den valgte observasjonsmetoden.

For noen biler var det ikke mulig å observere inn i bilen, bl.a. pga. solrefleks eller sotete glass. Dette var et relativt lite antall – ca. fem prosent av trafikken. Disse ble ikke regnet med i analysene, men ble notert for å få et innblikk over total trafikk observert. Det ble også skrevet ned korte notater til atferdsobservasjonene.

## 4.4 Resultat

Resultatene av atferdsobservasjonene fra før- og etterundersøkelsene er oppsummert i tabell 4.1.

Tabell 4.1: Bilførere som involverte seg i sekundæraktiviteter på observasjonstidspunktet, etter type aktivitet og om de hadde passasjerer i bilen. Prosent av antallet observasjoner.

Sekundæraktivitet	Med passasjer(er)		Uten passasjer(er)		Totalt	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
Håndholdt telefon	0,3	1,3	6,8	3,6	5,0	2,9
Spising/drikking	1,1	0,8	2,7	2,9	2,2	2,3
Kjøring med hodetelefon/ ørepropper	0,0	0,3	3,0	3,6	2,2	2,6
Kontakt med passasjer <sup>2</sup>	6,2	4,8			1,7	1,5
Betjening av utstyr i bilen	0,8	0,0	0,9	0,7	0,9	0,5
Røyking	0,3	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4
Tasting på fastmontert telefon	0,2	0,0	0,0	0,6	0,1	0,4
Annen tydelig sekundæraktivitet	0,3	0,5	1,8	4,5	1,3	3,2
Sum	9,2	8,0	15,4	16,3	13,8	13,7
Antall observasjoner	371	399	966	886	1337	1285

I sum er andelen førere som blir observert med sekundæraktivitet nær uendret mellom måletids-punktene. Noen mindre endringer i totale observasjoner finnes allikevel i datamaterialet. Størst av disse er at de observerte førerne sjeldnere brukte håndholdt mobiltelefon. Dette ser særlig ut til å gjelde førerne som kjører uten passasjer, mens de som kjører med passasjer har en liten økning.

Kategorien «annen tydelig sekundæraktivitet» rommer bredden av atferd observert hos bilførere som ikke passet inn i de øvrige kategoriene. Det var ofte noe tvetydige situasjoner hvor det var vanskelig å se hva sjåføren gjorde, men tydelig at blikket ikke var rettet mot trafikken. Av slike sekundæraktiviteter rapporteres håndtering av briller, blikket rettet nedover uten at det er tydelig hva som skjer, med en hund i fanget, eller med en plante stikkende frem mellom forsetene. En fører ble observert lesende på et ark, noen så ut til å synges og én spilte «lufttrommer».

Det kommer frem av notatene til datainnsamlingen at flere deltakere muligens holdt mobiltelefonen lavere, og dermed ute av syne for observatøren. Dette kan man se representert ved at «Annen tydelig sekundæraktivitet» har økt noe fra 2018 til 2022. Dette ble notert fordi førerne tydelig hadde blikket festet på noe nede i bilen uten at observatøren kunne si hva det var. Dette kan også ha vært en annen type skjerm, eksempelvis som del av bilens informasjonssystem.

<sup>2</sup> Totalanslaget for kontakt med passasjer er justert for totalt antall observasjoner. Siden «kontakt med passasjer» var en egen kolonne i observasjonsskjemaet, vil estimatet bli lavere. Dette gir allikevel et inntrykk av omfanget totalt sett, som den kolonnevise inndelingen ikke gir.

## 4.5 Diskusjon av atferdsobservasjonene

Observasjonene ble gjennomført svært likt i før- og etterundersøkelsen. Det var de samme observatørene langs samme motorvei, samme tid på dagen og samme tid på året. Det er også en styrke at været var likt, siden dette kunne tenkes å påvirke hvor komfortable førerne var med å engasjere seg i sekundæraktiviteter. Denne metodiske styrken bidrar til å kunne tolke observasjonene som valide målinger av bilføreres villighet til å gjøre andre ting mens de kjører bil. Resultatene er allikevel begrenset til observasjonsstedet: motorveier på Østlandet. Det at vi ikke finner noen forskjell i anslaget på sekundæraktivitet, fremstår derfor som et tydeligere resultat for akkurat de som kjører der. Det er allikevel mange faktorer vi ikke har kontroll med i en slik undersøkelse. Over fire år har det vært flere endringer i samfunnet, ikke minst en pandemi som gjorde at mange hadde en betydelig pause fra bilkjøring frem mot slutten av 2021 (Ellis et al., 2022; Fyhri et al., 2023). En studie med kontrollgrupper vil være bedre egnet til å konkludere, men det er allikevel grunn til å anta at det ikke har foregått betydelige endringer av folks villighet til å utføre sekundæraktiviteter mens de kjører bil på motorvei. Det kan allikevel være endringer i hva slags aktiviteter førere engasjerer seg i. Vi vet også at andre typer veier eksempelvis har mer samtale med passasjer og mindre bruk av mobiltelefon (Robbins & Fotios, 2022). Høyere fart og veitype kan også ses i sammenheng med flere registrerte sekundær oppgaver utført (Prat et al., 2015). Forskjeller i veitype kan altså påvirke resultatene, og våre funn må tolkes ut fra deres kontekst.

Selv om anslaget på sekundæraktivitet er likt, finner vi noen endringer i type aktivitet som gjøres. Den ene endringen vi finner er at førerne i noe mindre grad bruker håndholdt telefon i etterundersøkelsen. Dette gjelder særlig førerne som kjører uten passasjer. Det kan være en forklaring at mange av disse bilførerne antagelig fortsatt bruker telefonen, men kanskje holder den lengre ned og ute av syne fra utsiden av bilen. Dette ble notert ved flere av observasjonene for «annen tydelig sekundæraktivitet». Det kan tenkes at førerne simpelthen har fått en økt bevissthet rundt lovligheten av en slik aktivitet og at de derfor i større grad ønsker å skjule seg. Innføring av prikkbelastning i 2019 for bruk av håndholdt mobiltelefon, samt en betydelig økning av størrelsen på forenklet forelegg for denne forseelsen, kan ha medvirket til dette. Dette er spekulasjoner som bør følges opp, og også hvorfor ikke denne bevisstheten gjør seg gjeldende for faktisk bruk av telefonen. Det kan også tenkes at førerne festet blikket på andre typer informasjonsskjermer i bilene, ettersom bilparken også har større grad av digitalisering i 2022 enn i 2018. Konsekvensen av nyere, bedre og større skjermer i biler kan ha ulike konsekvenser for oppmerksomhet, alt ettersom hvordan de er utformet og integrert (Aasvik & Rostoft, 2022). De kan føre til at bilførerne har blikket festet ned mot midtkonsollen hvis det er der skjermen er plassert og hvis man trenger å interagere med skjermen for å gjøre sekundær oppgaver som å stille klimaanlegg eller operere radio/musikk.

Observasjonsmetoden har sin styrke i at den produserer data som ikke er avhengig av selvrapporing. Dataene produsert vil ikke være avhengige av pre-definerte lister av sekundæraktiviteter. Dataene er objektive i den forstand at de gir et fem sekunders øyeblikksbilde av virkeligheten på motorveier i Norge. Dette er en fordel, all den tid data som skapes ved at respondenter gir selvrapporing om egen atferd kan være påvirket av en mengde faktorer, som ønsket om å fremstå best mulig, problemer rundt hukommelse og ulike referanserammer. Observasjonsdataene kan allikevel ikke gi innsikt i forhold som ikke lar seg observere, slik som kognitiv uoppmerksomhet. Det kan også tenkes at anslagene gitt over er noe lave, ettersom alle observerte førere måtte kjøre forbi observasjonsbilen. Dette kan være en ekstra manøvrering av bilen som kanskje får noen til å midlertidig legge bort sekundæraktiviteter. Vi antar allikevel at denne effekten er nokså liten, ettersom trafikken på motorveien var relativt sett lav i observasjonsperioden og sikten var god. Selv om noen bruker venstre felt på motorvei som forbikjøringsfelt, er det også en andel som blir liggende her over lengre tid.

Nyere forskning fra USA, som bruker lignende metode, finner en andel sekundær oppgaver på 23 % (Sajid Hasan et al., 2022). En tilsvarende dansk undersøkelse finner betydelig lavere anslag på 7 % (Hels, 2017). Våre anslag på 14 % er sånn sett ikke overraskende. Noe av forskjellen fra de danske anslagene kan forklares av at vi hadde inkludert noen flere kategorier av sekundæraktiviteter enn de hadde, bl.a.

kontakt med passasjer og en «annet»-kategori. Dette forklarer ikke forskjellen mot den amerikanske som hadde omtrent samme kategorier som våre undersøkelser, men de har litt høyere andel registreringer for hver aktivitet. De observerte derimot flere ulike typer vei og hadde med "Drowsy" (trøtthet) som egen kategori der de registrerte om førere gjespet. Det er uklart om de brukte et kort observasjonsvindu eller om de fulgte hver fører over noe lengre tid. Disse faktorene kan bidra til å blåse opp anslaget av sekundæraktivitet. Fordi amerikanerne observerte veier med særlig høy risiko, kan dette også være veier med andre karakteristikker som gjør at de er særlig utsatt for sekundæraktivitet. Det er altså grunn til å tro at andelen uoppmerksomme førere er ganske lik i Danmark og Norge, men at den er høyere i USA.

Håndholdt telefon var den oftest observerte sekundæraktiviteten i våre undersøkelser, med hhv. 5 % og 3 % av observerte førere. I USA fant de 7 % og kun 2 % i Danmark. Danskene fant videre at 1,8 % brukte håndfri (Bluetooth) telefon; de opplyser imidlertid ikke hvordan dette ble observert. Dersom vi i våre data for før- og etterundersøkelsen inkluderer både dem som tastet på fastmontert telefon (0,1 % og 0,4 %) og dem som hadde ørepropper eller hodetelefon (2,2% og 2,6%), finner vi en andel på 2,3 % og 3 %. Dette er også noe høyere enn den danske undersøkelsen. En annen observasjonsstudie finner telefonbruk blant 3,9 % av bilførerne for ringing og 4,5 % med generell bruk av smarttelefon (Vollrath et al., 2016), noe som også er nært våre tall i denne undersøkelsen. Forfatterne påpeker at førerne ser ut til å undervurdere risikoen ved å bruke smarttelefoner, noe som videre understreker viktigheten av telefonen som distraksjonsskilde. Dette understreker også nytten av å kunne skille mellom ulike typer telefonbruk, ettersom noen medfører høyere risiko enn andre. Et anslag på total telefonbruk (håndfri, håndholdt og ørepropper) fra denne atferdsobservasjonen er 7,3 % i 2018 og 5,9 % i 2022. Dette er ganske høyt og ligner på de amerikanske tallene. Det kan også være en effekt i våre data, av at noen typer sekundæraktiviteter er vanligere på motorveier enn andre veier, slik som å prate i mobiltelefonen (Robbins & Fotios, 2022).

Amerikanerne skiller mellom håndholdt telefonbruk (7 %) og å holde telefonen til øret (1 %; Sajid Hasan et al., 2022). Dette forstås som en forskjell mellom å taste på mobilen og på antatt samtalebruk. Disse er ikke direkte sammenlignbare med våre funn, men viser et totalomfang av mobilbruk som den vanligste sekundær oppgaven med mange ulike typer bruk. Telefonbruk er nok også en av sekundær oppgavene som har størst distraksjonspotensial og har blitt kalt den farligste distraksjonen (Vollrath et al., 2016). Selv om man starter oppgaven med å sjekke kartet, kan det være lett å la seg lokke til videre bruk, enten å styre multimediefunksjoner eller helt andre ting, all den tid smarttelefonene har så mange ulike funksjoner.

Utrykningspolitets undersøkelse er interessant fordi den er metodisk solid og inkluderer svært mange observasjoner (Utrykningspolitiet, 2022). De undersøkte også omtrent samme tidsperiode som oss, 2019-2022. Deres resultater, med 3,6 % ulovlig mobilbruk i 2019 og 2,9 % i 2022, sammenfaller godt med våre funn av håndholdt telefon på 5 % i 2018 og 2,9 % i 2022. De finner variasjoner bak disse tallene, som at tungbilførere og de som kjører på motorvei har høyere forekomst. Vi inkluderte ikke tungbiler og observerte kun motorvei. Disse to faktorene kan ha balansert hverandre ut og dermed forklare at vi allikevel finner såpass like andeler. De finner en større bruk av mobil til lesing/ teksting, som også kan sammenfalle godt med økningen vi så blant de som festet blikket ned i bilen.

Det er tenkelig at atferdsobservasjonene underestimerer forekomsten av sekundæraktiviteter, fordi enkelte førere kan tenkes å avslutte en aktivitet når de skal bytte felt for å kjøre forbi. Forekomsten kan dermed tenkes å være noe lavere blant dem som ligger i venstre felt enn for dem som ligger i høyre felt og dermed også kjører saktere. Det kan derfor tenkes at enkelte sekundær oppgaver under kjøring på motorvei forekommer hyppigere enn våre anslag indikerer. Dette er imidlertid ikke noe problem i vår studie, siden før- og etterundersøkelsene ble gjennomført på samme måte og hensikten var å måle utviklingen mellom de to punktene. Estimeringen av sekundær oppgaver er avhengig av at aktiviteten lar seg observere. Det er også en grunn til at telefonbruk er en av de vanligste distraksjonene, mens vi ikke har noe grunnlag for å si noe om kognitiv distraksjon. Det er også viktig å poengtere at involvering i

sekundæraktiviteter ikke nødvendigvis medfører uoppmerksomhet. Betjening av noen av bilens instrumenter kan være så automatisert at de kan utføres uten at blikket tas vekk fra veien eller at oppmerksomheten mot trafikken reduseres på annen måte. Dette vil også variere mellom personer, deres erfaring og kjennskap til kjøretøyet (Grahn & Taipalus, 2021). Dette kan også påvirkes av nyere biler som i større grad bruker skjermer og digitale styreflater. Men det er likevel grunn til å tro at de fleste tilfellene av involvering i sekundæraktiviteter påvirker oppmerksomheten i større eller mindre grad.

## 5 Veikantintervju

### 5.1 Metode

Omtrent midtveis på motorveistrekningen på E18 der det ble gjennomført atferdsobservasjoner, er det veikro og bensinstasjon med påkjøringsmulighet fra begge retninger. På dette stedet ble det gjennomført intervjuer med et tilfeldig utvalg av bilførere som stanset for å fylle drivstoff eller parkerte for å raste. Intervjuerne spurte om forekomst av ulike former for uoppmerksomhet og distraksjon på kjøreturen fram mot intervjustedet, med fokus på de siste 30 minutter av turen. Dette er en metode som har vært benyttet i tidligere studier for å kartlegge forekomst av sekundæraktiviteter under bilkjøring (se f.eks. Huemer & Vollrath, 2011).

Med denne metoden vil vi både se om det er overensstemmelse med observasjonsdata når det gjelder observerbare distraksjoner, og få informasjon om andre typer uoppmerksomhet enn det som fanges opp gjennom atferdsobservasjonene.

Tre intervjuere gjennomførte intervjuer. I nullpunktundersøkelsen ble dette gjennomført samtidig som atferdsobservasjonene. I etterundersøkelsen ble intervjuene foretatt tre uker etter observasjonene på grunn av vanskeligheter med å rekruttere intervjuere. I førundersøkelsen ble intervjuene gjennomført 08.05.2018 og 14.05.2018, og 30.05.2022 og 31.05.2022 i etterundersøkelsen, altså tre uker senere i måneden. Vi mistenker ikke at disse tre ukene skal ha hatt særlig effekt på datagrunnlaget, ettersom det i begge perioder var snakk om hverdager i mai med ellers like forhold. Ved å la intervjuene foregå omtrent i de samme tidsperiodene som atferdsobservasjonene pågikk, ble de intervjuede et utvalg av førerne som ble observert på veien. Intervjuene tok mellom fem og ti minutter.

I tillegg til spørsmålene om sekundæraktivitet, ble førerne spurt om alder, hvor lenge de hadde hatt førerkort, hvor langt de hadde kjørt på denne turen, og om de hadde passasjerer i bilen. I tillegg noterte intervjuerne førerens kjønn. I etterundersøkelsen ble respondentene også spurt om de hadde lagt merke til oppmerksomhetskampanjen til Statens vegvesen.

Intervjuguiden og spørsmålene fra etterundersøkelsen er vist i vedlegg 2.

### 5.2 Resultat

#### 5.2.1 Deltakerne

I nullpunktundersøkelsen gjennomførte intervjuerne 273 intervjuer over de to dagene. I etterundersøkelsen gjennomførte de betydelig færre, 133 intervjuer, selv om også disse ble gjennomført over to dager. Det er uklart hvorfor det er færre deltakere i etterundersøkelsen, ettersom vi brukte samme metoder og like lang tid. Vi noterte ikke antallet som takket nei til å delta, så vi kan ikke si om hvorvidt bilførere ble mindre villige til å delta. Trenden i samfunnet ellers er at viljen til å delta i spørreundersøkelser har blitt mindre. Det var også ulike intervjuere på de to tidspunktene, noe som kan ha påvirket hvor mange som takket ja til å delta. Antallet deltakere er allikevel nok til at det ikke skal ha noe å si for våre analyser. Særlig fordi de er samlet inn på samme måte, samme sted og samme tid på året. Tabell 5.1 og tabell 5.2 viser bakgrunnsinformasjon for de to utvalgene.

Tabell 5.1: Alder og hvilket år deltakerne tok førerkortet fordelt på de to datainnsamlingene.

	Alder		Førerkortår	
	2018	2022	2018	2022
Gj. snitt	51,3	53,1	1985	1988
Min	20	19	2016	2021
Maks	85	82	1950	1957
Totalt	273	133	273	133

Tabell 5.2: Kjønnfordeling blant de intervjuede fordelt på de to datainnsamlingene. To personer valgte å ikke angi kjønn i 2018.

	2018		2022	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Kvinne	66	24	26	20
Mann	205	76	107	80

Aldersfordelingen i de to datainnsamlingene er nokså lik. Det samme gjelder statistikken for når deltakerne fikk førerkort. Vi ser at det er en stor overvekt menn i begge utvalg. Dette kan skyldes at menn oftere har yrker der man kjører i jobben, eller at mannen fremdeles er den som oftest kjører.

Tabell 5.3 viser rapportert kjøretid og hvordan denne endrer seg når vi kun ser på de siste 30 minuttene.

Tabell 5.3: Rapportert kjøretid og kjøretid korrigert til maks 30 minutter.

		Min minutter	Maks minutter	Gjennomsnitt minutter	Totalt timer kjørt	Gjennomsnitt siste 30 min	Totalt timer siste 30 minutter
2018	Rapportert kjøretid	2	510	75	342	28	128
2022	Rapportert kjøretid	10	300	82	181	29	64

Tabellen viser at variasjonen i kjøretid var svært stor i begge undersøkelsene. Dette viser igjen nytten av å begrense undersøkelsen til de siste 30 minutter, da dette blir mer sammenlignbart og enklere å forholde seg til for førerne. Gjennomsnittlig minutter kjørt er ganske likt i begge undersøkelsene, noe som indikerer at eventuelle endringer ikke skyldes endret kjøremønster.

## 5.2.2 Sekundæraktivitet

Respondentene ble spurt om hvilke sekundæraktiviteter de hadde gjort de siste 30 minuttene og ble i tillegg bedt om å anslå lengde på sekundæraktivitetene de oppga å ha gjort. Disse tallene er basert på selvrappport, og det er grunn til å tro at deltakerne ikke har perfekt innsikt i hvor lang tid de brukte på forskjellige oppgaver. Allikevel gir gjennomsnittet av disse estimatene en god pekepinn på hvor mye tid førerne typisk bruker på ulike sekundæraktiviteter.

Det var stor variasjon i tiden førerne anslo å ha brukt på de forskjellige aktivitetene. Det var også en god del som ikke kunne anslå noen varighet, og antallet observasjoner som ligger til grunn for gjennomsnittsberegningene varierer derfor mellom aktivitetene. Det var også en del som ga omtrentlige anslag, som f.eks. et par sekunder, to-tre minutter, etc. For å kunne beregne gjennomsnitt for alle som hadde angitt varighet av oppgavene, ble omtrentlige anslag regnet om etter følgende omregningsnøkkel:

- «noen få minutter» el. «et par minutter»: 2 min 30 sek.
- «et par sekunder»: 3 sek.
- «noen (få) sekunder»: 5 sek.

Når de hadde oppgitt et nedre og øvre anslag, registrerte vi midtpunktet; f.eks. ble «4-5 minutter» registrert som 4 min 30 sek.

Andel kjøretid brukt på sekundæraktivitet kan være vanskelig å bedømme selv for bilførere. Ved å spørre om de siste 30 minuttene av kjøreturen får vi gode sammenlignbare tall som er enklere å forholde seg til. Vi har beregnet endring både som prosentpoeng og prosentvis endring. Prosentpoeng er mer robust for små tall (1 % til 2% = ett prosentpoengs forskjell), mens prosentvis endring får større utslag på små tall (1 % til 2 % = 100 % prosentvis økning). I tabell 5.4 viser vi antall og andel førere som rapporterer å engasjere seg i ulike sekundæraktiviteter.

Tabell 5.4: Antall og andel førere som rapporterer sekundæraktivitet i før- og etterundersøkelsen.

	2018		2022		Endring (%)	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Prosentpoeng	Prosentvis
Spise/drikker	89	33	42	31	-1	-6
Røyke	19	7	8	6	-1	-14
Stell	22	8	4	3	-5	-63
Fast utstyr	26	10	22	16	7	60
Radio/musikk	92	34	57	43	9	26
Telefonbruk	106	39	56	42	3	8
Samtale	89	84	28	50	-34	-40
Musikk	28	26	21	38	11	46
Melding	10	9	7	13	3	44
Navigasjon	9	8	13	23	15	188
Internett	5	5	0	0	-5	-100
Ta bilde eller video	1	1	0	0	-1	-100
Bruke annet løst utstyr	3	1	2	1	0	0
Passasjer	81	30	52	39	9	30
Dagdrøm	118	43	38	28	-15	-35
Konsentrert om annet	33	12	17	13	1	8
Finne fram noe	38	14	15	11	-3	-21
Annet i bil	8	3	2	1	-1	-67
Utenfor bil	68	25	20	15	-10	-40
Annet	38	14	10	7	-6	-50
Trøtt	28	10	16	12	2	20
En eller flere sekundæraktiviteter	261	96	128	96	0	0
Ingen sekundæraktivitet	12	4	6	4	0	0
Sum <sup>a</sup>	273	100	134	100		
Gjennomsnitt <sup>a</sup>					<b>-1</b>	<b>-10</b>

Note. <sup>a</sup> Sum og gjennomsnitt er rapportert uten de konkrete kategoriene for telefonbruk, da disse bare er underkategorier av telefonbruk generelt.

Tabellen viser i hovedsak at det ikke er noen endring i hvor stor andel av deltakerne som rapporterer å ha bedrevet en sekundæraktivitet de siste 30 minuttene av sin kjøretur. Innenfor hver kategori ser vi imidlertid noen endringer. Størst nedgang i prosentpoeng ser vi i dagdrømming, etterfulgt av kategorien «utenfor bil» og «annet». Samtidig ser man en økning i andre, slik som andelen som rapporterer å ha interagert med en passasjer eller styrt med radio-/musikkutstyr. Innenfor kategorien telefonbruk ser vi også at andelen som samtaler har gått ned, mens navigasjon og musikk har økt. Totalendringen kan indikere at deltakerne hadde bedrevet færre sekundæraktiviteter, selv om like stor andel av førerne hadde drevet minst én. Prosentvis endring gir litt andre resultater, der små tall gir store utslag.

Det å undersøke andelen førere som rapporterer å ha gjort sekundæraktiviteter gir ikke hele bildet. Vi vet eksempelvis ikke hvorvidt de gjorde flere aktiviteter eller hvor lang tid disse eventuelt opptok av kjøretiden. I tabell 5.5 vises en utregning som tar hensyn til disse utfordringene.

Tabell 5.5: Tid brukt på ulike sekundæraktiviteter siste 30 minutter. For totalgjennomsnitt er kun "Telefonbruk" medregnet. Sortert synkende etter andel av total kjøretid 2018. Total kjøretid var 127 timer og 34 minutter i 2018, og 64 timer og 20 minutter i 2022.

Sekundæraktivitet	Antall førere som rapporterte varighet		Total kjøretid med sekundæraktiviteter (minutt:sekund)		Andel av total kjøretid (%)			
	2018 (N=219)	2022 (N=81)	2018 (3466:18)	2022 (1838:41)	2018	2022	Endring prosentpoeng	Endring Prosentvis
Telefonbruk	72	17	967:52	576:10	12,6	14,9	2,3	18
Samtale	67	0	776:53	280:27	10,2	7,3	-2,9	-28
Navigasjon	4	0	08:17	11:30	0,1	0,3	0,2	175
Melding	3	0	04:40	02:43	0,1	0,1	0,0	15
Musikk	2	0	00:24	02:58	0,0	0,1	0,1	1371
Ta bilde eller video	1	0	00:05	0	0,0	0,0	0,0	-100
Internett	1	0	00:02	0	0,0	0,0	0,0	-100
Dagdrøm	6	11	852:25	324:10	11,1	8,4	-2,7	-25
Andre indre tilstander	5	0	441:00	112:00	5,8	2,9	-2,9	-50
Konsentrert om radio/musikk	4	2	415:29	233:32	5,4	6,0	0,6	11
Spise/drikke	47	10	254:18	157:58	3,3	4,1	0,8	23
Trøtthet	7	2	253:40	192:18	3,3	5,0	1,7	50
Røyke	8	2	194:36	99:14	2,5	2,6	0,0	1
Hendelser, folk eller ting utenfor bilen	6	3	19:42	04:32	0,3	0,1	-0,1	-54
Justere utstyr	8	4	19:11	17:04	0,3	0,4	0,2	76
Betjene radio eller musikkspiller	38	23	16:18	103:51	0,2	2,7	2,5	1163
Bruke annet løst utstyr	1	0	11:40	10:00	0,2	0,3	0,1	70
Finne fram/legge bort noe	8	4	10:37	04:48	0,1	0,1	0,0	-10
Personlig stell	7	3	07:03	02:27	0,1	0,1	0,0	-31
Andre aktiviteter	2	0	02:27	00:47	0,0	0,0	0,0	-37
Gjennomsnitt <sup>a</sup>	15.6	5.8			3,2	3,4	0,2	5

Note. <sup>a</sup> Gjennomsnitt er rapportert uten de konkrete kategoriene for telefonbruk, da disse bare er underkategorier av telefonbruk generelt.

Tabellen viser først antall førere som anslo varighet for sekundæraktivitetene de hadde drevet med. For dem som ikke oppga tid, men rapporterte å ha gjort aktiviteten, fylte vi inn gjennomsnitt. Kolonnen «total kjøretid med sekundæraktiviteter» viser da gjennomsnittlig lengde per aktivitet ganget med antallet som rapporterte å gjøre de ulike aktivitetene. I beregningen av kjøretid er tiden satt til 30 minutter for førere som har kjørt lengre enn dette, og for dem som har kjørt kortere er faktisk rapportert kjøretid benyttet. Kolonnen «andel av total kjøretid» viser hvor stor andel av den samlede kjøretiden for alle førere hver aktivitet har opptatt.

Tabellen viser at det har vært en liten økning i tid brukt på sekundæraktiviteter, gjennomsnittlig 2,6 % for dem som faktisk gjør aktivitetene. For den totale kjøretiden ser vi svært liten endring, og påfallende like resultater mellom de to innsamlingsperiodene. Igjen kan dette tyde på at deltakerne bruker like mye, om ikke mer, tid når de først gjør en sekundæraktivitet, men at de gjør færre aktiviteter. Vi ser at det rapporteres om mer bruk av mobiltelefon, men at en mindre andel av tiden brukes til «samtale». For denne inndelingen betyr alle andre kategorier enn «samtale» håndholdt, mens samtale kan være både håndholdt og håndfri. De fleste endringene er kun noen få prosentpoeng, men utgjør allikevel betydelig del av de som har gjort aktiviteten, slik som at «andre indre tilstander» er halvert med 2,9 prosentpoeng endring.

Når vi skal beregne andel av kjøretiden for sekundæraktiviteter samlet, dvs. tiden hvor førere har vært involvert i minst én av aktivitetene, må vi ta hensyn til at flere aktiviteter kan forekomme samtidig. Da vil total tid med sekundæraktivitet bli mindre enn summen av varighetene av hver enkelt aktivitet. Da vi



ikke har data på omfanget av overlapp mellom aktivitetene, kan vi bruke lengden på den lengste aktiviteten hver fører oppga å ha bedrevet som et *minimumsanslag* på varighet av sekundæraktivitet.

Tabell 5.6 viser en utregning basert på den lengste aktiviteten hver fører oppga å ha gjort. Ytre aktiviteter er kategorisert som summen av spise/drikke, røyke, stell, fast utstyr, radio/musikk, telefonbruk, løst utstyr, finne frem utstyr, annet i bil, utenfor bil og passasjer. Indre tilstander er summen av dagdrøm, konsentrert, annet og trøtt.

Tabell 5.6: *Minimumsanslag av sekundæraktiviteters omfang basert på lengste aktivitet for hver fører.*

	Gjennomsnitts-minutter for lengste aktivitet (min:sek)		Andel av total kjøretid (%)	
	2018	2022	2018	2022
Alle aktiviteter:	9:24	5:36	30,4	17,7
Uten passasjer	4:36	2:30	14,8	7,9
1,5 % passasjer	4:42	2:30	15,1	8,1
Observerbare aktiviteter:	2:48	3:06	4,9	3,3
Indre tilstander:	0:48	1:36	0,2	0,6

I denne beregningen av andeler av kjøretiden gir det ikke mening å gi stor vekt til «alle aktiviteter» som inkluderer interaksjon med passasjerer, da det er vanskelig å anslå varigheten av slike interaksjoner ut fra intervjudataene. De fleste som hadde passasjerer i bilen, svarte at de snakket med passasjerene mer eller mindre kontinuerlig. Dersom en tar det som utgangspunkt, blir varigheten for slik interaksjon nesten lik kjøretiden for dem som hadde passasjer. Det som er av interesse når det gjelder uoppmerksomhet, er i hvilken grad føreren snakker med og/eller ser på passasjerer, og omfanget av det kan vi ikke fastslå ut fra intervjudataene. Vi har beregnet anslag der vi har satt tid brukt til å prate med passasjer til 1,5 % av kjøretiden, som var det vi fant i atferdsobservasjonene i 2018. Egne beregninger er også gjort kun for aktivitetene vi kunne observere.

Tabellen viser en tydelig nedgang av omfanget av sekundæroppgaver i veikantintervjuene. Dette gjelder både for alle aktiviteter, observerbare aktiviteter og indre tilstander. Det er viktig å ta i betraktning at det er snakk om ganske få deltakere i noen av disse gruppene, og at tallene derfor er heftet med en tydelig usikkerhet. Allikevel er nedgangen så tydelig at man kan konkludere med en reduksjon. Dette kan skyldes at førerne rapporterer å gjøre aktiviteter kortere, eller at flere har gjort relativt flere aktiviteter som generelt har kortere varighet.

Det går også an å legge sammen summen av tid brukt på alle sekundæraktiviteter hver fører rapporterte. Da får vi et maksimumsanslag som ikke tar høyde for overlapp mellom aktiviteter. Tabell 5.7 viser en oppsummering av maksimumsanslagene på omfanget av sekundæraktiviteter.

Tabell 5.7: *Maksimumsanslag av omfanget av sekundæraktiviteter basert på summen av kjøretidsandelene for hver deltaker.*

	Andel av total kjøretid (%)	
	2018	2022
Alle aktiviteter:	62,9	71,5
Alle u/passasjer:	45,3	47,6
Ytre aktiviteter u/passasjer:	19,6	25,3
Indre tilstander:	25,6	22,3

Tabellen viser en økning av andelen total kjøretid brukt på sekundæraktivitet. Dette tyder altså på at deltakerne gjør enkeltaktiviteter lenge, men at de rapporterer færre aktiviteter. Igjen ser vi litt bort fra anslaget for «alle aktiviteter», da førerne med passasjerer trekker andelen veldig opp. Det kan se ut til at summen av alle aktiviteter har økt mer enn varigheten på lengste aktivitet. Sett i lys av at minimumsanslaget hadde sunket, kan dette være enda et tegn på usikkerhet i anslagene på nokså små datasett.

Den faktiske varigheten av sekundæraktiviteter må antas å ligge et sted mellom minimums- og maksimumsanslagene.

### 5.2.3 Opplevelse av fare ved sekundæraktivitet

Vi spurte også deltakerne i undersøkelsen om opplevelsen av fare ved de ulike sekundæraktivitetene. Tabell 5.8 viser antall og andel av deltakerne som hadde opplevd farlige situasjoner som følge av ulike aktiviteter. Disse svarene var ikke nødvendigvis relatert til den siste turen de kjørte og flere svar var mulig.

Tabell 5.8: Antall og andel førere som rapporterer å ha opplevd farlige situasjoner som bilfører som følge av ulike sekundæraktiviteter. Prosentkolonner regnes av antall som rapporterte å ha opplevd farlig situasjon totalt. Endringene oppgis i prosentpoeng og prosentvis endring. Sortert etter forekomst i 2018.

	2018 (N=273)		2022 (N=134)		Endring (%)	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Prosentpoeng	Prosentvis
Dagdrøm	56	60	9	39	-21	-35
Telefonbruk	52	56	17	74	18	32
Samtale	20	22	4	17	-4	-23
Navigasjon	5	5	5	22	16	340
Melding	3	3	3	13	10	333
Musikk	1	1	9	39	38	3800
Ta bilde eller video	0	0	0	0	0	0
Internett	0	0	0	0	0	0
Radio/ musikk, ikke via mobil	38	41	14	61	20	49
Spise/ drikke	30	32	9	39	7	22
Utenfor bil	30	32	3	13	-19	-59
Trøtt	20	22	3	13	-8	-41
Finne fram noe i bilen	18	19	4	17	-2	-11
Fast utstyr	15	16	4	17	1	6
Passasjer	15	16	6	26	10	63
Annet (eks. toalettbehov)	14	15	5	22	7	47
Stell	11	12	2	9	-3	-25
Konsentrert <sup>a</sup>	11	12	7	30	19	150
Røyke	9	10	0	0	-10	-100
Annet i bil	6	6	1	4	-2	-33
Løst utstyr	3	3	1	4	1	33
Gjennomsnittsendring <sup>b</sup>					2.3	22
Andel opplevd farlige situasjoner	93	36	23	18	-18	-50
Andel med sekundæraktivitet	261	96	128	96	0	0

Note: <sup>a</sup> «Være oppslukt av eller dypt konsentrert om noe du hører på (f.eks. radio, musikk, lydbok)». <sup>b</sup> Gjennomsnitt er rapportert uten de konkrete telefonbruk-kategoriene, da disse bare er underkategorier av telefonbruk generelt.

De fleste deltakerne som har rapportert å ha opplevd en farlig hendelse, rapporterer mer enn en sekundæraktivitet. Samtidig ser vi at andelen førere som rapporterer å ha opplevd en farlig situasjon har gått ned. Gjennomsnittet av alle aktivitetene viser en økning på 2,3 prosentpoeng. Dette tilsvarer en prosentvis endring på 22 %. Dette tyder på at førere som har opplevd farlige situasjoner, rapporterer flere sekundæraktiviteter.

Deltakerne ble videre spurt om konsekvenser av aktivitetene de hadde gjort som var mest farlig. I nullpunktundersøkelsen svarte 9,6 % at de var uoppmerksomme i denne situasjonen. Fem deltakere (1,9 %) rapporterte deretter at situasjonen var trafikkfarlig. Her kommenterte to deltakere; den ene at situasjonen skyldtes en annen trafikant, og den andre at han stoppet på grunn av trøtthet.

I etterundersøkelsen i 2022 rapporterte 7,8 % at de ble uoppmerksomme, og 3,1% at den påfølgende situasjonen den var farlig. Her kommenterte en av personene at situasjonen skyldtes feilnavigering med GPS. Disse tallene er ansett som ganske stabile gitt de små gruppestørrelsene.

### 5.2.4 Hadde de sett kampanjen?

58 deltakere (44 %) rapporterte å ha sett kampanjen til SVV da vi spurte dem i 2022. Vi fant ingen sammenheng mellom bakgrunnsfaktorer og hvem som hadde lagt merke til kampanjen. Dette skyldes delvis at gruppen er liten og at det ikke var noen tydelige trender i dataene.

Av de 58 som sa ja, spurte vi åpent om kampanjen hadde ført til noen endringer hos dem. 24 av disse sa ja (41 %). De nevnte ting som bilbeltebruk, lavere fart, mer oppmerksom på egen trøtthet, og mindre mobilbruk. Av dem som sa nei (45 %), ble det ikke påpekt noe spesielt.

Vi spurte åpent om deltakerne var mer opptatt av å være oppmerksom i trafikken nå enn for 4 år siden. 75 av svarene kan tolkes som et «ja» (57 %) og 39 som «nei» (30 %), resten var uttrykk for ingen endring eller usikkerhet. Kommentarene som rapporterte om endring nevnte ting som å bli eldre, mer fokus på mobilbruk og økende trafikkmengde som krever mer. De som svarte ingen endring, nevner at de alltid er like oppmerksomme.

### 5.2.5 Bakgrunnsfaktorens betydning for sekundæraktivitet

For å nærmere undersøke effekten av bakgrunnsvariabler i veikantintervjuene, beregnet vi en ny variabel. Denne tok utgangspunkt i justert kjøretid på maks 30 minutter. Deretter beregnet vi prosent av dette basert på lengste sekundæraktivitet, inkludert 1,5 % tid brukt med passasjer. Denne beregningen ble brukt for å ta hensyn til mulig overlapp mellom aktiviteter og unngå tak-effekter. For disse analysene er det også forskjellen mellom grupper som er mest interessant. Først testet vi om det var forskjell blant dem som i etterundersøkelsen rapporterte å ha sett kampanjen. Vi fant en liten effekt av at de som hadde sett kampanjen ( $M=15.4$ ,  $SD=15.2$ ) hadde noe lavere andel kjøretid med sekundæraktivitet enn de som ikke hadde sett den ( $M=19.4$ ,  $SD=19.3$ ). Denne forskjellen var allikevel ikke statistisk signifikant ( $F=1.6$ ,  $p=0,20$ ).

Vi beregnet en lineær regresjon for å predikere nivået av rapportert sekundæraktivitet. Denne er presentert i tabell 5.9.

Tabell 5.9: Lineær regresjon som predikerer nivået av selvrapportert sekundæraktivitet utfra valgte bakgrunnsvariabler.  $N = 407$ .

	Beta	Sig.
Etterundersøkelse	-0,05	n.s.
Kjønn (0=kvinne, 1=mann)	-0,06	n.s.
Alder	-0,22	<.001
Førerkort år	-0,10	n.s.
R <sup>2</sup>	0,052	

Note. N.s. = ikke signifikant.

I denne analysen, kontrollert for de andre variablene, finner vi en effekt av alder på rapportert sekundæraktivitet. Det ser ut til at jo eldre førerne er, desto mindre grad av sekundæraktivitet rapporterer de. Vi finner igjen ingen effekt av etterundersøkelse, noe som betyr at nivåene var statistisk svært like mellom de to måletidspunktene. Vi finner heller ingen effekt av kjønn.

### 5.3 Diskusjon av veikantintervjuene

Veikantintervjuene gir verdifull informasjon om oppmerksomhet på norske motorveier. Førerne blir spurt rett etter kjøreturen, og kun om de siste 30 minuttene, for å øke treffsikkerheten på svarene. Vi finner ingen endring i andelen deltakere som rapporterer å ha bedrevet en sekundæraktivitet. Det er allikevel en del mindre endringer for de enkelte aktivitetene; dagdrømming viser en tydelig nedgang. Samtidig er det en økning i interaksjon med passasjerer og betjening av musikkutstyr. Disse mindre endringene kan skyldes naturlig variasjon i utvalget eller i sekundæraktiviteten på norske motorveier til enhver tid. Det at andelen som rapporterer sekundæraktivitet ikke er endret, kan allikevel bety at førerne gjør færre aktiviteter, men fremdeles gjør minst en. Det kan også bety, som vi ser, at deltakerne skifter fra farligere aktiviteter, som dagdrømming, til mindre farlige aktiviteter som interaksjon med passasjer. Dette ville i så fall vært en ønskelig effekt. Det kan også tenkes at deltakerne, når de blir spurt om hva de har gjort de siste 30 minuttene, føler seg motivert til å svare noe. Slike effekter er kjent fra tidligere forskning (Fisher, 1993; Grimm, 2010), og kan særlig tenkes å bli påvirket av å bli intervjuet av en representant fra en forskningsinstitusjon. Dette kan betegnes som en type *social desirability bias* (Grimm, 2010).

Utregningen for dem som rapporterer sekundæraktiviteter, viser en liten økning, uten at vi ser denne endringen reflektert i totalt rapportert kjøretid. Det ser ut til at deltakerne bruker mer tid på de sekundæraktivitetene de gjør. Også i beregningen fra tabell 5.5 ser vi en reduksjon for indre tilstander og dagdrømming. Dette kan tyde på at deltakerne har endret hva de gjør, uten å minske andelen tid de bedriver sekundæroppgaver totalt. Dette kan også være en refleksjon av teknologisk fremvekst inne i bilene eller andre type digitalisering eller modernisering av bilparken for øvrig.

Det er vanskelig å anslå total tid brukt på sekundæraktivitet. Avvikene mellom minimumsanslagene uten passasjer på 15 % i 2018 og 8 % i 2022, er langt unna maksimum (uten passasjer) på 45 % i 2018 og 48 % i 2022. Det er viktig å huske på at dette er samlet beregning for flere typer sekundæroppgaver, og slett ikke alle vil kunne regnes som farlig distraksjon. Minimumsanslaget er garantert for lavt, ettersom det bare tar utgangspunkt i den lengste aktiviteten deltakerne gjennomførte. Samtidig er maksimumsanslaget for høyt, fordi det ikke tar høyde for overlapp mellom aktiviteter. I alle tilfeller er disse estimatene heftet med usikkerhet på grunn av unøyaktige svar og det at vi i svært mange tilfeller måtte ta i bruk beregnet gjennomsnitt der deltakerne ikke oppga varighet. Særlig vil dette kunne gi utslag i mindre utvalg, slik som vi har her.

Dersom vi skal anta at det beste estimatet ligger mellom de to, kunne vi beregnet et enkelt gjennomsnitt. Vi ville da endt opp med 30 % i 2018 og 28 % i 2022. Dette tallet ligner tidligere anslag som ligger rundt en fjerdedel (Sagberg et al., 2019). Tidligere har det også blitt anslått at en av tre dødsulykker på norske veier skyldes uoppmerksomhet (Sagberg et al., 2016). Andre estimater innhentet med samme datametode viser til at så mange som 90 % av bilførere gjør noe distraherende i løpet av en kjøretur (Prat et al., 2017), noe som ligner på våre to anslag på 96 % (tabell 5.4).

Den tyske studien vi brukte som utgangspunkt, har litt andre kategorier enn vår studie, og den gjorde intervjuer flere steder enn kun på motorvei (Huemer & Vollrath, 2011). De presenterer heller ikke resultater fra bare motorvei som kan sammenlignes direkte med våre resultater. Vi vil likevel nevne at vi finner nokså like andeler for forstyrrelser utenfor bilen, med 25 % og 15 % (mot 23 % i den tyske studien), 30 % og 39 % for passasjer-relatert aktivitet (mot 38 %), og 8 % og 3 % for personlig stell (mot 10 %). Dette er en indikasjon på at det ikke synes å ha vært store forskjeller i gjennomføring av de to undersøkelsene. Det er imidlertid noen forskjeller; bl.a. finner vi en langt lavere andel røyking (7 % og 6 % mot 24 %) og høyere andel spising eller drikking (33 % og 31 % mot 9 %). Både kulturelle forskjeller (røyking) og at våre intervjuer ble foretatt på motorvei, kan bidra til å forklare disse avvikene. De anslår totalt to til tre sekundæroppgaver per 30 min. kjøretid, som opptar 30-50% av kjøretiden. Dette anslaget er noe høyere enn vårt (28 % i 2022).

Det var færre deltakere i 2022 enn i 2018. Kanskje kan dette skyldes en koronaeffekt der folk i mindre grad ønsker å ha sosial omgang med fremmede, eller generelt økt skepsis til å delta i spørreundersøkelser. Det kan tenkes at vi kan ha fått en større skjevhet med tanke på systematiske forskjeller blant de som velger å delta i veikantintervjuer. Vi finner ingen slike skjevheter i våre bakgrunnsfaktorer, som gjør denne hypotesen mindre sannsynlig. Andre data tyder på at biltrafikken var tilbake til normalt volum etter koronapandemien i 2022 (Ellis et al., 2022). Det er også stadig flest menn som blir intervjuet langs veien. Dette reflekterer antagelig hvem som kjører bil på norske veier, men er verdt å ha i bakhodet når man tolker disse og lignende resultater.

Disse resultatene må også tolkes i lys av at førere ofte rapporterer at det er farlig å gjøre sekundær-oppgaver, uten å rapportere at de selv var i fare når de utførte disse aktivitetene (Huemer & Vollrath, 2011; Prat et al., 2017). De anerkjenner i mindre grad at de selv har satt seg i økt fare for ulykker når de foretok sekundæroppgaver. Dette betyr at anslag om risiko for ulykker vil variere når du spør bilførere om bilkjøring generelt eller deres nylige atferd, slik som vi gjør her. Kanskje kan dette også bidra til å forklare at vi finner at de som har opplevd farlige situasjoner i større grad har gjort flere sekundær-aktiviteter.

Omtrent halvparten av deltakerne rapporterte å ha sett kampanjen til SVV da vi spurte dem i 2022, ca. et halvt år etter at kampanjen var avsluttet. Dette var etter å ha blitt fremvist materiale fra kampanjen, for å forvise oss om at de husket akkurat denne kampanjen. Dette er en ganske god dekning for en statlig kampanje, og betyr at mange av norske bilførere har sett budskapet. Vi finner ingen sammenheng i dataene våre mellom bakgrunnsvariabler (alder, kjønn og førerkortalder) og hvem som rapporterer å ha sett kampanjen. Ut fra de åpne svarene, ser vi at de som rapporterer at de har endret seg som bilfører også rapporterer om mindre uoppmerksomhet. Det er også flere som rapporterer at de er mer oppmerksomme nå enn i 2018. Vi finner allikevel ingen statistisk signifikant forskjell i selvrapportert sekundæraktivitet mellom dem som hadde sett kampanjen og dem som ikke hadde sett den. Disse tallene kan ikke si noe om den faktiske endringen i befolkningens atferd, men tyder allikevel på at det er en viss bevissthet rundt problemene med uoppmerksomhet, og at distraksjoner er noe man bør unngå. De multivariate analysene av bakgrunnsfaktorer tyder stort sett på at det ikke er noen sterke trender. I regresjonsanalysen finner vi allikevel en signifikant effekt av alder, der eldre førere rapporterer lavere nivå av sekundæraktivitet. Det er en interessant effekt, særlig fordi den er kontrollert for førerkortår og alder.

På tross av at vi ikke finner noen endring i andelen deltakere som rapporterer å ha bedrevet sekundæraktivitet, finner vi enkelte andre forskjeller mellom undersøkelsene. Type aktiviteter som gjøres ser ut til å ha endret seg. Disse endringene kan se ut til å gi seg uttrykk i færre ulovlige aktiviteter, slik som håndholdt telefon, og større andel justering av fast utstyr eller interaksjon med passasjer. Fordi uoppmerksomhet er et bredere begrep enn distraksjon, kan vi allikevel ikke si noe om førerne er mer oppmerksomme i etterundersøkelsen, all den tid andelen sekundæraktivitet var så lik.

## 6 Spørreundersøkelse

Dette kapitlet tar for seg svar på spørreundersøkelsene i 2018 og 2022 med særlig vekt på endringen mellom de to årene. Disse analysene presenteres først for alle inkluderte variabler. Vi vil også kommentere råskårer og andre bakgrunnsfaktorer der det er naturlig. Mot slutten av kapitlet rapporteres spørsmål om ulykker, mobilbruk og multivariate analyser.

### 6.1 Utvalgene

Det ble trukket et tilfeldig utvalg på 25000 personer fra Statens vegvesens førerkortregister både i 2018 og 2022. Siden den primære målgruppen for kampanjen er bilførere, er førerkortregisteret en kilde til representative utvalg. Og siden mer enn 90 % av befolkningen over 18 år har førerkort, er førerkortregisteret ganske representativt også for befolkningen generelt. Personene i utvalget fikk tilsendt brev i posten med invitasjon til å delta i spørreundersøkelsen. Brevet inneholdt lenke og QR-kode til internettadressen for spørreundersøkelsen. Denne måtte mottakerne skrive inn i sin nettleser for å kunne svare på undersøkelsen. Svarprosenten totalt var noe lavere i 2022 (13 %) enn i 2018 (17 %). Vi fikk i begge tilfeller en del brev i retur, og beskjed om at noen brev ble returnert til trafikkstasjoner og lokale politistasjoner i stedet for til TØI. Det er uklart om alle disse stasjonene meldte fra, og det er derfor ikke mulig å beregne en nøyaktig svarprosent. Fordi vi gjennom vår innsamling ikke har informasjon om den «stille majoriteten» som ikke deltok på spørreundersøkelsen, kan vi heller ikke gjøre noen frafallsanalyse av disse. Men svarprosenten er på nivå med det vi har sett i andre TØI-studier med samme metode.

For at vi skulle få så høy svarprosent som mulig, fikk deltakerne i begge runder mulighet til å delta i loddrekning av et gavekort på kr. 10 000. For å være med i loddrekningen måtte de oppgi kontaktinformasjon i spørreskjemaet. De ble informert om at kontaktinformasjonen ville bli oppbevart atskilt fra svarene på undersøkelsen, og at svarene var anonyme. Selv om vi sendte invitasjon til like mange bilførere i begge rundene fikk vi om lag en fjerdedel færre svar i 2022. Dette er samme trend som vi så i veikantintervjuene. Siden vi fortsatt har svar fra flere tusen deltakere, har dette antagelig lite å si for analysene vi presenterer her. Det kan ha svekket representativiteten til utvalget hvis enkelte grupper i større grad har utelatt å svare. Bakgrunnsinformasjon om personene som deltar, tyder allikevel ikke på noen store forskjeller mellom utvalgene.

Invitasjonsbrevet er gjengitt i vedlegg 3. Beskrivende informasjon om utvalgene i de to datainnsamlingene er presentert i tabell 6.1 og tabell 6.2.

Tabell 6.1: Deskriptive analyser med fordelinger av kategoriske variabler i de to undersøkelsene. Prosent.

Variabel	Kategorier	2018 (N=4256)	2022 (N=3162)
Kjønn	1: Mann	52	61
	2: Kvinne	48	39
Eier du egen bil?	1: Ja	85	87
	2: Nei	15	13
Har du kjørt bil (vært bilfører) i løpet av den siste måneden?	1: Ja	96	98
	2: Nei	4	2
Bosted	1: By med over 50 000 innbyggere	38	31
	2: By med under 50 000 innbyggere	22	23
	3: Tettsted	27	28
	4: Spredtbygd område	13	18
Hvilken by over 50 000 (Kun til de som valgte det over)	1: Oslo	14	9
	2: Bergen		4
	3: Trondheim	5	3
	4: Stavanger	3	2
	5: Drammen	1	1
	6: Kristiansand	2	1
	7: Fredrikstad	1	1
	8: Sandnes	1	1
	9: Annen by	6	7
Høyeste utdanning	1: Grunnskole	7	9
	2: Videregående/gymnas	35	43
	3: Høgskole/universitetet	58	49
Jobbstatus	1: Yrkesaktiv	65	60
	2: Pensjonist/trygdet	24	31
	3: Hjemmeværende	1	1
	4: Student	7	6
	5: Annet	3	2
Yrkesjåføør (bare de som krysset av for yrkesaktiv i spørsmålet over)	1: Nei, kjører sjelden eller aldri bil i jobben	38	27
	2: Nei, er ikke yrkesjåføør, men kjører ofte bil i jobben	23	25
	3: Ja, kjører lett kjøretøy	3	4
	4: Ja, kjører tungt kjøretøy	2	4

Tabell 6.2: Deskriptive analyser av kontinuerlige variabler for de to utvalgene.

	2018		2022	
	Gj. snitt	SD	Gj. snitt	SD
Fødselsår	1968	16	1969	18
Hvilket år tok du førerkort for bil?	1988	16	1988	18
Omtrent hvor langt kjørte du i alt som bilfører i løpet av de siste 12 månedene? (km)	17333	17954	18425	18231

Det er betydelig flere menn i utvalget i 2022 og flere som bor i spredtbygd område. Det er også en noe jevnere fordeling på utdannelsesnivå i 2022. Ellers er fordelingene nokså like i de to utvalgene, med flest yrkesaktive og noen få yrkesjåføørere i begge år.

Respondentene har litt høy snittalder i begge utvalgene. Respondentene i 2022 rapporterte å ha kjørt litt enn i 2018. Denne endringen kan sees i lys av koronapandemien, som har påvirket mange til å kjøre mer privatbil enn tidligere, selv om bilbruken nesten var tilbake til utgangspunktet i 2022 (Ellis et al., 2022). Svarene viser at jo større by man bor i, jo mindre kjører man i gjennomsnitt (Spredtbygd = 21152

km, Tettsted = 18480 km, By under 50 000 innbyggere = 18168 km, By over 50 000 innbyggere = 15559 km). Forskjellen i kjørelengde kan derfor delvis forklares med at vi fikk flere svar fra mindre befolkede områder i 2022.

## 6.2 Spørreskjemaet

Spørreundersøkelsens utforming er delvis basert på lignende opplegg som i tidligere undersøkelser TØI har gjennomført når det gjelder uoppmerksomhet og distraksjon blant bilførere, først og fremst undersøkelsen til Sagberg og Sundfør (2016), som omfattet følgende temaer:

- Forekomst av bevisst involvering i distraherende aktiviteter (ringe i telefon, sende/motta tekstmeldinger, bruke internett, spise/drikke, bruke navigasjonsutstyr, justere utstyr i bilen, radio, musikkanlegg, se på passasjer som en snakker med, etc.).
- Erfaring med farlige situasjoner knyttet til nevnte distraherende aktiviteter.
- Forhold som påvirker sannsynligheten for å involvere seg i distraherende aktiviteter.
- Kunnskap, bl.a. om regelverk for bruk av mobiltelefon.
- Vurdering av risiko ved ulike distraherende aktiviteter under bilkjøring.
- Holdninger til tiltak mot uoppmerksomhet, f.eks. overvåking av førerens mobilbruk.
- Generelle spørsmål om holdninger til trafiksikkerhet og til ulike typer atferd i trafikken.
- Bakgrunnsfaktorer som kjønn, alder, bosted, kjøreefaring og utdanning.

Spørsmålene i de tidligere undersøkelsene er gjennomgått og vurdert med tanke på i hvilken grad de fanger opp de sentrale begrepene i TPB og «Transtheoretical model of change», og er i noen grad supplert og/eller modifisert. En fordel med å bruke noen av spørsmålene fra undersøkelsen til Sagberg og Sundfør (2016) er at det gir mulighet til å sammenligne endringer fra før til etter kampanjen med endringer fra 2016 til 2018. Dersom kampanjen har en effekt, vil vi forvente en større endring i positiv retning fra før til etter kampanjen enn fra 2016 til 2018.

De fleste spørsmålene var helt identiske i 2018 og 2022, men vi tok ut noen spørsmål som ikke var relevante lenger eller som ikke fungerte så godt. Noen spørsmål om kampanjen ble lagt til mot slutten av undersøkelsen.

Undersøkelsen ble gjennomført som web-basert spørreskjema med programmet QuenchTec Research Studio (tidligere MI Pro) – [www.researchstudio.net](http://www.researchstudio.net). Dataanalysene er delvis gjort i SPSS og Jamovi, med supplerende databehandling i Excel.

Siden undersøkelsen omfattet innsamling av persondata, er den meldt til personvernombudet for forskning, Norsk senter for forskningsdata (NSD).

Spørreskjemaet for etterundersøkelsen er gjengitt i vedlegg 4.

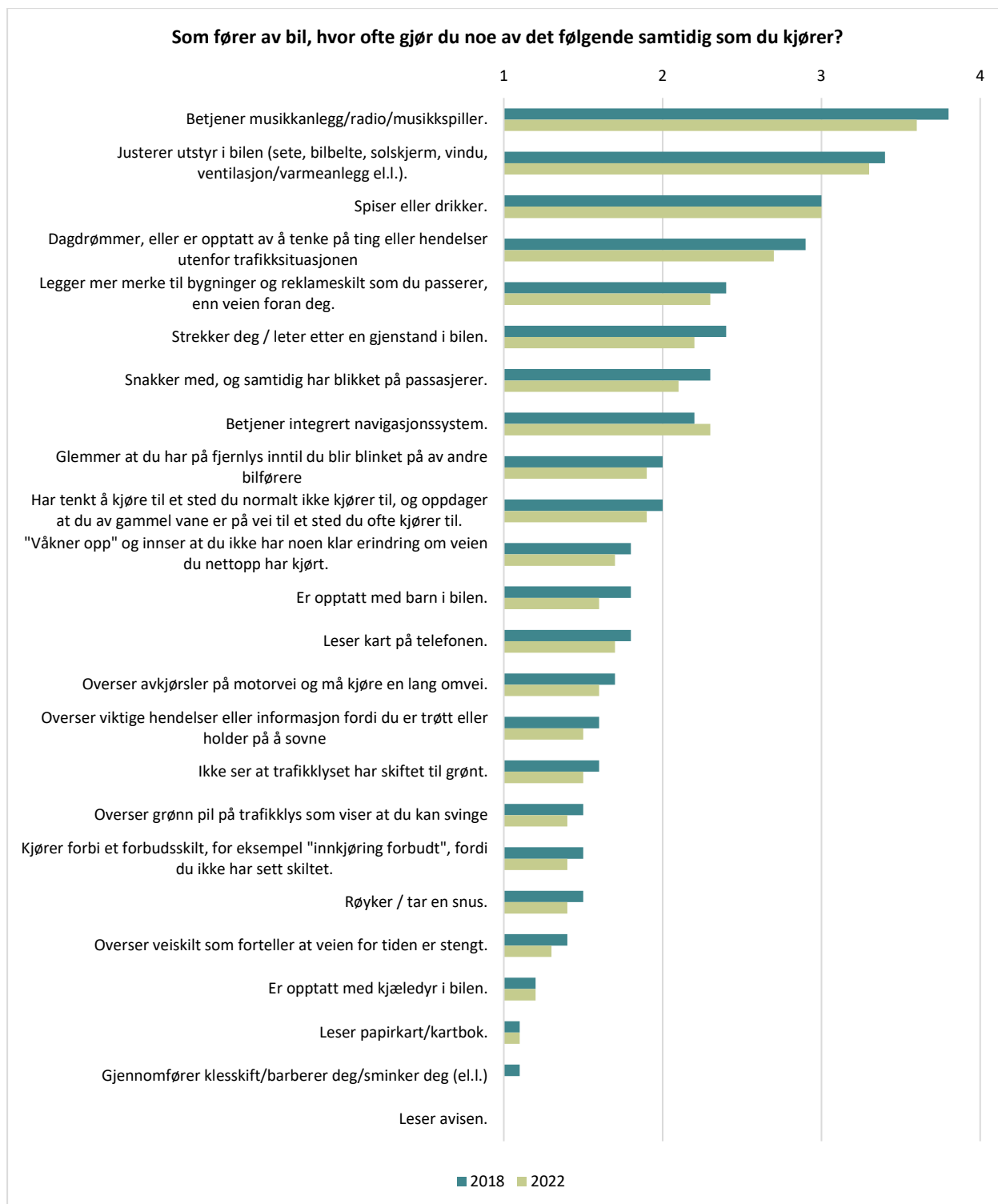
## 6.3 Analysestrategi

I denne rapporten er søkelyset rettet mot å spore endring over kampanjeperioden fra 2018 til 2022. Vi ønsker derfor å fremstille svarene på spørreundersøkelsene på en måte som fremhever utviklingen over tid. Dette kan gå på bekostning av detaljnivået på hvert enkelt spørsmål i hver datainnsamling, men vil gi økt innsikt i nøkkeltemaet for rapporten. Der det er aktuelt, har vi slått sammen variabler for å få et robust mål på et fenomen eller endring over tid. Eksempelvis har vi mange spørsmål om selvrapportert uoppmerksomhetsatferd. Disse gir nyttig informasjon hver for seg, men kan være utsatt for tilfeldig variasjon. Ved å slå dem sammen får vi et sterkere mål på gjennomsnittlig atferd hos deltakerne. Dette er særlig nyttig i multivariate analyser av endring over tid eller i en prediksjonsmodell.



## 6.4 Selvrapportert sekundæraktivitet

For å finne ut hvor vanlig det er å utføre ulike sekundæraktiviteter mens man kjører bil, ba vi respondentene oppgi hvor ofte de gjorde ulike sekundæraktiviteter samtidig som de kjørte bil. Svarene på disse spørsmålene er presentert i figur 6.1.



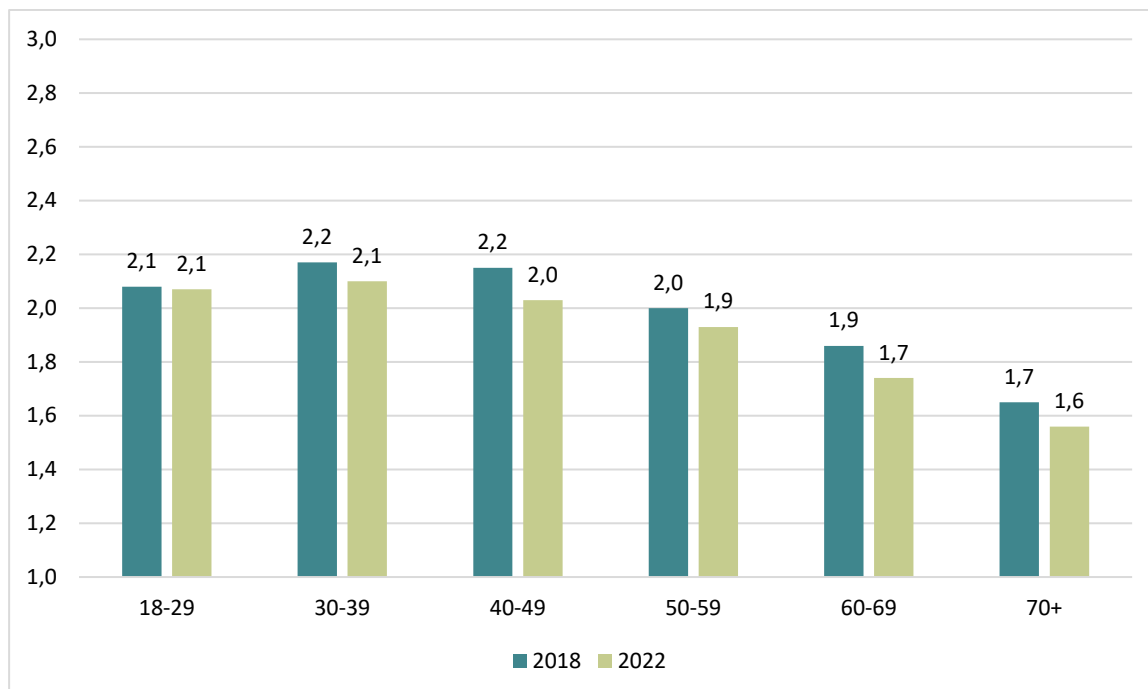
Figur 6.1: Gjennomsnittsskår for selvrapportert sekundæraktivitet for de to undersøkelsene. Svaralternativer: «1 aldri» til «6 svært ofte». N2018 = 4256, N2022 = 3162. Sortert synkende etter hyppighet for svarene i 2018.

Det er svært små forskjeller over tid i svarene på selvrapportert atferd. Vi ser at det er ganske stor variasjon mellom de ulike sekundæraktivitetene vi har spurt om. Den med høyest forekomst er å betjene musikk eller radio, tett etterfulgt av justering av utstyr i bilen. Disse ligger allikevel ikke svært høyt, mellom svarkategori 3 «sjelden» og 4 «av og til». Den eneste aktiviteten som har økt, er betjening av integrert navigasjonssystem. Dette kan henge sammen med at andelen biler som har dette, har økt. Siden denne var den eneste med økning, testet vi denne mot bakgrunnsfaktorer. Vi fant samme type lineære alderseffekt her som ellers, der de yngste rapporterer mest og de eldste minst. Menn rapporterte å gjøre det mer, men vi fant ingen effekt av kjøreefaring og å være yrkessjåfør.

For å se nærmere på de små forskjellene over tid, kalkulerte vi en gjennomsnittsskåre for alle de 24 spørsmålene. Skalaen oppnådde god reliabilitet (Cronbach's  $\alpha = 0,844$ ), som betyr at det ga god mening å slå dem sammen. Den samlede forskjellen var liten, med 1,96 (SD=0,45) i 2018 og 1,87 (SD=0,44) i 2022. Gitt de store utvalgene blir denne forskjellen allikevel statistisk signifikant med en liten effektstørrelse ( $p < 0,001$ ,  $df = 7416$ ,  $t = 8,77$ , Cohen's  $d = 0,21$ ). Det betyr at endringen er såpass robust at den mest sannsynlig ikke skyldes tilfeldige variasjoner. Vi kan altså konkludere med at snittet for sekundæraktivitet er noe lavere i 2022 enn i 2018. Dette følges nærmere opp senere i rapporten.

Vi undersøkte effektene av både kjønn og alder på selvrapportert sekundæraktivitet. Det var ingen forskjell på gjennomsnittlig sekundæraktivitet mellom kjønnene. Førere over 56 år rapporterte lavere sekundæraktivitet (M=1,7) enn de under 56 år (M=2,1). Den gjennomsnittlige forskjellen mellom de to aldersgruppene var særlig stor for spising/drikking (0,8), betjene integrert navigasjonsutstyr (0,6), betjene musikk/radio (1,1), justere utstyr i bilen (0,6) og å lese kart på telefonen (0,9). Dette er altså i stor grad tekniske eller digitale oppgaver.

Figur 6.2 viser fordeling av gjennomsnittsskåren for sekundæraktivitet fordelt på aldersgrupper i de to målepunktene.



Figur 6.2: Fordeling av gjennomsnittsskåre for alle sekundæraktiviteter fordelt på aldersgrupper og mellom de to utvalgene. N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Vi ser en tendens til at førerne under 30 år rapporterer litt lavere sekundæraktivitet enn de mellom 30-39. Dette er allikevel en mindre forskjell enn den mellom de aller yngste og aller eldste i utvalget. Vi

finner også den samme nedgangen for begge kjønn over prosjektperioden. De som kjørte over 13 000 km hadde litt høyere sekundæraktivitet ( $M=1,99$ ) enn de under 13 000 km ( $M=1,85$   $p<0.001$ ,  $F=182$  ( $df = 1, 7385$ )). Dette vil være påvirket av eksponering, der de som kjører mer også har flere muligheter til å gjøre sekundæraktiviteter. Vi fant ingen forskjell blant yrkessjåfører og øvrige

De formene for sekundære aktiviteter som er gjennomgått foran her, ble inndelt i fire kategorier ut fra en vurdering av felles kjennetegn ved aktivitetene:

- A. Ikke-intendert uoppmerksomhet og trafikkrelatert distraksjon; dvs. overse trafikkinformasjon.
- B. «Vanlige» sekundæraktiviteter i bilen, som bruk av radio, betjening av instrumenter, spising/drikking, mm.
- C. Kognitiv distraksjon, dvs. generelt å ikke være konsentrert om kjøreoppgaven, uten at det er spesifikke ytre faktorer som forklarer dette.
- D. Særlig belastende, krevende, ekstreme eller åpenbart risikable sekundæraktiviteter, som klesskift, lese avis eller kart.

I nullpunktundersøkelsen ble denne faktorstrukturen også bekreftet med en *principal components analysis* (Sagberg & Johansson, 2019).

Tre av sekundæraktivitetene ble ikke inkludert i denne inndelingen. Spørsmålene om føreren blir forstyrret av henholdsvis barn og kjæledyr i bilen, ble utelatt fordi de ikke tar hensyn til hvor ofte man faktisk har barn eller kjæledyr i bilen. Spørsmålet om røyking/snus ble også utelatt, da dette spørsmålet skilte seg ut ved lav korrelasjon med øvrige spørsmål. En mulig forklaring på at det er liten sammenheng mellom forekomst av røyking og bruk av snus på den ene siden og andre sekundæraktiviteter på den andre siden, er at røyking og snusing berører en klart avgrenset gruppe av førere, dvs. de som bruker snus og tobakk jevnlig, mens de øvrige aktivitetene berører alle førere i større eller mindre grad. Med andre ord er det andre motiver som regulerer røyking og snusing i tillegg til motivene som styrer involvering i sekundæraktiviteter mer generelt. Videre ble spørsmålet om en «legger mer merke til «bygninger og reklame enn veien foran», tatt ut etter faktoranalysen, da det hadde lav ladning på alle faktorene. Tabell 6.3 viser hvilke av de uoppmerksomhetsrelaterte aktivitetene som inngår i hver av de fire faktorene.

Tabell 6.3: Gruppering av sekundæraktiviteter i fire kategorier.

Kategori	Aktivitet
A. Ikke-intendert uoppmerksomhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overse avkjørsel</li> <li>- Overse grønn pil på trafikklys</li> <li>- Overse forbudsskilt</li> <li>- Overse at trafikklyset skifter til grønt</li> <li>- Overse varsel om stengt vei</li> </ul>
B. Normale sekundæraktiviteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spise eller drikke</li> <li>- Betjene integrert navigasjonsutstyr</li> <li>- Ha blikket på passasjer under samtale</li> <li>- Betjene musikkanlegg eller radio</li> <li>- Justere utstyr i bilen</li> <li>- Lese kart på telefonen</li> <li>- Strekke seg etter ting i bilen</li> </ul>
C. Kognitiv distraksjon	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dagdrøm; tenke på ting utenom trafikksituasjonen</li> <li>- «Våkne opp» etter å ha kjørt på «autopilot»</li> <li>- Overse ting pga. trøtthet</li> <li>- Kjøre til feil sted av gammel vane</li> <li>- Glemme å blende ned for møtende trafikk</li> </ul>
D. Særlig belastende sekundæraktiviteter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lese avis</li> <li>- Lese papirkart</li> <li>- Klesskift, barbering, sminking</li> </ul>

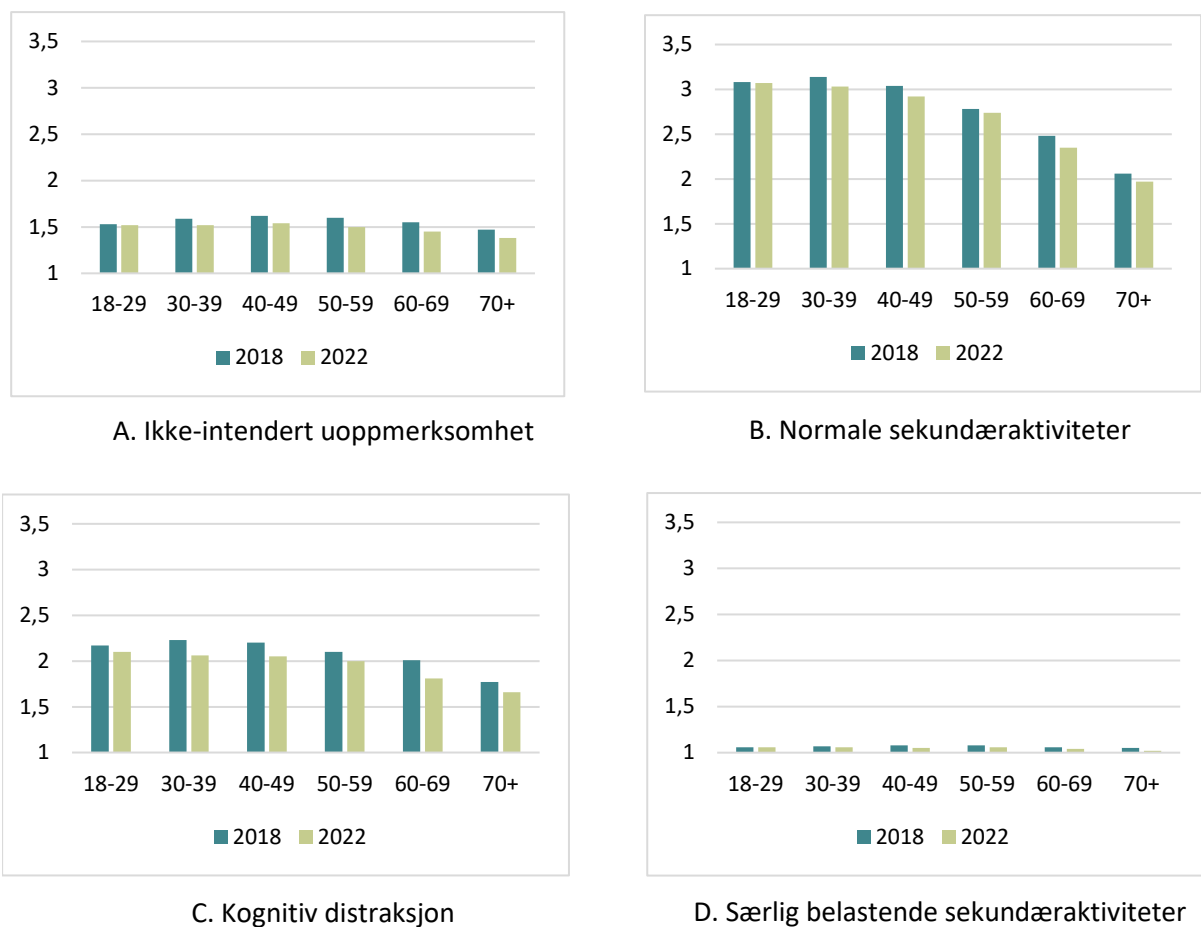
Skårene for hver gruppe ble slått sammen til en skala basert på gjennomsnitt av alle spørsmålene som inngikk i en faktor, og vi vil i det følgende referere til disse gjennomsnittsskårene som «skalaskårer».

ANOVA-analyser av disse skalaskårene, viser at de alle har den samme, signifikante nedgangen som vi ser for det store gjennomsnittet av alle slått sammen. Det er naturlig, siden alle sekundæraktivitetene vist der har samme type nedgang i hyppighet. Vi finner at yrkessjåfører skårer signifikant høyere på «normale sekundæraktiviteter» (M=2,85) enn øvrige trafikanter (M=2,65).

Når det gjelder kjønn, ser vi at menn (M=2,73) gjør mer normale sekundæraktiviteter enn kvinner (M=2,56). De øvrige skalaskårene viser små (under 0,1 skalapunkt) forskjeller der menn gjør flest aktiviteter, som gir signifikante forskjeller grunnet vårt store utvalg.

Vi finner også at de som kjører lengst gjør flest sekundæraktiviteter i alle kategoriene. Kun normale sekundæraktiviteter har en forskjell på over 0,1 skalapunkt (M=2,82 for de over 13 000 km, M=2,51 for de under 13 000 km). Dette vil i stor grad kunne forklares at de som kjører mer har mer eksponering for bilkjøring og flere muligheter til å gjøre sekundæraktiviteter.

Figur 6.3: viser fordelingen av de fire skalaskårene over aldersgrupper mellom de to utvalgene.



Figur 6.3: Fordeling av sekundæraktiviteter på faktorer. Fordelingen er vist over aldersgrupper og mellom de to utvalgene.

Y-aksene er justert slik at de ulike figurene kan sammenlignes. Vi ser den samme nedgangen mellom undersøkelsesårene, på tvers av type skalaskåre og aldersgruppe. Vi ser også forskjellen i forekomst i de forskjellige aktivitetene.

Tabell 6.4 viser om deltakerne rapporterer å være mest uoppmerksom med eller uten passasjer i bilen.

Tabell 6.4: Deltakernes svar på hvordan det å ha en passasjer påvirker deres sekundæraktivitet. Prosent.

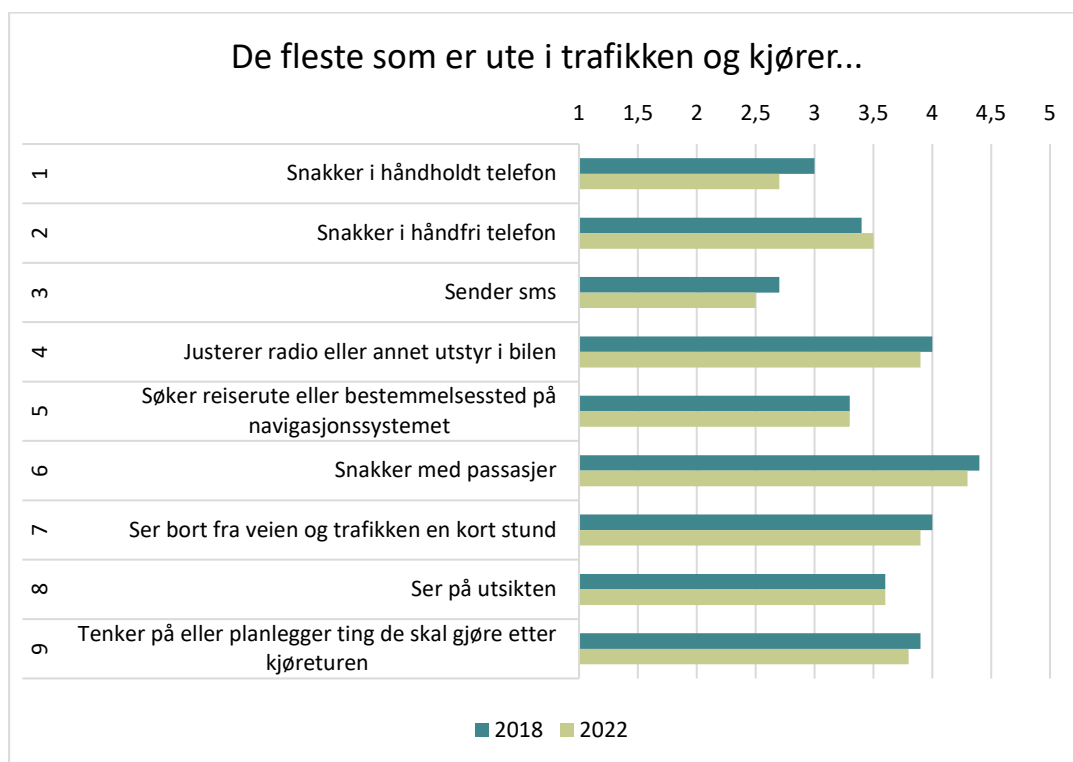
Når du har passasjer i bilen, gjør du andre ting oftere, sjeldnere eller like ofte som når du kjører alene?	2018 (n=4256)	2022 (n=3162)
Mest når jeg kjører alene	37	35
Mest når jeg kjører med passasjerer	10	9
Omtrent like ofte	53	57

Det er ingen endring over tid når det gjelder den sosiale situasjonen i bilen og sekundæraktivitet. De fleste rapporterer at dette ikke har noen innvirkning. Vi fant ingen effekt av kjønn på denne variabelen. Det var en liten tendens mot at eldre førere gjorde sekundæraktiviteter omtrent like ofte, mens yngre gjorde det mest alene. Det kan tyde på at eldre førere ikke påvirkes like mye av å ha en passasjer om bord som yngre. Siden eldre førere generelt gjør mindre sekundæraktiviteter, kan det også være at de ser på aktivitetene de faktisk gjør som mer nødvendige i utgangspunktet.

## 6.5 Holdninger, normer og vurdering av sekundæraktivitet

For å se på mellomliggende variabler til sekundæraktivitet, har vi valgt å måle en del variabler fra TPB. Vi har også lagt inn noen betraktninger om hvor farlig respondentene synes ulike aktiviteter er.

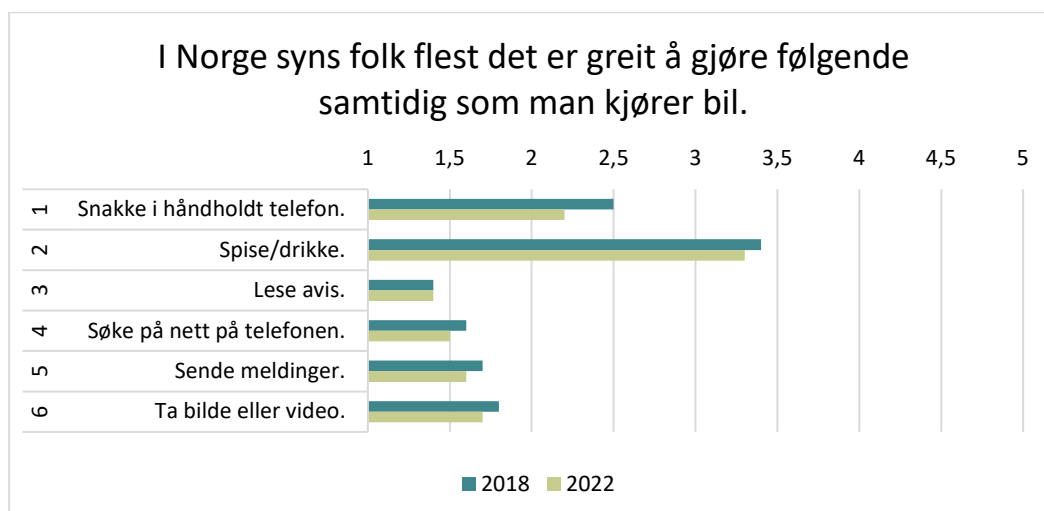
Figur 6.4 viser svar på hva deltakerne tror andre gjør.



Figur 6.4: Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

For de fleste svarene har 2022 marginalt lavere gjennomsnitt enn 2018. Svarene ligger også ganske jevnt litt høyere enn midtpunktet på skalaen på 3.

Figur 6.5 viser deltakernes vurderinger av hva bilførere i Norge synes er greit.

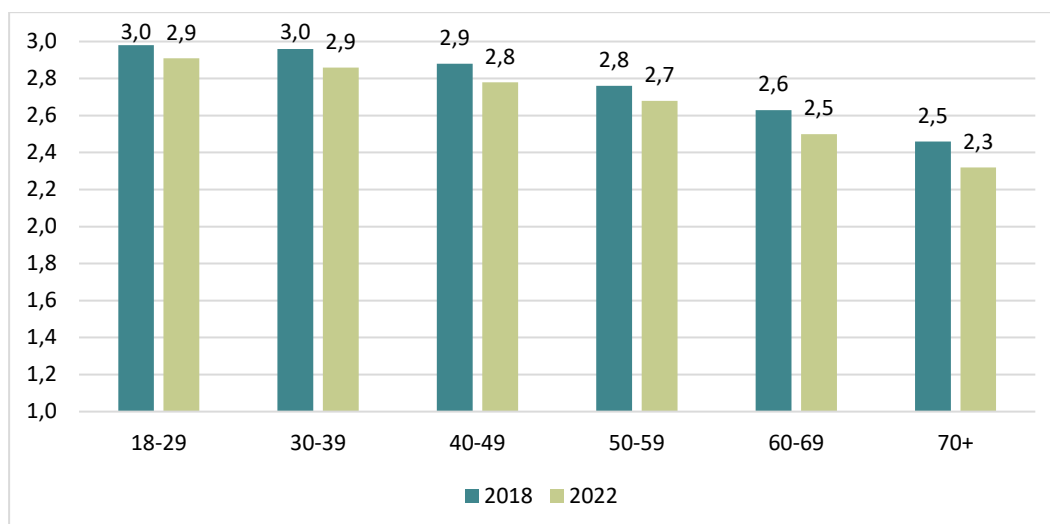


Figur 6.5: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på spørsmål om folk flest i Norge opplever det som greit å gjøre ulike aktiviteter mens de kjører bil. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

De fleste syns det er mest greit å spise og drikke mens man kjører. Selv om svarene på de fleste andre er ganske lave, er det nesten overraskende at de ikke er *enda* lavere for en så ekstrem aktivitet som å lese avis. Vi ser også en tendens til liten nedgang på spørsmålene, noe som kan tyde på en positiv utvikling over tid.

Vi regnet gjennomsnitt for de 2 årene basert på spørsmålene i de to foregående figurene, figur 6.4 og figur 6.5. Disse er tenkt å måle deskriptive normer. 2018 ( $M = 2,74$ ,  $SD = 0,54$ ) hadde marginalt høyere snitt enn 2022 ( $M = 2,63$ ,  $SD = 0,55$ ). Effektstørrelsen var liten, men statistisk signifikant ( $p < 0,001$ ,  $df = 7416$ ,  $t = 8,75$ , Cohen's  $d = 0,21$ ). Dette er altså lignende resultat som vi så i de selvarapporterte sekundæraktivitetene, med en liten og robust forbedring over tid.

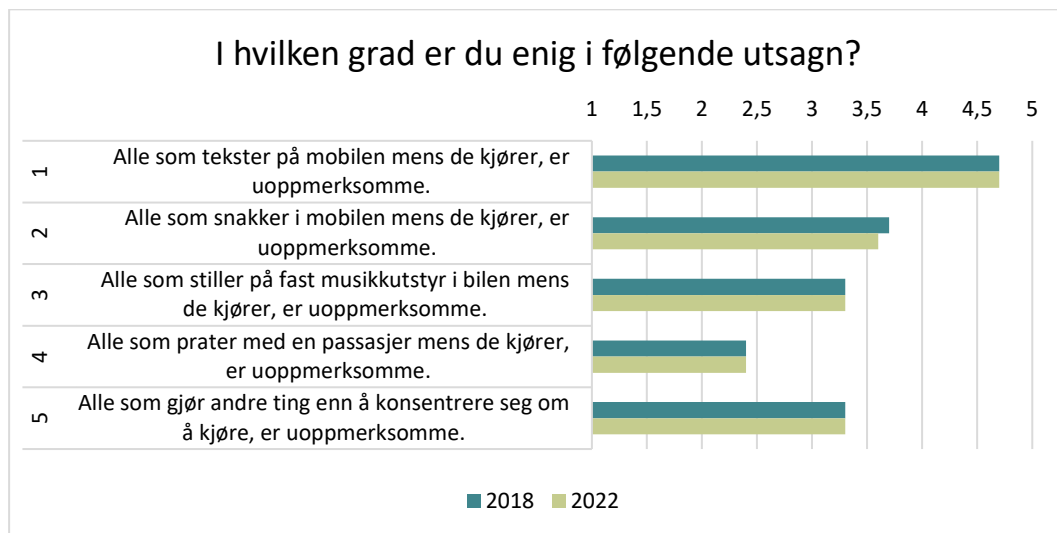
Figur 6.6 viser utviklingen av deskriptive normer over tid, fordelt på aldersgrupper.



Figur 6.6: Utviklingen av gjennomsnittsskåren for deskriptive normer over tid, fordelt på aldersgrupper. ». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Vi ser igjen samme trend med en lineær nedgang for aldersgruppene. Vi ser også at det gjennomgående er lavere i 2022 enn i 2018. Vi fant at kvinner hadde litt bedre normer enn menn, og ingen forskjell mellom yrkessjåfører og øvrige.

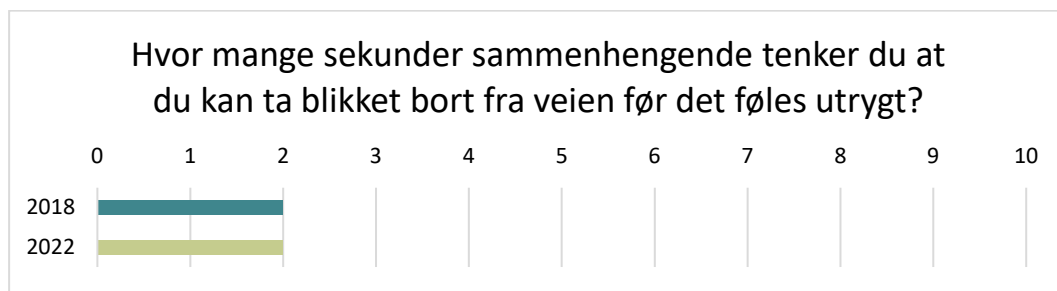
Figur 6.7 viser svar på hvilken grense deltakerne har for å kalle ulike aktiviteter for uoppmerksomhet.



Figur 6.7: Gjennomsnittsskåre på hvorvidt deltakerne er enige i utsagn om hva det vil si å være uoppmerksom. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Svarene er like i begge årene, foruten en liten nedgang på spørsmål 2 om å snakke i mobilen. Deltakerne er ganske samstemte om at å tekste på mobilen vil føre til uoppmerksomhet. Det samme gjelder å snakke i mobilen, justere fast utstyr og generelt å konsentrere seg om noe annet. I mindre grad vil de si dette om å prate med passasjer.

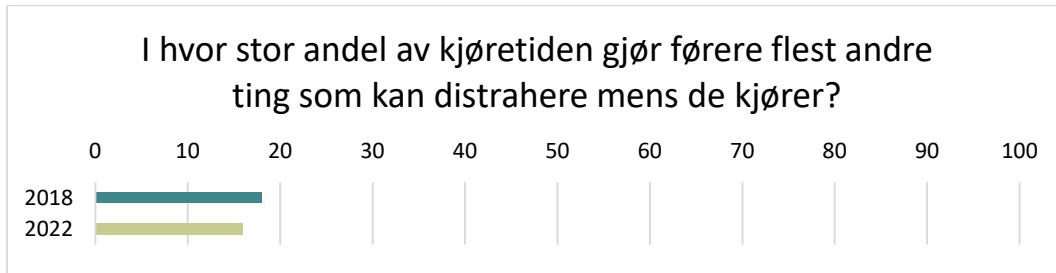
Figur 6.8 presenterer deltakernes estimater på hvor lenge de trygt kan ta øynene bort fra veien.



Figur 6.8: Hvor lenge deltakerne anslår å kunne ta øynene bort fra veien før det føles utrygt. Svar i sekunder.

Det er ingen endring i deltakernes svar. I begge tilfeller er både median og gjennomsnittsskåre 2,0.

Figur 6.9 viser deltakernes antakelser om hvor distraherede andre bilførere er.

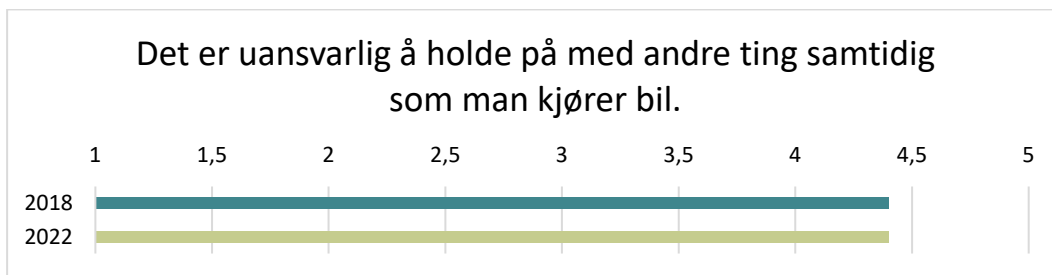


Figur 6.9: Deltakernes anslag på andelen kjøretid førere flest gjør andre ting. Svar i prosent av kjøretid.

Anslagene på hvor ofte andre førere gjør ting som kan distrahere, er lavere enn de fleste estimerer av faktisk forekomst av sekundæraktiviteter, med 18 % i 2018 og 16 % i 2022. Dette tyder på at deltakerne undervurderer hvor distraherede andre førere er. Det kan også være at deltakerne tenker at mange gjør andre ting, men ikke veldig lenge av gangen. Nedgangen er svakt statistisk signifikant ( $F=8,57$  ( $df=1, 6910$ ),  $p=0,003$ ).

Her fant vi en tydelig effekt av alder. Vi ser den samme lineære nedgangen som tidligere over aldersgruppene, slik at de aller yngste under 30 år estimerte høyest (24,7 %) og de eldste over 70 år lavest (12,6 %). En effekt ble funnet for kjønn, der menn (15,0 %) rapporterte lavere sekundæraktivitet for andre førere enn kvinner (19,7 %). Dette kan tyde på at gruppenes egen involvering i sekundæraktivitet påvirker deres vurdering av hva som er vanlig for andre. Det var også en svak effekt av å være yrkessjåfør ( $F=7,91$  ( $df=1, 512$ ),  $p=0,005$ ), der yrkessjåførene estimerte litt høyere (19,5 %) enn de øvrige (16,9 %).

Figur 6.10 viser hvorvidt deltakerne synes det er uansvarlig å gjøre andre ting mens man kjører bil.

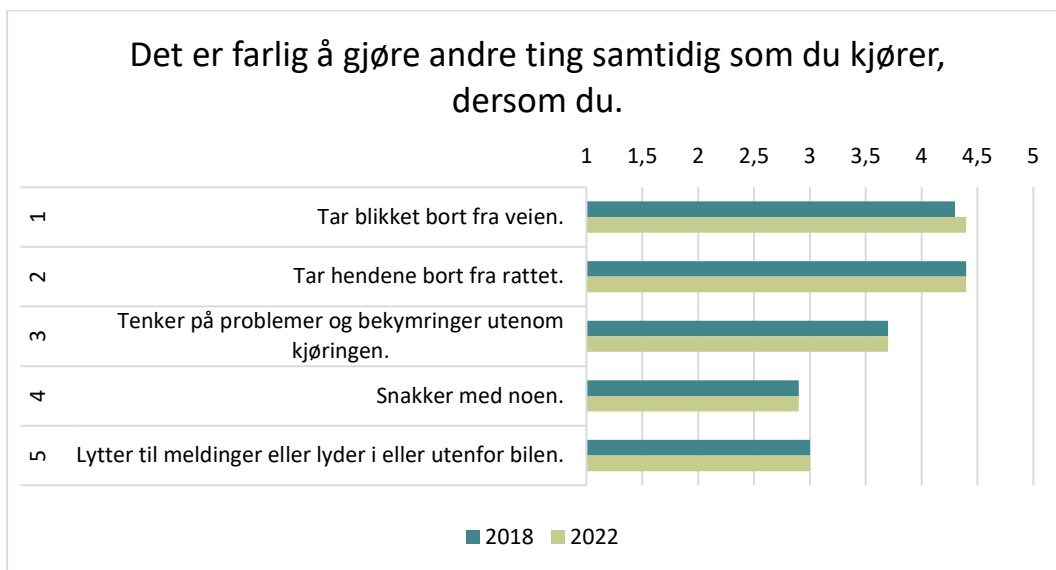


Figur 6.10: Svarfordeling på hvorvidt deltakerne synes det er uansvarlig å gjøre andre ting mens man kjører bil, gjennomsnittsskore mellom de to undersøkelsene. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig».  $N_{2018} = 4256$ ,  $N_{2022} = 3162$ .

Svarene for de to datainnsamlingene er igjen påfallende like. Her ender begge utvalgene på nøyaktig samme snitt: 4,4. Dette er for øvrig ganske langt mot «5 helt enig» på skalaen, som indikerer at folk flest synes det er uansvarlig å gjøre andre ting mens man kjører bil.

Figur 6.11 viser deltakernes vurdering av risiko ved sekundæraktiviteter som utløser ulike risikosituasjoner.

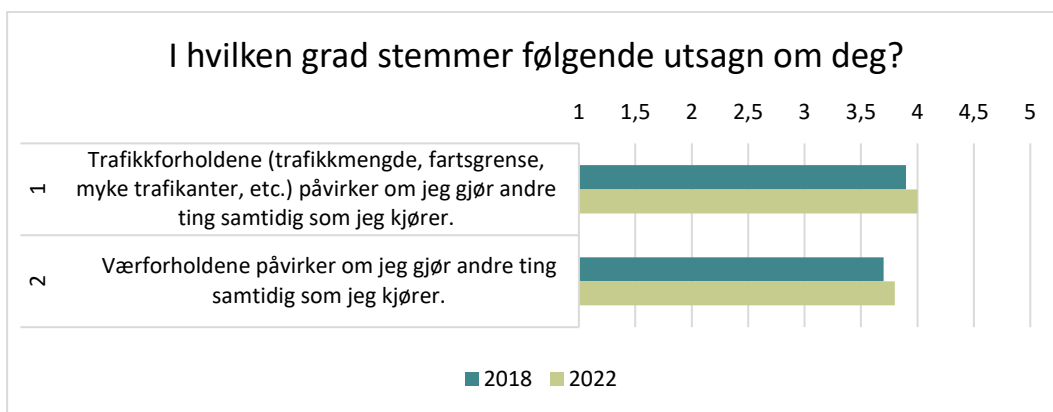




Figur 6.11: Fordeling av gjennomsnittsskåre for de to undersøkelsene på spørsmål om deltakerne synes det er farlig å gjøre ulike aktiviteter mens de kjører. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Svarene for de to utvalgene er nesten helt like, med en liten økning over tid på spørsmålet om å ta blikket bort fra veien. Dette, sammen med å ta hendene bort fra rattet, blir rangert som den farligste typen sekundæraktivitet. Minst farlig, ifølge deltakerne, er å snakke med noen. Selv dette ligger rett ved midtpunktet på skalaen, noe som indikerer at folk synes alle disse faktorene kan være farlige.

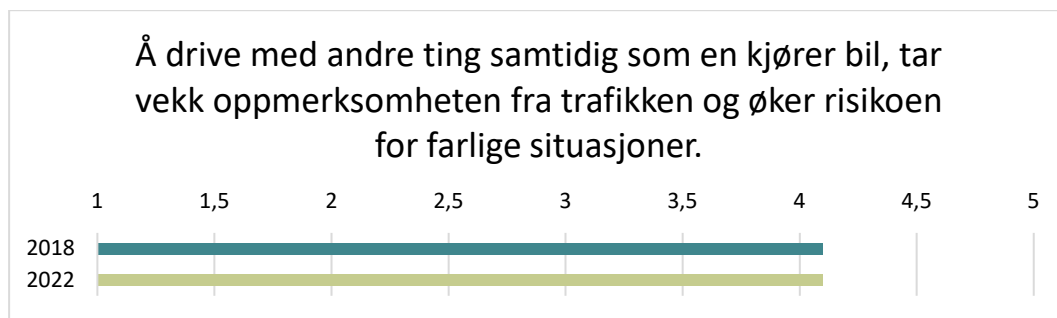
Figur 6.12 viser hvordan deltakerne rapporterer at værforholdene påvirker i hvilken grad de gjør andre ting mens de kjører.



Figur 6.12: Gjennomsnittsskåre mellom de to undersøkelsene på spørsmål om deltakernes egen vurdering av om trafikk- og værforhold påvirker deres sekundæraktivitet. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Gjennomsnittssvarene på begge spørsmålene har økt litt over tid. Disse endringene er også veldig små. Svarene er i alle tilfeller også over skalaens midtpunkt, rundt «4 enig».

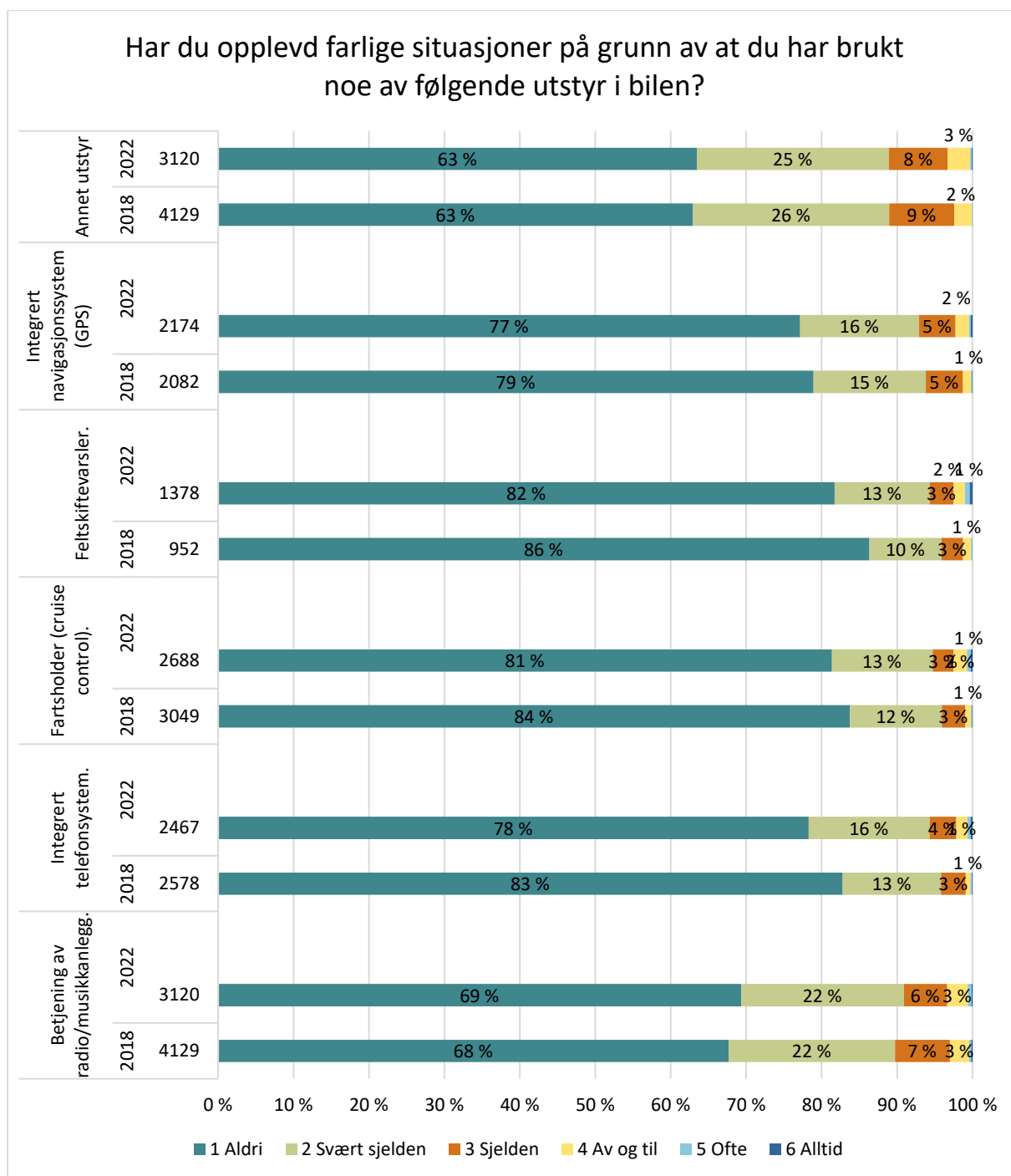
Figur 6.13 viser deltakernes vurdering av om å gjøre andre ting samtidig med bilkjøring øker risikoen for farlige situasjoner.



Figur 6.13: Deltakernes gjennomsnittsskåre på hvor enige de er i at det å gjøre andre ting mens man kjører øker risikoen for farlige situasjoner. Svaralternativer: «1 Ikke i det hele tatt», «2 I liten grad», «3 til en viss grad», «4 I stor grad» og «5 I svært stor grad». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Gjennomsnittssvarene på de to spørsmålene er helt lik i 2018 og 2022. De ligger i begge tilfeller ganske nært svaralternativ 4 «Enig».

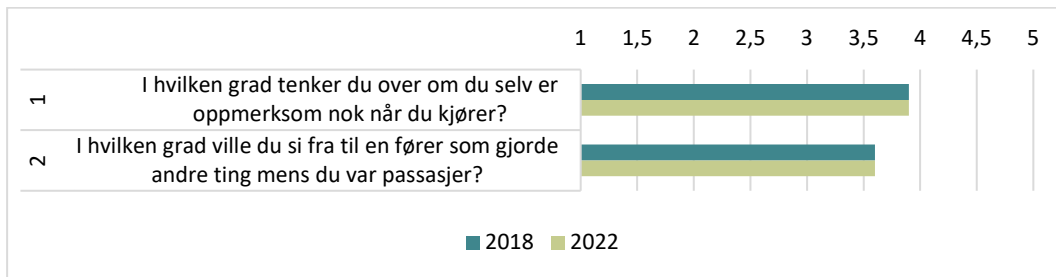
Figur 6.14 viser deltakernes svar på om de har opplevd farlige situasjoner som følge av å ha brukt ulikt utstyr i bilen. Kun de som har rapportert å ha utstyret, ble spurt om de hadde opplevd farlige situasjoner med det.



Figur 6.14: Prosentfordeling av hvor ofte deltakerne rapporterer å ha opplevd farlige situasjoner på grunn av å ha brukt utstyr i bilen. N2018 = 4256, N2022 = 3162.

De færreste har opplevd farlige situasjoner på grunn av at de har brukt tekniske systemer i bilen. Det er også svært små forskjeller mellom 2018 og 2022. Det er allikevel en tendens til at andelen som svarer «aldri» har gått noe ned. Dette kan muligens ha en sammenheng med økt utbredelse av førerstøttesystemer og andre tekniske funksjoner. Vi ser at det vanligste er å oppleve farlige situasjoner ved betjening av annet utstyr. Dette kan tyde på at disse situasjonene er spesielle og ikke spesielt relatert til typisk utstyr i bilen. Den nest vanligste årsaken er betjening av radio/musikkanlegg. Dette er en aktivitet som kan kreve en del oppmerksomhet og som heller ikke er ulovlig.

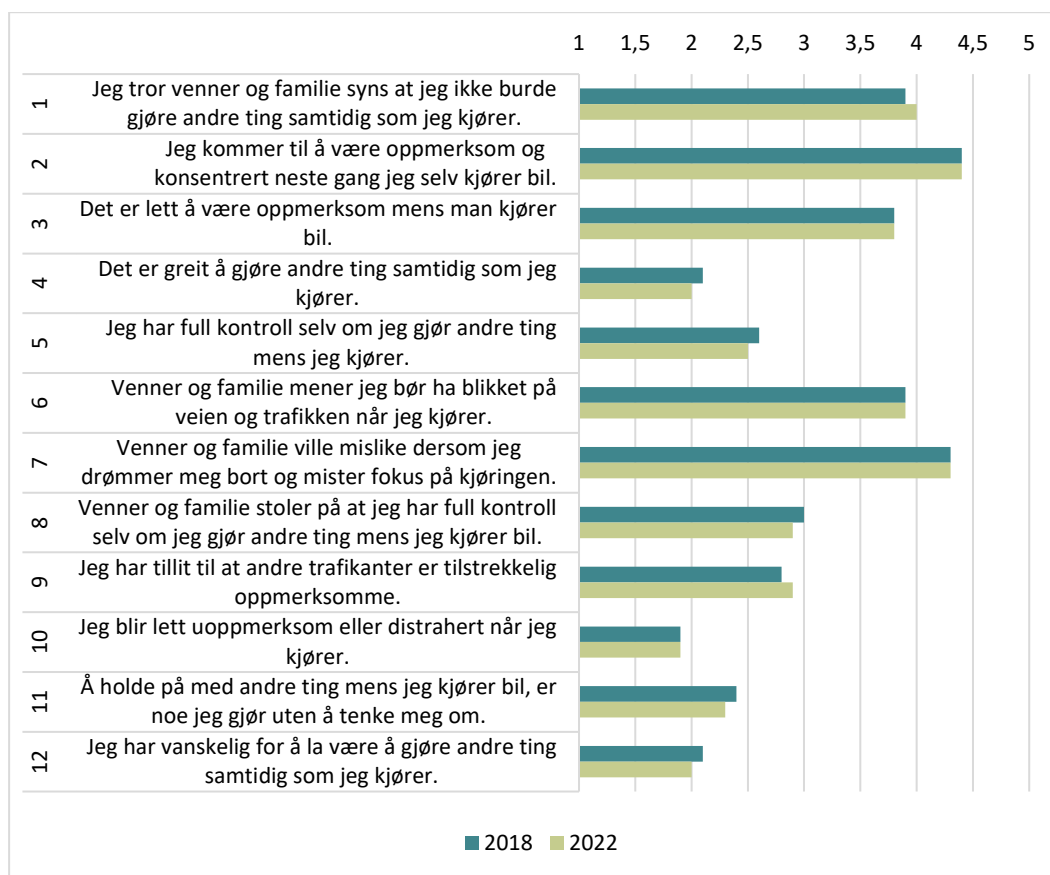
Figur 6.15 viser svar på om deltakerne selv er oppmerksomme nok når de kjører og om de ville sagt ifra dersom andre var uoppmerksomme.



Figur 6.15: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på om deltakerne er nok oppmerksomme selv, og om de ville sagt fra til en fører som ikke var det. Svaralternativer: «1 Ikke i det hele tatt», «2 I liten grad», «3 til en viss grad», «4 I stor grad» og «5 I svært stor grad». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Gjennomsnittssvarene er identiske i de to datainnsamlingene. De fleste, men ikke alle, er enige i at de er oppmerksomme nok når de kjører. Her ser det ut til at førerne generelt mener at de kan forbedre seg litt. De fleste er også enige i at de ville sagt ifra dersom føreren av bilen de satt i var uoppmerksom. Dette spørsmålet ligger litt nærmere svaralternativ 3 «Til en viss grad». Vi fant ingen effekt av alder her, men kvinner rapporterer i litt større grad ( $M=3,8$ ) å ville si ifra dersom en passasjer gjorde noe annet mens de kjørte enn menn ( $M=3,5$ ).

Figur 6.16 viser svar på en serie spørsmål hentet fra «Theory of Planned Behavior» (TPB) om holdninger og vurderinger rundt uoppmerksomhet i trafikken.

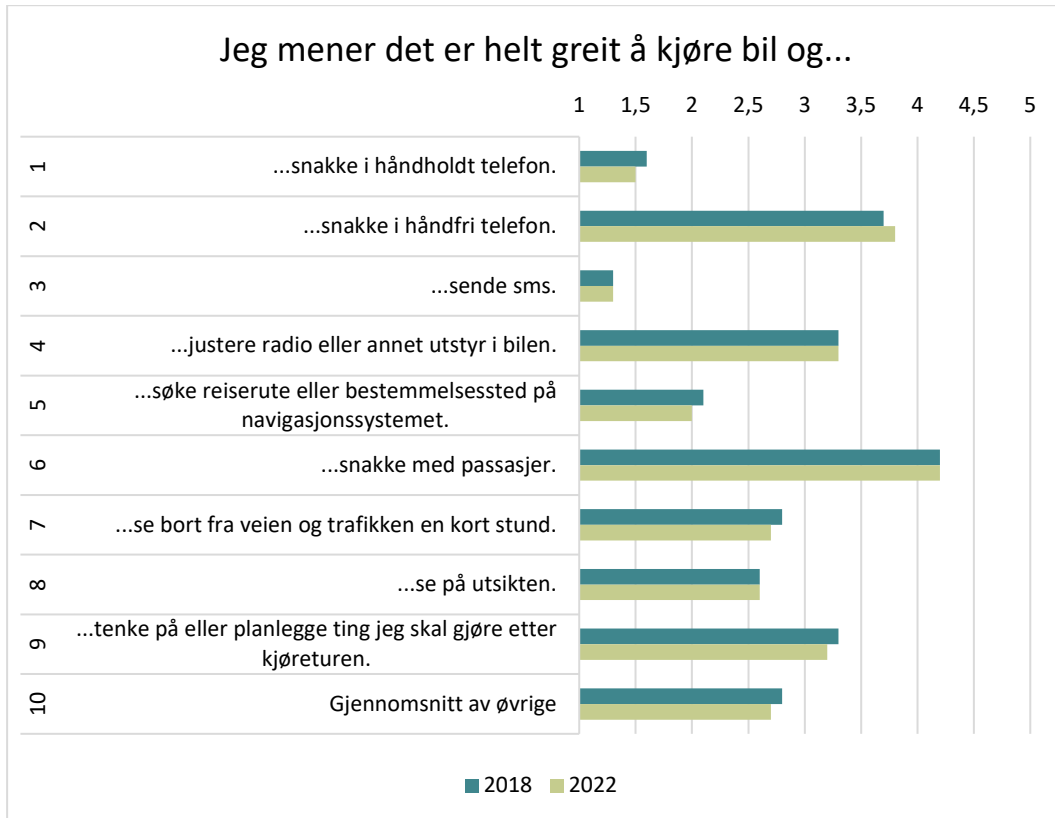


Figur 6.16: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på diverse spørsmål inspirert av TPB. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Det er ingen betydelige endringer i svarene fra 2018 til 2022. De fleste gjennomsnittsskårene går mot mer ønskelige svar over tid og dette kan være uttrykk for en svak, men systematisk bedring i befolkningen. Respondentene ser ut til å ikke bli lett uoppmerksomme når de kjører, og de syns ikke det er greit å gjøre andre ting mens de kjører. De syns også at viktige andre ville mislike om de mistet fokus på kjøringen. De har også i stor grad en intensjon om å være oppmerksomme ved neste biltur. Deres tillit til at andre trafikanter er oppmerksomme, er midt på treet.

## 6.6 Lovgivning og strategibruk

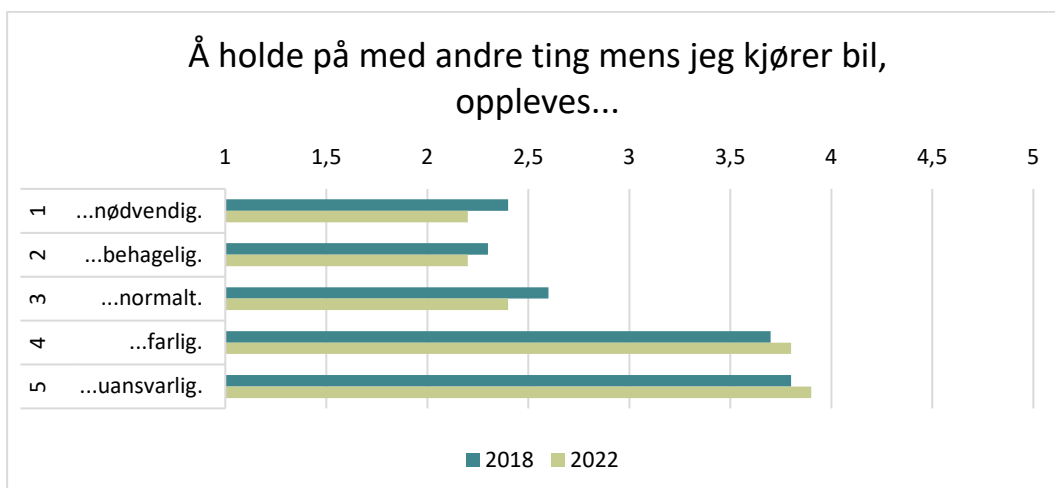
Figur 6.17 viser om deltakerne syns det er greit å gjøre ulike aktiviteter mens de kjører bil.



Figur 6.17: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på hvorvidt de syns ulike aktiviteter er greit å kombinere med å kjøre bil. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Svarene er igjen svært like mellom årene, men det synes en liten tendens til nedgang på de fleste spørsmål unntatt å snakke i håndfri telefon. De fleste syns det er helt greit å snakke med passasjerer eller i håndfri telefon. De færreste syns håndholdt telefon og teksting er greit.

Figur 6.18 viser hvordan deltakerne opplever å gjøre andre ting mens de kjører bil.

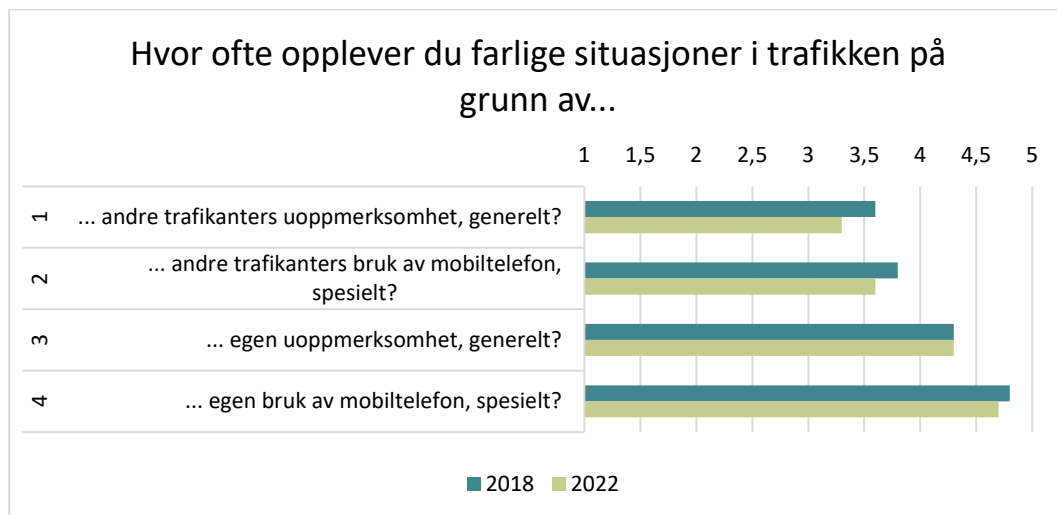


Figur 6.18: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på spørsmål om hvordan det oppleves å gjøre andre ting mens de kjører bil. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Svarene på disse fem beskrivelsene viser at de første tre ligger nærmere «uenig» og de siste to nærmere «enig». Svarene i 2022 er litt mer skjøvet mot ytterpunktene, med lavere skåre for de positive

beskrivelsene og høyere for de negative. Dette tyder på en liten utvikling i positiv retning for disse spørsmålene.

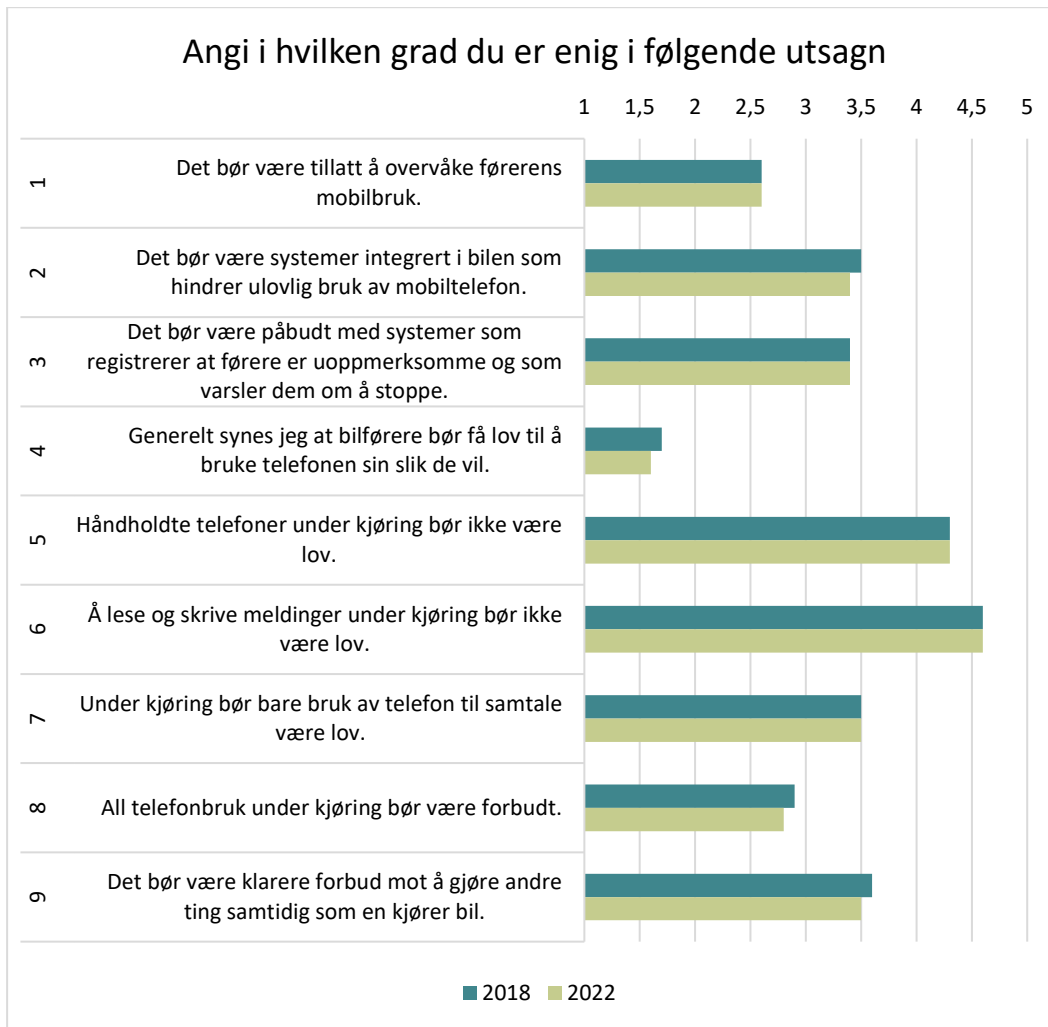
Figur 6.19 viser hvor ofte deltakerne rapporterer å oppleve farlige situasjoner på grunn av egen og andres uoppmerksomhet.



Figur 6.19: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på spørsmål om de opplever farlige situasjoner av ulike årsaker. Svaralternativer: «1 Daglig», «2 Ukentlig», «3 Flere ganger i måneden», «4 En gang i måneden eller sjeldnere» og «5 Aldri». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Igjen er svarene ganske like, men med en liten tendens til økning i hyppighet fra 2018. Dette kan tolkes som at de oftere opplever farlige situasjoner fordi de har blitt mer oppmerksom på tematikken, siden vi ikke finner en økning i andre indikatorer på andel sekundæraktivitet. Forskjellene her er uansett små og må tolkes med forsiktighet.

Figur 6.20 viser deltakernes vurdering av ulike tiltak og lovgivning for uoppmerksomhet blant bilførere.

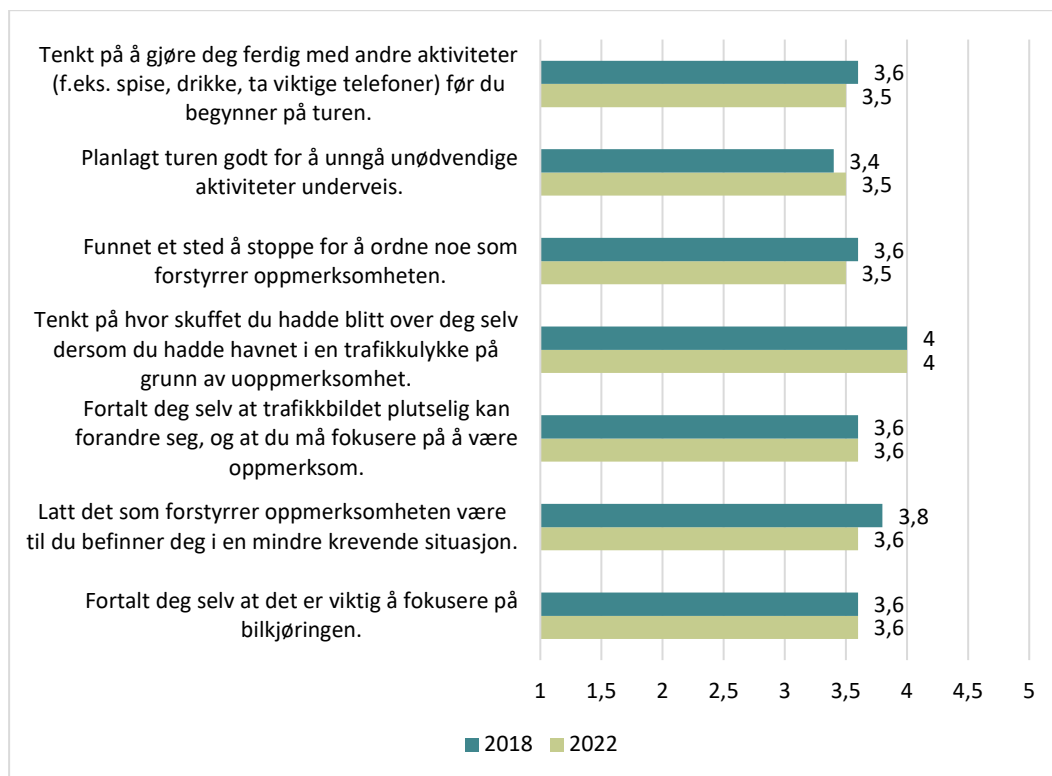


Figur 6.20: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på hvor enige deltakerne er i utsagn angående lovgivning. Svaralternativer: «1 helt uenig» til «5 helt enig». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Det minst støttede utsagnet er at bilførere bør få bruke telefonen sin slik de vil. Overvåking av telefonbruk ligger nærmest kategorien «3 verken eller» som viser at deltakerne ikke har særlig sterke meninger om et slikt inngripende tiltak. De fleste er enige i at håndholdte telefoner bør være ulovlig og at man ikke burde få lese og skrive meldinger.

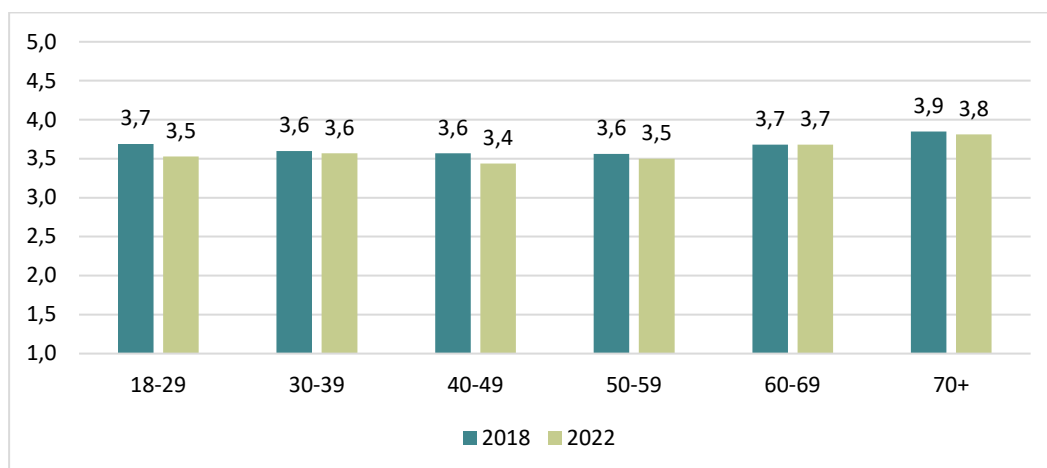
Figur 6.21 viser deltakernes vurdering av hvor ofte de bruker ulike strategier for å holde seg oppmerksomme når de kjører bil.





Figur 6.21: Gjennomsnittsskåre fra de to undersøkelsene på spørsmål om hvor ofte de bruker ulike strategier for å unngå å bli uoppmerksom. Svaralternativer: «1 I svært liten grad», «2 I liten grad», «3 I noen grad», «4 I stor grad» og «5 I svært stor grad». N2018 = 4256, N2022 = 3162.

Svarene på strategibruk er svært like, og ligger jevnt over mellom «3 i noen grad» og «4 i stor grad», som indikerer at førerne bruker disse strategiene i ganske utstrakt grad. Vi finner en liten kjønnseffekt på strategibruk, der kvinner (M=3,74) rapporterer å bruke strategier i litt større grad enn menn (M=3,56). Ved å dele alder opp i to like grupper, finner vi også at førere over 56 år bruker strategier oftere (M=3,73) enn de under 56 år (M=3,55). Kanskje kan dette henge sammen med den kjente effekten av at menn er mindre risikounnvikende, og derfor ikke er like motivert til å unngå sekundæraktivitet mens de kjører (Turner & McClure, 2003). Figur 6.22: Fordeling av gjennomsnittsskåre på strategibruk over de to utvalgene fordelt på aldersgrupper. Figur 6.22 viser fordelingen av gjennomsnittlig strategibruk over de to utvalgene fordelt på aldersgrupper.



Figur 6.22: Fordeling av gjennomsnittsskåre på strategibruk over de to utvalgene fordelt på aldersgrupper.

Her ser vi at forskjellene er svært små, og at alderseffekten særlig skyldes at de aller eldste rapporterer litt høyere strategibruk. Vi finner ingen effekt av å være yrkessjåfør på hvor ofte man rapporterer å bruke strategier for å unngå uoppmerksomhet.

## 6.7 Kunnskap

Deltakerne ble stilt noen spørsmål om hva som er lovgivningen rundt sekundæraktiviteter i Norge. Tabell 6.5 viser disse svarene.

Tabell 6.5: Deltakernes svar på faktaspørsmål rundt lovgivningen til sekundær oppgaver. Prosent (N2018 = 4256, N2022 = 3162). Fet skrift indikerer rett svar.

Påstand		2018	2022
En bilfører kan bruke mobiltelefonen under kjøring, til å starte opp, gjennomføre og avslutte en samtale, dersom mobiltelefonene er håndfrie eller er plassert i en holder.	<b>1: Sant</b>	<b>78</b>	<b>74</b>
	2: Usant	10	12
	3: Vet ikke	12	14
Det er forbudt for fører å skrive eller sende meldinger under kjøring.	<b>1: Sant</b>	<b>92</b>	<b>94</b>
	2: Usant	3	2
	3: Vet ikke	5	4
Det er lov for bilføreren å bruke telefonen som navigasjonssystem under kjøring, så lenge den er plassert i en holder.	<b>1: Sant</b>	<b>57</b>	<b>60</b>
	2: Usant	18	19
	3: Vet ikke	25	21
For en bilfører er all bruk av mobiltelefon under kjøring forbudt.	1: Sant	24	29
	<b>2: Usant</b>	<b>65</b>	<b>59</b>
	3: Vet ikke	11	12

De fleste virker orientert om at det er lov med fastmontert telefon. De fleste sier også at det er forbudt å sende meldinger, selv om det er noen som er usikre på dette. Noe mer tvil finnes omkring bruken av telefon som navigasjonssystem og om all bruk av telefon er forbudt. Mer enn en av fire rapporterer at all bruk av mobiltelefon under kjøring er forbudt. Her kan det virke å ha vært litt uklart for deltakerne hva som har vært ment siden lovverket ikke forbyr all bruk, men håndholdt bruk. Vi ser ingen tydelige endringer fra 2018 til 2022 på disse spørsmålene.

Når det gjelder bakgrunnsfaktorer, er andelen riktige svar høyere for dem med høy utdanning for den første og siste påstanden. For påstanden om meldinger er det ingen signifikante sammenhenger med bakgrunnsfaktorene, noe som trolig henger sammen med at andelen riktige svar er så høy totalt (92 % og 94 %). For påstanden om bruk av telefonen som navigasjonssystem er andelen riktige svar noe lavere blant de eldste førerne, og høyere blant førere i storby. For påstanden om at all bruk er forbudt, er andelen riktige svar høyere blant yrkesaktive, og også blant eldre førere.

## 6.8 Hadde de lagt merke til kampanjen?

Tabell 6.6 viser andelen deltakere som rapporterte å ha sett en kampanje om oppmerksomhet blant bilførere i begge årene. Tabell 6.7 viser hvem deltakerne mente stod bak kampanjen de hadde sett.

Tabell 6.6: Prosentandelen deltakere som rapporterte å ha sett en kampanje om oppmerksomhet.

	2018 (N=4256)	2022 (N=3162)
Har du i det siste lagt merke til en kampanje om oppmerksomhet i trafikken?	19	40

Tabell 6.7: Hvilken avsender deltakerne assosierte med kampanjen de rapporterte å ha sett. Flere svar var mulig. Prosent regnet av totalt antall deltakere pr år.

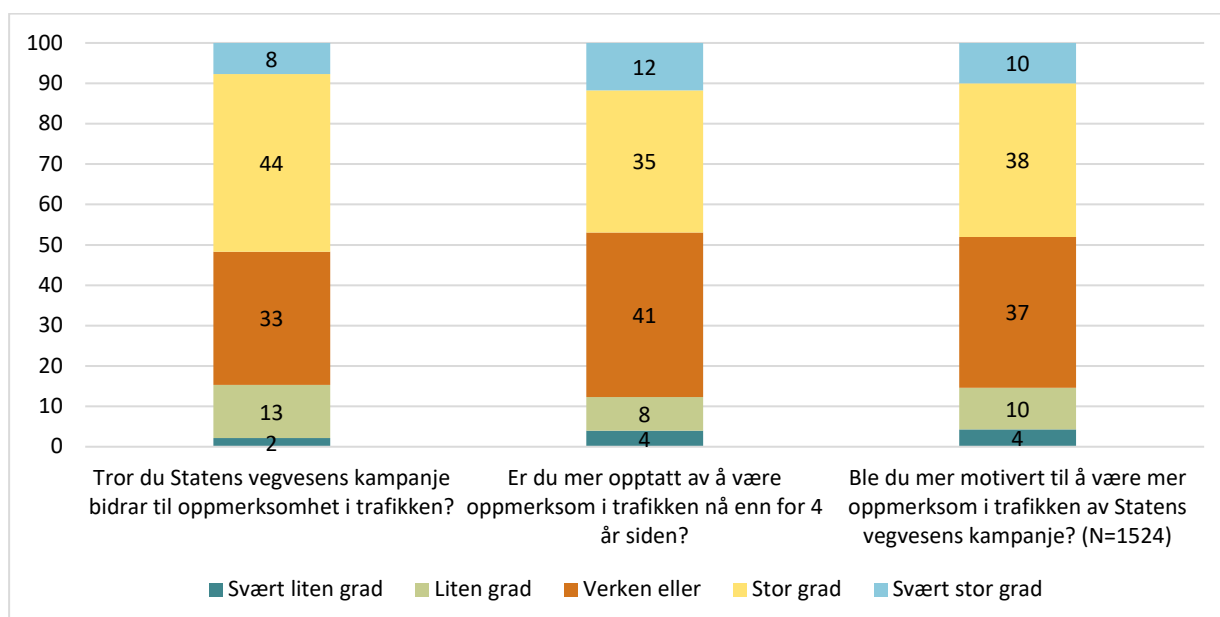
		2018 (N=4256)		2022 (N=3162)	
		Prosent	Antall	Prosent	Antall
Hvem stod bak kampanjen?	Trygg Trafikk	7	296	14	427
	Statens vegvesen	11	462	24	749
	Politiet	1	53	8	268
	Andre	1	26	1	23
	Husker ikke	5	207	9	285

Det er en tydelig økning i andelen som rapporterte å ha sett en kampanje. Det er også en tydelig økning i andelen som rapporterer å ha sett en kampanje fra Statens vegvesen fra 2018 til 2022. Den lave andelen som rapporterer å ha sett SVV sin kampanje kan tyde på at deltakerne som regel ikke legger tydelig merke til avsenderen, selv om de i større grad rapporterer å ha sett en kampanje etter kampanje-perioden. Vi fant ingen kjønns- eller alderseffekt blant dem som rapporterte å ha sett en kampanje.

Det er en liten, men statistisk signifikant, effekt av at de som rapporterte å ha sett en kampanje, hadde lavere selvrapportert sekundæraktivitet (M=1,83) enn de som ikke hadde sett (M=1,95) totalt i begge utvalgene. Denne nedgangen var litt større i 2018 (-0,11) og i 2022 (-0,09). Dette tyder på at de som rapporterer å ha sett en kampanje generelt driver mindre med sekundæraktivitet, og at det ikke er en effekt av faktisk å ha sett en kampanje.

Etter å ha blitt vist utvalgt materiale fra denne kampanjen, økte andelen som hadde lagt merke til denne spesifikke kampanjen, til 48 % (N=1518). Det er mange aktører som har hatt medieoppslag av ulik karakter om uoppmerksomhet i trafikken de siste årene. Det er derfor ikke overraskende at mange først husker kampanjen når de ser spesifikt kampanjemateriale.

Deltakerne i etterundersøkelsen ble spurt om sin vurdering av kampanjens effekt. Dette er presentert prosentvis i figur 6.23.



Figur 6.23: Deltakerne i etterundersøkelsens vurderinger av kampanjens effekt for seg selv og folk flest. Prosent. N=3162.

Vi ser lignende svarmønster for de tre spørsmålene. De fleste tenker at kampanjen kan bidra til å bedre oppmerksomhetsnivået og at de selv er mer oppmerksomme. De som hadde sett kampanjen, ble også spurt om kampanjen hadde motivert dem, og de fleste svarer «i stor grad» eller «verken eller» på dette. Det var ingen forskjeller mellom kjønns- eller aldersgrupper på disse tre spørsmålene.

For dem som svarte «3 verken eller», «4 Stor grad» og «5 Svært stor grad» på spørsmålet om kampanjen hadde motivert dem, kom det et åpent oppfølgingsspørsmål om hva det var ved kampanjen som motiverte dem. For de som svarte under 3, lød spørsmålet «Hva var det med kampanjen som ikke påvirket deg? Disse svarene er vist i henholdsvis vedlegg 7 og vedlegg 8. Det kom svært mange kommentarer til dette åpne spørsmålet. For mange virker det som en økt bevissthet er gjennomgangstema. De skriver blant annet «At all uoppmerksomhet (...) virker forstyrrende for uaktsom kjøring». Denne økte bevisstheten kan både være om hvor lite som skal til og hvor store konsekvensene kan være.

For dem som rapporterte å ikke bli påvirket, nevnte flere at de allerede var nokså bevisste på tematikken. De syntes også at informasjonen druknet litt i mediebildet. Andre påpeker at uoppmerksomhetsatferd ofte er gammel vane, og derfor vanskelig å gjøre noe med. Andre skriver at de ikke var klar over at det var en holdningskampanje.

Deltakerne fikk også mulighet til å spille inn måter å redusere uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken på. Disse er vist i vedlegg 9. Flere ønsker strengere lover eller høyere straffer, mens andre peker på fortsatt bruk av kampanjer og politikontroll. Andre fremstår teknologioptimistiske, med å foreslå at problemet snart løser seg når vi får selvkjørende biler. Andre ønsker sterke historier som skal vekke andre til mulige konsekvenser: «Fortelle ekte historier fra ekte ulykker - konsekvenser som endrer liv og helse».

I tillegg ba vi om kommentarer til selve undersøkelsen. Flere synes undersøkelsen var lang og omfattende. Mange synes det var bra at vi tok opp et tema de tenker er viktig.

## 6.9 Mobilbruk

Vi spurte deltakerne i begge år om de noen gang brukte mobilen mens de kjørte bil selv. De som gjorde det, ble spurt om hva slags telefon de brukte. Disse fordelingene er vist i tabell 6.8.

Tabell 6.8: Deltakernes svar på om de noen gang bruker mobiltelefon mens de kjører bil, og i så fall hva slags telefon. N2018 = 4256, N2022 = 3162. Prosent.

Bruker du noen gang mobiltelefonen mens du kjører bil? (%)		2018	2022
Ja	Håndholdt	15	7
	Håndfri	39	40
Nei		46	53

Vi ser at det har skjedd en liten nedgang over tid i andelen som bruker mobiltelefon mens de kjører. Denne er også statistisk signifikant med en liten effektstørrelse ( $p < 0,001$ ,  $df = 7416$ ,  $t = -5,94$ , Cohen's  $d = -0,14$ ). Det er også et skifte mot at det er færre som rapporterer å bruke håndholdt telefon i 2022 enn i 2018.

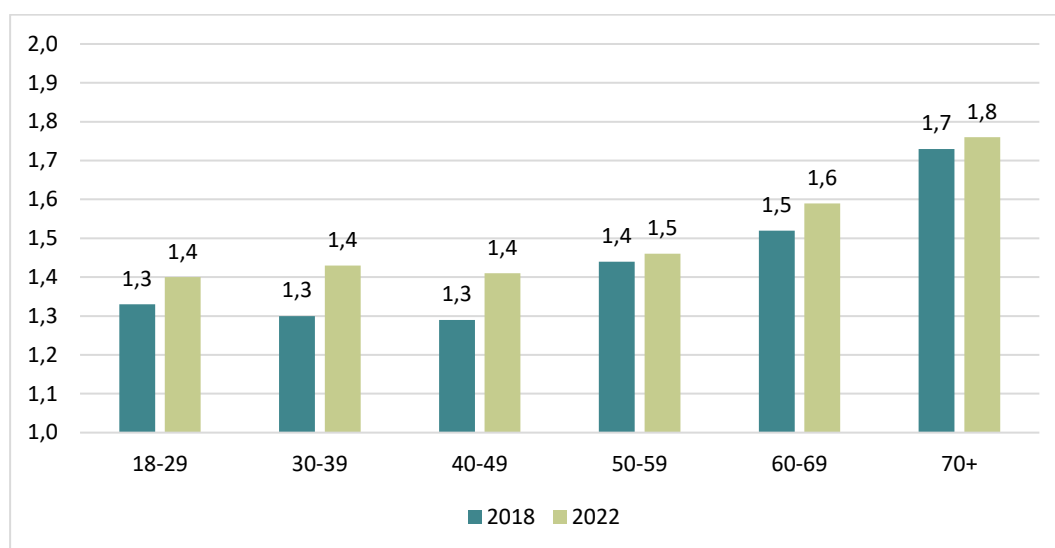
Deltakerne som rapporterte å bruke telefon mens de kjører, ble også spurt om de noen ganger stanset for å gjøre dette. 26 % stopper som regel for å bruke telefonen i 2018, mot 24 % i 2022. 20 % rapporterte å aldri stanse i 2018, mens kun 15 % rapporterte å aldri stanse i 2022. Dette kan ses i lys av at færre bruker håndholdt mobil i 2022 enn 2018, slik at de fleste nok i mindre grad vil se det som nødvendig å stoppe for å bruke håndfri mobil.

Tabell 6.9 viser en fordeling av mobilbruk på kjønn og alder over år. De to sammenligningene av kjønn og alder er uavhengige av hverandre, mens begge er fordelt over år.

Tabell 6.9: Bruker du noen gang mobiltelefonen samtidig som du kjører bil? (Ringe, motta samtaler, sende/motta meldinger, surfe eller gjøre andre ting med telefonen.) Dette spørsmålet er fordelt på kjønn og deretter alder.

Kjønn/Alder Kategori	År	Antall	Prosent
Mann	2018	1298	58
	2022	960	50
	Total	2258	54
Kvinne	2018	1001	49
	2022	526	43
	Total	1527	47
Under 56 år	2018	1494	66
	2022	943	58
	Total	2437	63
Over 56 år	2018	805	40
	2022	545	36
	Total	1350	38
Total	2018	2299	54
	2022	1486	47
	Total	3785	51

Det er totalt sett noen flere som rapporterer å noen ganger bruke telefonen enn de som ikke gjør det. Det er en tendens til at menn rapporterer å gjøre dette oftere enn kvinner, og forskjellen er statistisk signifikant ( $\chi^2= 40,2$ ,  $df = 1$  (7413),  $p < 0,001$ ). Det er også en sterk tendens til at yngre førere gjør dette oftere enn eldre ( $\chi^2= 448$ ,  $df = 1$  (7411),  $p < 0,001$ ). Det er en signifikant nedgang for hele utvalget fra 2018 til 2022 ( $\chi^2= 35,2$ ,  $df = 1$  (7418),  $p < 0,001$ ). Vi finner også at yrkessjåfører bruker mobilen mindre enn øvrige ( $\chi^2= 19,4$ ,  $df = 1$  (7418),  $p < 0,001$ ). Figur 6.24 viser forskjellen i mobilbruk mellom de to utvalgene fordelt på aldersgrupper.



Figur 6.24: Fordeling av andelen som rapporterer mobilbruk fra de to utvalgene fordelt på aldersgrupper. 1=bruker mobil, 2=bruker ikke mobil.

Her ser vi hvordan stadig flere svarer at de ikke bruker mobil i 2022 enn i 2018. Denne nedgangen i mobilbruk er jevn over alle aldersgruppene, og litt sterkere der mobilbruken var hyppigst i 2018: blant de under 50 år.

## 6.10 Selvrapporterte ulykker

I 2018 rapporterte 12,4 % å ha opplevd et trafikkuhell de siste fem årene. I 2022 svarte 11,5 % å ha hatt et uhell siste fem år. Dette tilsvarer 526 personer i 2018 og 363 personer i 2022. Disse fikk noen oppfølgende spørsmål om det siste uhellet, for å undersøke om oppmerksomhet kan ha vært en avgjørende faktor. Tabell 6.10 viser svar på hva slags uhell deltakerne rapporterer å ha vært i.

Tabell 6.10: De deltakerne som rapporterer å ha vært i et uhell, rapporterer hva slags uhell de var innblandet i. Sortert synkende etter forekomst i 2018.

Hva slags uhell var du innblandet i?	År	
	2018 N=526	2022 N=363
Kjørte på trafikant/kjøretøy bakfra	13%	7%
Ble påkjørt bakfra	12%	13%
Kjørte utfor veien eller kjørte på rekkverk	11%	12%
Rygget på trafikant/kjøretøy	10%	6%
Annet	10%	11%
Kollisjon med kryssende trafikant/kjøretøy	9%	8%
Kjørte eller rygget på fast gjenstand eller ujevnhet i veibanen	9%	9%
Kollisjon med dyr	6%	5%
Kjørte på parkert kjøretøy	6%	7%
Kollisjon med møtende trafikant/kjøretøy (ikke forbikjøring)	5%	11%
Kollisjon med møtende trafikant/kjøretøy (ikke forbikjøring)	5%	4%
Kjørte utfor veien eller kjørte på rekkverk	3%	2%
Uhell ved skifte av kjørefelt	2%	3%
Kollisjon under forbikjøring	1%	2%
Ble påkjørt under stans i veikanten	1%	0%

Det er noen små endringer mellom de to datainnsamlingene, men antallet i hver celle blir så lavt at dette kan skyldes tilfeldig variasjon. Uhell der deltakerne kjører på biler bakfra, som kan tenkes å skyldes uoppmerksomhet blant bilførerne, ser ut til å ha gått noe ned. Allikevel rapporterer flere at det har skjedd med dem. Disse tallene er allikevel nokså små.

Tabell 6.11 viser hva slags motpart det var i uhellene.

Tabell 6.11: Deltakerne rapporterer hva slags motpart de hadde i uhellene sine. Sortert synkende etter forekomst i 2018.

Hva slags motpart var det i uhellet?	År	
	2018 N=526	2022 N=363
Personbil/liten varebil	64%	63%
Annet	28%	25%
Stor varebil/kombibil/minibuss	2%	2%
Buss	2%	2%
Lastebil	1%	3%
Vogntog (trailer)	1%	2%
Motorsykel/moped	1%	1%
Trikk (sporvogn)	0%	0%
Sykkel	0%	1%
Fotgjenger	0%	1%

Det er ingen tydelige endringer i hvem som var motpart i uhellene.

Tabell 6.12 viser hvem deltakerne rapporterer som skyldig i uhellene.

Tabell 6.12: Deltakernes vurdering av hvem som var skyldig i uhellet.

Hvem var skyld i uhellet?	År	
	2018	2022
Jeg selv	64%	55%
Motparten	29%	38%
Delt ansvar	7%	7%

Vi ser en liten nedgang i at deltakerne tenker at de selv var skyld i uhellet. Saker der de anser at skylden var delt, har holdt seg lik.

De som selv hadde ansvar for uhellet eller delte ansvar, ble fulgt opp med et spørsmål om hvilke former for uoppmerksomhet som eventuelt forårsaket uhellet. Disse svarene er presentert i tabell 6.13.

Tabell 6.13: Hvilke aktiviteter som ifølge deltakerne bidro til at uhellet de opplevde skjedde. Spørsmålet er bare stilt til dem som helt eller delvis hadde skyld i uhellet.

Var noen av følgende aktiviteter medvirkende til at uhellet skjedde?	2018 N=375		2022 N=225	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Samtale med passasjer	16	4	12	5
Samtale med barn i baksetet	5	1	3	1
Insekt i bilen	2	1	2	1
Røyking	0	0	3	1
Spising/drikking	1	0	4	2
Lesing/kikking på reklameplakat eller reklameskilt	0	0	2	1
Leting etter husnummer/gatenavn	3	1	3	1
Lesing av kart (papirkart eller kartbok)	0	0	0	0
Lesing av kart på mobiltelefonen	0	0	1	0
Betjening av integrert navigasjonsutstyr	1	0	1	0
Lesing av veivisningsskilt	7	2	4	2
Betjening av musikkanlegg/radio el.l.	5	1	7	3
Gjenstand som falt ned inne i bilen	3	1	2	1
Justering av utstyr i bilen (sete, bilbelte, solskjerm, vindu, ventilasjon/varmeanlegg el.l.)	3	1	1	0
Dagdrømming, eller du var opptatt av å tenke på ting eller hendelser utenfor trafikksituasjonen	61	16	32	14
Klesskifte/barbering/sminking (el. l)	0	0	1	0
Andre aktiviteter/hendelser inne i bilen	14	4	6	3
Andre aktiviteter utenfor bilen	53	1	28	12
Telefonsamtale*	0	0	3	1
Skrive melding*	1	0	2	1
Søke på nett på telefonen*	1	0	1	0
<b>Totalt</b>	<b>176</b>	<b>47</b>	<b>118</b>	<b>52</b>

Note. \* bare de som rapporterte å ha brukt mobilen mens de kjører bil ble stilt disse spørsmålene.

Det er ingen store endringer i hvilke faktorer som bidro til at uhellet skjedde. Totalt sett øker andelen som rapporterer disse faktorene litt. Siden uhell heldigvis er sjeldne hendelser på norske veier, er det vanskelig å få gode data på dem. Det ser allikevel ut til at omtrent halvparten av dem som rapporterer uhell i vår undersøkelse, finner at en av disse sekundæraktivitetene var medvirkende.

Tabell 6.14 viser hvorvidt deltakerne mener at deres uhell kunne vært unngått dersom de selv var mer oppmerksomme.

Tabell 6.14: Deltakernes vurdering av hvorvidt deres uhell kunne vært unngått dersom de var mer oppmerksomme. Prosent.

Tror du uhellet kunne vært unngått dersom du hadde vært tilstrekkelig oppmerksom?	År	
	2018 (N=336)	2022 (N=363)
Ja, helt sikkert	27	21
Ja, trolig	20	18
Nei, trolig ikke	29	28
Nei, helt sikkert ikke	23	33

Det ser ut til at noen færre tenkte at uhellet kunne vært unngått med mer oppmerksomhet i 2022. Trenden virker å være at deltakerne i mindre grad tenker at uhellet skyldes deres egen uoppmerksomhet. Vi finner ingen alders- eller kjønnseffekt på hvorvidt deltakerne tenker at uhellet kunne vært unngått. De som bor i spredtbygd strøk mener i mindre grad at uhellet kunne vært unngått med økt oppmerksomhet. Det kan være fordi det er andre grunner til ulykker i spredtbygde strøk. Endringen over tid kan være en endring i faktiske årsaker til ulykkene, eller at deltakerne i mindre grad ser egen uoppmerksomhet som årsak, uten at dette kan begrunnes ytterligere i datagrunnlaget her.

Vi kan også undersøke hvilke variabler som kan forklare hvem som rapporterer å ha vært i et trafikkuhell de siste fem årene. En regresjonsmodell i tre trinn er presentert i tabell 6.15.

Tabell 6.15: Logistisk regresjonsmodell som predikerer hvorvidt deltakerne rapporterer å ha vært i noen trafikkuhell med bil de siste fem årene.

	Trinn 1: Distraksjon		Trinn 2: Demografi		Trinn 3: strategi, kunnskap og kampanje	
	Odds ratio	p	Odds ratio	p	Odds ratio	p
Selvrapportert distraksjon	1,89	< ,001	1,56	0,004	1,50	0,011
Lengde kjørt (1000 km)			1,01	0,001	1,01	0,001
Kjønn Mann=0, Kvinne=1.			0,79	0,095	0,81	0,121
Utdannelse <sup>a</sup>			1,09	0,425	1,07	0,515
Alder			1,01	0,059	1,01	0,064
Bosted <sup>b</sup>			0,96	0,444	0,96	0,461
Hyppighet av selvrapportert strategibruk					0,93	0,367
Kunnskap					0,96	0,704
Sett SVV kampanje Nei=0, Ja=1					0,95	0,690
Forklart varians (R <sup>2</sup> )	0,01		0,03		0,03	

Note. Avhengig variabel: «Har du hatt noen trafikkuhell med bil de siste fem årene?» 0=nei, 1=ja.

<sup>a</sup> 1= Grunnskole, 2=Videregående, 3=Høyere utdanning. <sup>b</sup> 1=over 50 000 innbyggere, 2=under 50 000 innbyggere, 3=Tettsted, 4=Spredtbygd.

Vi ser at de som rapporterer å være mer uoppmerksom også oftere har vært involvert i trafikkuhell siste fem årene. Selv når vi kontrollerer for andre nøkkelvariabler er det en tydelig økt sannsynlighet for at de som rapporterer høyere sekundæraktivitet også rapporterer uhell. Det å kjøre lenger er en signifikant prediktor av å være involvert i uhell. Ellers har modellen lav forklart varians, og vi kan anta at andre forhold enn de vi har målt her er viktige for å forklare om man rapporterer å ha vært i et trafikkuhell eller ikke.



## 6.11 Multivariat analyse (SEM) av uoppmerksomhet i nullpunktundersøkelsen

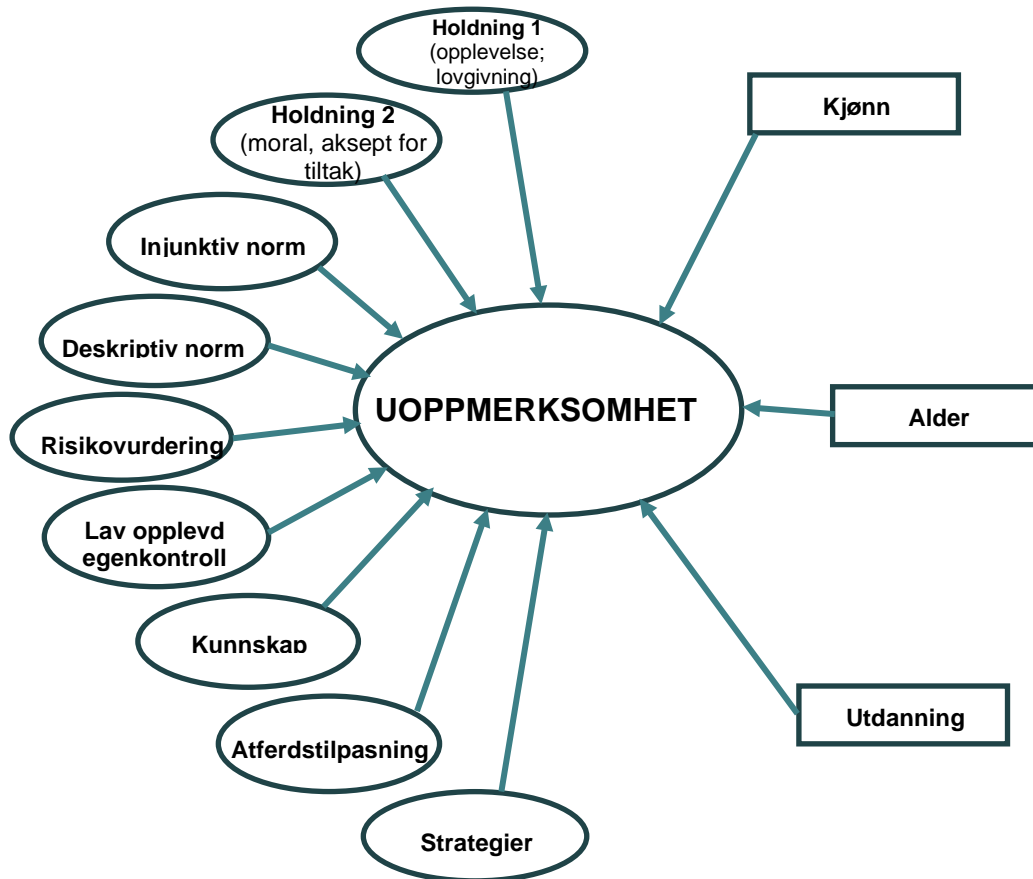
For å få en bedre forståelse av hvordan forekomst av uoppmerksomhet henger sammen med ulike kjennetegn ved trafikantene, slik som holdninger, kunnskap, strategier, sosiale normer, opplevd kontroll, osv., samt bakgrunnsfaktorer som kjønn, alder mm., ble det gjennomført en multivariat analyse av spørreskjemadataene ved hjelp av "structural equation modelling" (SEM). Analysen ble gjennomført i forbindelse med nullpunktundersøkelsen og er utført kun på dataene fra den undersøkelsen. Denne ble utført tidligere for å møte et informasjonsbehov i kampanjearbeidet. Det ble ikke gjennomført noen ny SEM-analyse av data fra etterundersøkelsen, da det ikke er grunn til å tro at de interne sammenhengene mellom bakgrunnsvariabler og forekomst av uoppmerksomhet endrer seg over tid.

I SEM-analysen betraktes de enkelte observerte variablene (svar på spørsmålene) som *indikatorer* på mer generelle *latente variabler*, og analysen beregner sammenhenger mellom de latente variablene, basert på en modell for hvilke sammenhenger som er interessante å analysere. Vi gjennomførte først en faktoranalyse av svarene på alle spørsmålene i undersøkelsen, og på grunnlag av denne bestemte vi hvilke latente variabler som skulle inngå i modellen. Modellen som viser sammenhengen mellom de latente variablene, blir kalt en *strukturmodell* – derav navnet på analysemetoden, mens modellen over sammenhenger mellom hver latent variabel og indikatorene for variabelen blir kalt en *målemodell*. Det vil da være en målemodell for hver av de latente variablene.

Figur 6.25 viser den generelle strukturmodellen for vår analyse. Modellen er en regresjonsmodell hvor forekomst av uoppmerksomhet er avhengig variabel, og de øvrige latente variablene er uavhengige variabler.

Tabell 6.16 viser regresjonskoeffisientene for analysen som predikerer selvrappert sekundæraktivitet. Den variabelen som i størst grad forklarer uoppmerksomhet, er lav opplevd egenkontroll. Høy skåre på denne variabelen betyr at en har lett for å være uoppmerksom, at sekundær oppgaver er noe en gjør uten å tenke seg om og/eller at en har vanskelig for å la være å gjøre andre ting mens en kjører. Koeffisienten på 0,56 betyr 28 % forklart varians.

Det er en sammenheng med alder, slik at høyere alder er forbundet med lavere forekomst. Noe overraskende er det en sammenheng mellom kunnskap og uoppmerksomhet, som innebærer at de som i størst grad mener at alle som gjør andre ting mens de kjører, er uoppmerksomme, også er de som selv er mest uoppmerksomme.



Figur 6.25: Modell for forklaring av faktorer som påvirker uoppmerksomhet hos bilførere. Ellipser indikerer latente variabler i SEM-analysen.

Det er også flere andre koeffisienter som er statistisk signifikante selv om de er lave, noe som forklares av at antallet respondenter er svært høyt. Noen av de statistisk signifikante sammenhengene har følgelig liten praktisk betydning, da en koeffisient på 0,10 eller lavere forklarer mindre enn 1 % av variasjonen i den avhengige variabelen.

Tabell 6.16: Standardiserte regresjonskoeffisienter for SEM-analysen. **Fet skrift:  $p < 0,01$ .**

Prediktor	Koeffisient
Holdning 1	<b>-0,14</b>
Holdning 2	-0,01
Injunktiv norm	-0,03
Deskriptiv norm	0,03
Risiko-vurdering	-0,00
Opplevd egenkontroll	<b>0,53</b>
Kunnskap	<b>0,31</b>
Atferdstilpasning	<b>0,12</b>
Strategier	-0,03
Kjønn	0,03
Alder	<b>-0,16</b>
Utdanning	<b>0,08</b>
$R^2$ (forklart varians)	0,56

I tillegg til denne analysen ble det gjennomført tilsvarende SEM-analyser for fire undergrupper av uoppmerksomhet, som ble benevnt henholdsvis "ikke-intendert uoppmerksomhet", "normale sekundæraktiviteter", "kognitiv distraksjon", og "særlig belastende sekundæraktiviteter". Koeffisientene for disse analysene skilte seg ikke vesentlig fra det som ble funnet for uoppmerksomhet totalt, som vi har vist her. Disse er også gjennomgått i tidligere kapittel om sekundæraktivitet. For mer detaljert beskrivelse av SEM-analysene viser vi til arbeidsdokumentet fra nullpunktundersøkelsen (Sagberg og Johansson, 2018).

## 6.12 Regresjonsanalyse av selvrapportert sekundæraktivitet over tid

I tillegg til å undersøke faktorstrukturen til uoppmerksomhet, har vi gode muligheter for å gjøre ulike analyser i dette datasettet. For eksempel analyser som kan gi bedre innsikt i segmentene i befolkningen og hva som påvirker hvorvidt noen driver med sekundæraktivitet. Vi har også et ønske om å teste variabler foreslått i teorier som TPB for å se om de kan predikere selvrapportert sekundæraktivitet og hvorvidt dette endrer seg over tid.

Tabell 6.17 viser en slik trinnvis multippel regresjonsmodell som predikerer selvrapporterte sekundær-oppgaver over tid. For TPB-variablene har vi brukt faktorstrukturen fra SEM-analysen i nullpunktundersøkelsen for å gjenskape de latente faktorene som ble funnet der (Sagberg & Johansson, 2019):

- Holdning 1
  - Er det greit å kjøre bil og gjøre andre ting?
  - Å gjøre andre ting mens man kjører oppleves farlig/normalt
  - Vurdering av lovgivning
- Holdning 2
  - Moral, det bør være tillatt å (...)
  - Aksept for tiltak som tasteplasser eller integrerte systemer i bilen
- Injunktiv norm – hva mener andre at jeg bør gjøre?
- Deskriptiv norm – hva tror jeg andre gjør?
- PBC (*Perceived behavioral control*) – Hvorvidt deltakerne opplever at de selv kan kontrollere grad av sekundæraktivitet (opplevd atferdskontroll)
- Atferdstilpasning – hvorvidt vær og trafikkforhold påvirker grad av sekundæraktivitet
- Strategier – hvilke tiltak gjør de for å unngå sekundæraktiviteter
- Kunnskap – om konsekvenser og omfang
- Risikovurdering – i hvilken grad er de ulike aktivitetene forbundet med økt risiko?

Disse er også presentert i sin helhet i vedlegg 5.

Tabell 6.17: Trinnvis multipl regressjon med selvrapportert distraksjon som avhengig variabel.

	Trinn 1: Undersøkelsesår		Trinn 2: Demografi		Trinn 3: TPB	
	Beta	p	Beta	p	Beta	p
Undersøkelsesår: 2018 – 2022	-0,203	<,001	-0,214	<,001	-0,136	<,001
Hvor langt kjørt (km)			0,073	<,001	0,059	<,001
Kjønn						
Mann=0, Kvinne=1			-0,234	<,001	-0,044	0,019
Alder			-0,389	<,001	-0,192	<,001
Utdannelse <sup>a</sup>			0,146	<,001	0,072	<,001
Bosted <sup>b</sup>			0,001	0,892	-0,011	0,242
Holdning 1 - opplevelse sekundær oppg. & lovgiv.					0,174	<,001
Holdning 2 - moral & tiltaksaksept					-0,051	<,001
Injunktiv norm					-0,007	0,432
Deskriptiv norm					0,113	<,001
PBC (opplevd atferdskontroll)					0,280	<,001
Atferdstilpasning					0,101	<,001
Strategier					-0,042	<,001
Kunnskap					-0,013	0,183
Risikovurdering					-0,069	<,001
Forklart varians (R <sup>2</sup> )	0,01		0,20		0,44	

Note. <sup>a</sup> 1= Grunnskole, 2=Videregående, 3=Høyere utdanning. <sup>b</sup> 1=over 50 000 innbyggere, 2=under 50 000 innbyggere, 3=Tettsted, 4=Spredtbygd.

Vi valgte å gjøre denne analysen i tre trinn for å fremheve bidraget til hvert sett med prediktorer. Forklart varians øker signifikant for hver modell, opp til 44 %. Vi introduserer først en variabel som tar høyde for utvalgsåret. Denne effekten minsker noe i størrelse når alle de andre variablene blir inkludert, men forblir statistisk signifikant. Dette betyr at nedgangen i selvrapportert distraksjon var betydelig, selv når vi kontrollerer for de ulike holdninger og befolkningssegmenter vi har i utvalget.

Det andre trinnet med prediktorer gir også signifikante resultater. Disse minsker betraktelig i effekt når TPB-variablene blir introdusert. Særlig ser alder ut til å ha en effekt; eldre førere rapporterer mindre distraksjon. Dette passer med kategoriene vi så på tidligere, der førere over 56 år rapporterte lavere nivåer av sekundæraktivitet. Menn er litt mer distraherede enn kvinner, men denne effekten forsvinner nesten helt i modellens tredje trinn. Det betyr at forskjellene vi ser mellom kjønn kan forklares med deres ulike verdier på TPB-variabler. De som kjører lenger, rapporterer også mer distraksjon. Bosted har ingen effekt, mens høyere utdannede rapporterer mer sekundæraktivitet.

Det tredje trinnet introduserer variabler fra TPB som inneholder holdning, normer, opplevd atferdskontroll (PBC) og relaterte faktorer (Sagberg & Johansson, 2019). Med dette tredje trinnet i analysen er forklart varians i modellen 44 %, som er relativt høyt i psykologisk sammenheng. Injunktiv norm, hva du tror andre synes du bør gjøre, og kunnskap er de eneste to faktorene her som ikke får statistiske signifikante effekter. Dette kan bety at disse faktorene ikke er særlig viktige for å forklare sekundæraktivitet, eller at deres bidrag forsvinner når man kontrollerer for alle de andre faktorene. Størst effekt av alle prediktorene har opplevd atferdskontroll, etterfulgt av alder og deretter holdning 1. Kunnskap er altså ikke viktig for å forklare hvorvidt folk utfører sekundær oppgaver når man også tar høyde for om de opplever at de selv kan kontrollere hvorvidt de gjør denne atferden eller ikke.

PBC, opplevd atferdskontroll, kan ha særlig stor effekt fordi dette måler i hvilken grad deltakerne opplever at det er opp til dem om de gjør sekundæraktiviteter eller ikke. Dette kan igjen bety at deltakerne med høy PBC gjør flere tiltak for å unngå sekundæraktivitetene mens de kjører bil. Vår sammenslåtte faktor «Holdning 1» ble tidligere satt sammen i en faktoranalyse og dreier seg særlig om deltakerne synes

det er greit å gjør andre ting mens man kjører, og hvordan sekundæraktiviteter oppleves for deltakerne. Det gir mening at de som opplever dette som farlig, unormalt og uansvarlig gjør færre sekundæraktiviteter.

For å undersøke om variablene som predikerer sekundæraktivitet, hadde endret seg over tid, sjekket vi om deres gjennomsnittsverdier hadde endret seg. Dette ble gjort med en enveis ANOVA. Resultatene er presentert i tabell 6.18.

Tabell 6.18: Enveis ANOVA som tester forskjell i gjennomsnittlige prediktorskårer fra 2018 til 2022. Prediktorene ble målt på 5-punkt Likert-skalaer.

Prediktor	Endring i gjennomsnitt (2018-2022)	F	Sig.
Holdning1 - opplevelse sekundæroppg. & lovgiv.	-0,08	50,9	< ,001
Holdning2 - moral & tiltaksaksept	-0,00	0,3	n,s,
Injunktiv norm	0,04	6,4	0,011
Deskriptiv norm	-0,11	76,4	< ,001
PBC (opplevd atferdskontroll)	-0,05	10,6	0,001
Atferdstilpasning	0,07	8,3	0,004
Strategier	-0,06	12,0	< ,001
Kunnskap	-0,04	7,9	0,005
Risikovurdering	0,03	4,5	0,034

Note. N.s. = ikke signifikant.

Vi ser at de fleste prediktorene har en statistisk signifikant endring i løpet av prosjektperioden. Disse endringene er for det meste nokså små. Den eneste som er større enn 0,1 på en fempunktskala er deskriptiv norm. Fordi vi finner at PBC og holdning 1, kunne vi forventet at det var en forbedring i disse som delvis er med på å redusere graden av selvrapportert sekundæraktivitet i spørreundersøkelsen. Vi finner at PBC og holdning 1 har beveget seg mot en bedring. Siden disse variablene også predikerer grad av sekundæraktivitet, kan vi anta at denne endringen har bidratt til nedgangen i rapportert sekundæraktivitet.

Vedlegg 6 viser lignende krysskjøring for en binær aldersvariabel (over/under 56 år), for kjønn og en binær variabel med selvrapportert kjørelengde (over/under 13 000 km). Her ser vi også at mange små forskjeller blir statistisk signifikante med vårt store utvalg. Eldre rapporterer stort sett litt bedre holdninger, normer, lavere atferdskontroll. Menn har litt dårligere opplevd atferdskontroll, litt høyere aksept for tiltak og litt mer bruk av strategier. Kjørelengde har svært liten effekt på disse variablene.

## 6.13 Diskusjon av spørreundersøkelsene

Spørreundersøkelser er en velbrukt måte å samle inn selvrapporterte data fra mange personer. I denne konteksten har dette sin styrke i at vi kan forsøke å si noe om hvordan nordmenn generelt tenker og oppfører seg. I denne rapporten har vi særlig satt søkelys på endring over tid. Vi ser svært små endringer i dette prosjektet. Allikevel finner vi betydelige reduksjoner i selvrapportert sekundæraktivitet når vi ser alle aktiviteter under ett. Fordi vi har så store utvalg fra hele Norge, har vi mulighet til å avdekke disse mindre effektene.

En del av de samme spørsmålene ble også stilt i 2016 (Sagberg & Sundfør, 2016). For noen av disse kan vi se en utvikling over disse seks årene. Svar på kunnskapsspørsmål var innen noen prosentpoeng identisk i alle de tre årene. Eksempelvis andelen som er enige i at det er forbudt å skrive eller sende meldinger under bilkjøring: 2016 = 93 %, 2018 = 92%, 2022 = 94 %. For spørsmålet om all bruk av mobiltelefon er forbudt, var andelen som svarte sant 24 % i 2016 og 2018, men økte til 29% i 2022. På samme måte ser vi tilsvarende svar på spørsmål om holdninger til sekundæraktiviteter over tidsperioden fra 2016 til 2022. eksempelvis «jeg mener det er helt greit å kjøre bil og snakke i håndholdt telefon» har

gjennomsnitt på 1,6 i 2016, 1,6 i 2018 og 1,5 i 2022. Det er en gjennomgående trend med like svar mellom 2016 og 2018, og en liten forbedring til 2022. Dette kan skyldes at tidsspennet er lengre mellom de to siste målingene. Det ser ut til at deltakernes holdninger og atferd er litt bedre i 2022 enn 2018, og at 2016 er nokså lik 2018.

Når det gjelder sekundæraktivitetene, ser vi at stort sett de samme er på toppen i 2016, 2018 og 2022. Betjening av musikk-/radioanlegg er hyppigst med utstyr i bilen på andre plass. Dagdrømming er tredje mest forekommende i 2016, med spising og drikking i 2018 og 2022, men forskjellene mellom dem er små. Dagdrømming er den aktiviteten i alle undersøkelsene som uhellsinnblandede førere oftest peker på som medvirkende til at uhellene skjedde (2016: 10 %, 2018: 16%, 2022: 14 %). I tillegg kommer samtale med passasjer høyt. Dette er kilder til uoppmerksomhet som vanskelig lar seg observere. I tillegg er dagdrømming vanskelig å endre, ettersom det er en mindre viljestyrt aktivitet enn eksempelvis betjening av radio-/musikkanlegg.

Funnene tyder på at det er de samme aktivitetene som i størst grad frister bilførere til å gjøre andre ting i alle tre undersøkelsene. Det er viktig å understreke at det ikke er ulovlig å betjene musikk-/radioanlegg i bilen, og heller ikke annet utstyr i bilen. Dette er aktiviteter som er farlige i den grad de drar oppmerksomhet bort fra kjøreoppgaven i for stor grad. Det kan også tenkes at nyere biler med flere funksjoner og gjerne store skjermer langs midtkonsollen kan bidra til å øke hvor mye av oppmerksomheten som blir brukt på denne typen aktiviteter (Aasvik & Rostoft, 2022). Noen organisasjoner går sågar så langt som å fraråde eldre førere å kjøre biler med slike brukergrensesnitt basert på skjermer fordi det kan oppleves som så krevende i bruk at det vil bidra til uoppmerksomhet (Cooper et al., 2020).

Mønsteret med like svar i 2016 og 2018 med bedring til 2022, finner vi også igjen i deskriptive normer: «De fleste som er ute og kjører i trafikken justerer radio eller annet utstyr i bilen»: gjennomsnitt 2016=4,0, 2018=4,0, 2022=3,9 og i injunktive normer: «Jeg tror venner og familie syns at jeg ikke burde gjøre andre ting samtidig som jeg kjører»: gjennomsnitt 2016=3,9, gjennomsnitt 2018=3,9, gjennomsnitt 2022=4,0. Selv om disse forskjellene er veldig små, tyder en gjennomgående endring på tvers av indikatorer på en viss bedring i samfunnet. Ikke bare tenker deltakerne at andre er litt mindre uoppmerksomme, men også at viktige personer i livet deres syns det er litt viktigere at de er oppmerksomme i trafikken.

For å undersøke om en slik gradvis bedring kan skyldes oppmerksomhetskampanjen, burde man gjøre mer kontrollerte eksperimenter. Som en måte å komme tettere på en årsaksforklaring, har vi spurt deltakerne om de kan huske å ha sett kampanjer mot uoppmerksomhet i trafikken. Omtrent en av fem rapporterte å ha sett en kampanje i 2018 mot nesten en av tre i 2016. I 2022 steg dette til to av fem, med nær halvparten etter å ha blitt vist kampanjematerialet. Dette tyder på at flere rapporterer å ha sett en kampanje samtidig som vi ser en svak bedring av folkets tanker og atferd. Før evalueringen som ble foretatt i 2016 pågikk det også en kampanje kalt «Hold fokus», i regi av Trygg Trafikk og Gjensidige forsikring. Det har også vært forskjellige typer medieomslag om uoppmerksomhet i trafikken i mediebildet generelt. Det er derfor sannsynlig at deltakerne kan ha sett andre informasjonsvideoer på nett eller andre steder som berører temaet uoppmerksomhet blant bilførere. Det er grunn til å tro at kampanjearbeid spiller en viss rolle, sammen med øvrige medieinnslag om temaet, i å styre samfunnsoppfattelsen i den retningen vi finner i denne undersøkelsen.

Vi kan også sammenligne antall trafikkuhell deltakerne rapporterer å ha vært involvert i for hele perioden. I 2016 finner vi at de rapporterer 132 uhell i året, 105 i 2018 og 73 i 2022. Dette er, som ellers, en bevegelse i retning av bedre trafikkikkerhet. Når vi spør deltakerne om uhellene kunne vært unngått dersom de var tilstrekkelig oppmerksomme, ser vi igjen at 2016 og 2018 har samme andel (48 %) mens 2022 har en reduksjon (39 %). Dette kan skyldes at deltakerne i større grad er oppmerksomme, men også at det er eventuelt andre årsaker som har blitt hyppigere. Totalt antall selvrapporterte uhell har gått ned, og dette gjenspeiles også i offisiell statistikk. Sammenlignet med 2016, finner vi en økning i deltakere som rapporterer at sekundæraktiviteter var medvirkende til at ulykken skjedde (2016=21 %; 2018=31 %; 2022=33 %). Vi spurte om flere kategorier i 2018 og 2022 enn i 2016, men disse tallene er

korrigert med samme kategorier. Dette kan enten skyldes at deltakerne som havner i ulykker, er mer bevisste på rollen sekundæraktiviteter spiller.

Det ser også ut til at de inkluderte variablene i stor grad var i stand til å predikere selvrapportert sekundæraktivitet. Variablene hentet fra TPB, og de identifisert i SEM-analysen, bidrar til mer enn 20 prosentpoeng høyere forklart varians. Tallet på 44% forklart varians er ganske likt det tidligere lignende studier har funnet med bruk av TPB og bakgrunnsfaktorer (42 %; Johansson & Fyhri, 2017). Med praktisk blick betyr dette at forhold som holdninger, normer og opplevd atferdskontroll spiller en tydelig rolle for å forklare hvorfor norske bilførere er uoppmerksomme. Demografi spiller også en viktig rolle, og særlig ser vi at menn og yngre førere rapporterer mer sekundæraktivitet. Interessant nok så forsvinner kjønns-effekten når vi inkluderer TPB-variabler i modellen. Det kan tyde på at det er en holdningsforskjell mellom kjønnene, altså at menn har dårligere holdninger, lavere atferdskontroll og en oppfatning av at andre synes det er mer akseptabelt med sekundæraktivitet. Våre analyser av bakgrunnsfaktorer støtter også disse antagelsene.

Spørreundersøkelsen måler kun de atferdene vi inkluderer i listen. Det betyr at andre typer sekundæraktiviteter kan falle utenfor. Denne listen var allikevel basert på tidligere forskning og fremsto ganske uttømmende. Ekstraaktiviteter kunne også bli fanget opp i andre deler av denne evalueringen, slik som i atferdsobservasjonene. Det kan også tenkes at det har oppstått nye aktiviteter i perioden, muliggjort av ny teknologi, eller at tidligere aktiviteter endrer seg. Eksempelvis har avansert førerstøtte blitt mer vanlig, noe som kan gjøre føreren mer passiv og mer uoppmerksom. Det var viktig for sammenligning av resultater mellom år at våre undersøkelser ble holdt like. Det at det ble rapportert mer kjøring i 2022 enn i 2018 kan ha ulike effekter på involvering i sekundæraktiviteter, og det kan tenkes at dette forsterker atferdsmønstre man allerede hadde (Ellis et al., 2022). Dette er mulige effekter som vil være nyttig å undersøke nærmere i fremtidige undersøkelser.

## 7 UAG-analyse

I dette kapitlet presenteres gjennomgang av materiale fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG). Denne gjennomgangen var ikke en før- og etterundersøkelse på tilsvarende måte som for de øvrige metodene (atferdsobservasjon, intervjuer og spørreundersøkelse), men som en tidsserieanalyse. Fra tidligere forelå det en analyse av uoppmerksomhet i dødsulykker for perioden 2011-2015. I forbindelse med kampanjeevalueringen ble denne analysen supplert med en gjennomgang av ulykker for perioden 2016-2020. I det følgende presenteres resultater fra en sammenligning av forekomst av uoppmerksomhet i dødsulykker mellom de to tidsperiodene. En mer omfattende presentasjon av UAG-analysene finnes i et eget arbeidsdokument (Aasvik & Sagberg, 2023).

Ulykkesanalysegruppene gjennomfører detaljerte analyser av alle dødsulykker i Norge. De utarbeider en rapport fra hver ulykke og registrerer informasjon om ulykken i en database i overensstemmelse med et standardisert kodesystem. TØI har tidligere gjennomført gjennomgang av disse rapporten og databasen i en stor temaanalyse som ble publisert i TØI-rapport 1535/2016 (Sagberg et al., 2016). Her fant man at det i perioden 2011-2015 var indikasjoner på uoppmerksomhet hos fører i 29% av ulykkene. Gjennomgangen som presenteres her har som formål å fortsette tidsrekken av analyserte og gjennomgåtte rapporter slik at den inkluderer kampanjeperioden til Statens vegvesen.

### 7.1 Resultater

#### 7.1.1 Uoppmerksomhet generelt

Tabell 7.1 viser andel ulykker hvor uoppmerksomhet har vært en sannsynlig medvirkende faktor, separat for de to tidsperiodene 2011-2015 og 2016-2020. Vi har angitt to tall for andeler; det laveste tallet angir andel ulykker hvor UAG-rapportene angir klare indikasjoner på uoppmerksomhet, mens det høyeste tallet i tillegg inkluderer ulykker der det ikke er klare indikasjoner på uoppmerksomhet, men hvor dette ikke kan utelukkes. I ulykker hvor utløsende trafikant har vært ruspåvirket, har TØI ikke kodet eventuell uoppmerksomhet. Antall rusrelaterte ulykker er derfor også angitt i tabellen. Andel ulykker hvor uoppmerksomhet har medvirket, kan følgelig være noe høyere enn det som er angitt i tabellen, da uoppmerksomhet kan ha medvirket i noen ulykker uten at trafikantens ruspåvirkning har hatt betydning. Dette har imidlertid ingen betydning for sammenligningen mellom de to tidsperiodene.

Tabell 7.1: Dødsulykker hvor uoppmerksomhet kan antas å ha vært medvirkende faktor. Antall, og prosent av alle ulykker.

Periode		Ulykker i alt	Rusrelatert	Indikasjoner på uoppmerksomhet	Inkludert mulig uoppmerksomhet
2011-15	Antall	704	160	160	227
	Prosent		22,7	22,7	32,2
2016-20	Antall	519	116	124	192
	Prosent		22,4	23,9	37,0

Vi ser at andelen ulykker med indikasjoner på uoppmerksomhet er nokså lik for de to tidsperiodene, men med en liten økning. Den lille økningen fra 22,7 til 23,9 prosent kan muligens forklares av at det har vært en nedgang i andre typer ulykker, eller fordelingen av disse. Dermed blir andelen for uoppmerksomhet (og andre faktorer) høyere. Tabell 7.2 viser hvordan ulykkene fordeler seg over år med og uten rus-relaterte ulykker inkludert i totalen.



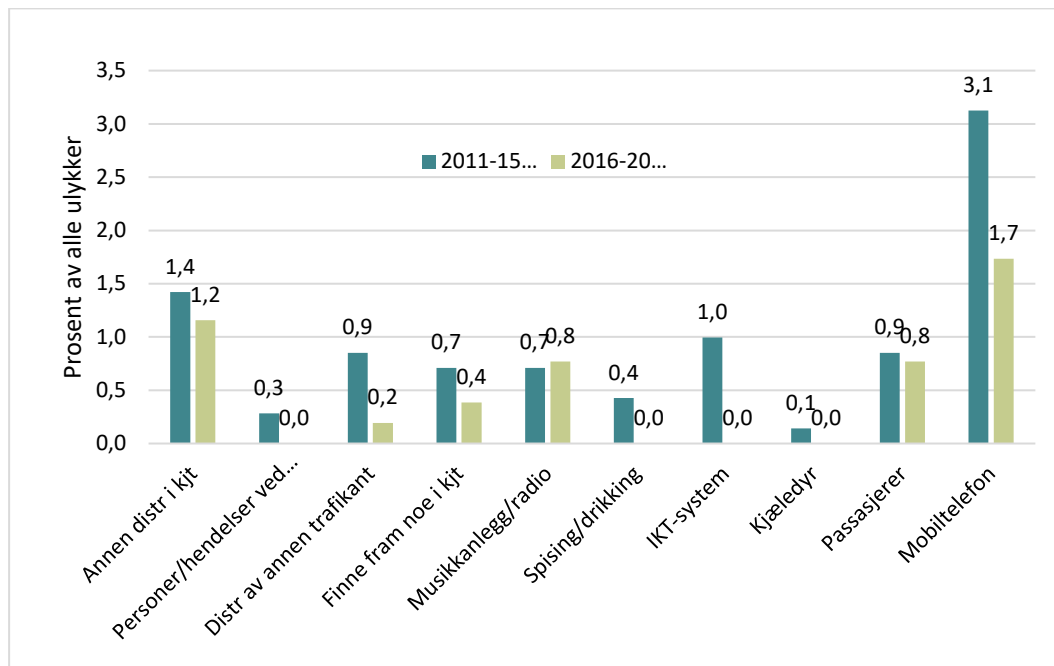
Tabell 7.2: Antall ulykker med og uten rus i regnestykket for totalen. Andeler er beregnet i prosent for uoppmerksomhet medvirket delt på de to ulike totalt antall ulykker. Fordelt per år.

	Totalt antall ulykker inkl. rus	Totalt antall ulykker ekskl. rus	Uoppmerksomhet medvirket	Andel inkl. rus (%)	Andel ekskl. rus (%)
2011	158	129	36	22,8	27,9
2012	139	99	39	28,1	39,4
2013	170	134	34	20,0	25,4
2014	135	103	31	23,0	30,1
2015	102	79	20	19,6	25,3
<b>Totalt</b>	<b>704</b>	<b>544</b>	<b>160</b>	<b>22,7</b>	<b>29,4</b>
2016	128	100	19	14,8	19,0
2017	102	83	23	22,5	27,7
2018	100	66	22	22,0	33,3
2019	100	80	36	36,0	45,0
2020	89	67	24	27,0	32,4
<b>Totalt</b>	<b>519</b>	<b>396</b>	<b>124</b>	<b>23,9</b>	<b>30,8</b>

Vi ser at andelen ulykker som har uoppmerksomhet som medvirkende årsak endrer seg nokså mye mellom ulike år. Vi ser også at effekten av å inkludere rus i totalt antall ulykker har mye å si for andelen.

### 7.1.2 Distraksjon

Figur 7.1 viser andel ulykker hvor ulike kilder til distraksjon kan ha medvirket.



Figur 7.1: Dødsulykker etter tidsperiode og distraksjonskilder som kan ha medvirket til ulykkene. Prosent av alle ulykker.

Mobiltelefon er den hyppigste distraksjonskilden som har medvirket til dødsulykker. Selv om det har vært en tydelig nedgang i andelen ulykker med mobiltelefonbruk, er det fortsatt den distraksjonskilden som bidrar mest. Med en andel på under to prosent av alle dødsulykkene, er dette allikevel nokså få. For øvrig har det vært nedgang i andelen for alle andre distraksjonskilder unntatt radio og musikk/legg, hvor andelen er omtrent den samme med i underkant av en prosent av ulykkene, dvs. i gjennomsnitt én

ulykke i året. Vi vil påpeke at det er snakk om svært få ulykker med disse faktorene, så endringer over tid må tolkes med forsiktighet.

Det er tydelig at de fleste distraksjonskategorier har en nedgang, selv om det totale antallet ulykker med uoppmerksomhet er likt. Det kan altså se ut til at bilførere gjør færre distraherende sekundæraktiviteter, men at de allikevel blir uoppmerksomme av andre årsaker som feilprioritert uoppmerksomhet eller kognitiv distraksjon. Det er snakk om små grupper som er vanskelig å plukke opp med denne typen analyse. Det at ulike personer har kodet materialet, sammen med innføringen av det nye kodeverket, kan også ha bidratt til å skape endringene vi finner. Dersom terskelen for å nevne faktorer relatert til uoppmerksomhet har flyttet seg, vil det også være et større tilfang til mulig koding av uoppmerksomhet, og særlig av de mindre konkrete faktorene. Gitt usikkerheten i de fleste ulykkesrapporter og kodingen av disse bør man være forsiktig med å tolke resultater fra faktorene relatert til konkrete distraksjoner.

## 8 Oppsummerende diskusjon

I denne rapporten har vi brukt fire ulike datakilder for å kartlegge endring av uoppmerksomhet blant bilførere over tid. De ulike metodene har sine styrker og svakheter. Dette gjør at en sammenfatning av dem gir gode muligheter for å finne gyldige svar. Uoppmerksomhet er et viktig tema for trafikksikkerhet i Norge og i verden. Tidligere tall har indikert at uoppmerksomhet kan være medvirkende årsak i alt fra 12 til 50 % av dødsulykker globalt (Sagberg et al., 2016). Fra UAG-undersøkelsen finner vi for den siste perioden, som i 2016, at uoppmerksomhet kan være medvirkende i omtrent en av fire dødsulykker på norske veier. Uten ulykker der føreren har vært ruspåvirket, øker dette anslaget til nesten en av tre. I spørreundersøkelsen sier omtrent halvparten av de som opplevde uhell, at sekundæraktiviteter bidro til uhellet. To av fem sier også at uhellet kunne vært unngått om de var mer oppmerksomme. I veikantintervjuene rapporterer nesten en av fem å ha opplevd farlige situasjoner som følge av sekundæraktiviteter. Dette vitner det om at uoppmerksomhet på veien fremdeles er et viktig problem.

### 8.1 Ble førerne mindre uoppmerksomme?

Samlet sett, fra alle datainnsamlingene, finner vi enten ingen endring, en liten nedgang eller en liten økning i uoppmerksomhet blant norske bilførere i prosjektperioden. Resultatene avhenger av hvilke estimerer man ser på og hvilke faktorer man vektlegger.

Fra **atferdsobservasjonene** finner vi ingen endring i total sekundæraktivitet. Anslaget på omfang av uoppmerksomhet ligger på omtrent 14 % av de observerte førerne på motorvei i begge undersøkelser. Vi finner noen endringer i aktivitet, slik som at håndholdt telefon blir mindre brukt og det er mindre sekundæraktivitet med passasjer i bilen. Vi anser dette som den mest objektive av de anvendte metodene i denne rapporten.

**Veikantintervjuene** viser en nedgang i antall sekundæraktiviteter utført (minimumsanslag på 15 % i 2018, 8 % i 2022), men ikke nødvendigvis i tid brukt med sekundæraktivitet (maksimumsanslag på 45 % i 2018, 48 % i 2022). Oppsummert finner vi at tiden de gjør sekundæraktiviteter har falt fra 29 prosent til 27 prosent av total kjøretid. Som i atferdsobservasjonen finner vi at færre bruker mobilen til samtale, men flere bruker den til andre ting som å skrive melding. Her finner vi en effekt av at eldre rapporterer mindre sekundæraktivitet, men ingen effekt av kjønn eller kjøreefaring.

I **spørreundersøkelsen** fant vi mange små endringer, men også mange påfallende like resultater mellom undersøkelsene. Det ser ut til at omfanget av selvrapportert sekundæraktivitet har gått litt ned, med statistisk signifikant endring av beregnet gjennomsnittsskåre av ulike sekundæraktiviteter. Fire ulike kategorier av sekundæraktiviteter viser samme type nedgang fra nullpunkt til etterundersøkelse. Vi finner endringer i nøkkelfaktorer, slik som ulike mål på induktive normer, holdninger og risikovurdering. Det er på den annen side mange resultater her som tyder på ingen endring, særlig på intensjon og deskriptive normer, men svært få som indikerer en «forverring». Analysene viser også at opplevd atferdskontroll, alder (eldre rapporterer mindre sekundæraktivitet), kjønn (menn rapporterer mer sekundæraktivitet) og enkelte holdningsspørsmål er viktige prediktorer av sekundæraktivitet. Sekundæraktivitet er igjen en viktig prediktor av selvrapporterte ulykker. Deltakerne rapporterte at sekundæraktivitet kunne ha vært medvirkende i 31 % av uhellene de opplevde i 2018 og 33 % i 2022. En slik økning fremstår praktisk viktig, fordi den ses i lys av selvrapportert ulykkesinnblanding. Det er allikevel snakk om små endringer, og dette kan reflektere en økt bevissthet på problematikken blant deltakerne. Foruten gjennomgående kjønns- og alderseffekt, finner vi for noen variabler effekt av kjøreefaring eller av å være yrkessjåfør. Jo lengre mann kjører, jo mer rapporterer man sekundæraktiviteter. Yrkessjåfører rapporterer høyere forekomst av kategorien «normale sekundæraktiviteter», men de skiller seg ikke ut på for eksempel deskriptive normer.

**UAG-analysen** viser en liten økning i andelen ulykker som kan skyldes uoppmerksomhet (23 % for 2011-2015, 24 % for 2016-2020). Det ser ut til at denne endringen delvis kan skyldes en nedgang i andre typer ulykker eller i fordelingen av disse (for eksempel er andelen uten rus i totalt antall ulykker: 29 % for 2011-2015, 31 % for 2016-2020). Det betyr imidlertid også at ulykker som skyldes uoppmerksomhet kanskje ikke reduseres like fort som ulykker for øvrig. Mobiltelefon er fremdeles den viktigste enkelt-distraksjonen, etterfulgt av samlekategoriene «annen distraksjon», interaksjon med passasjer og musikk-anlegg/radio. Andelen ulykker med mobil og bruk av informasjonssystem i bilen som mulig medvirkende årsak har gått ned, selv om tallene blir nokså små og endringer må tolkes med varsomhet.

Det ser altså ut til at de fire datainnsamlingsmetodene gir et sammensatt bilde av endringer over kampanjeperioden. Avhengig av forhold som analysemetode, datainnsamling og hvilke variabler man fokuserer på, finner man enten ingen endring, svak økning, eller svak nedgang. Dette er symptomatisk for at det i virkeligheten ikke har skjedd store endringer i den norske befolkning over fireårsperioden. Allikevel er det en tendens mot reduksjon heller enn en økning i resultatene. Særlig vekt tillegges da de tellingene av sekundæraktivitet i atferdsobservasjonene og den samlede effekten av små reduksjoner i sekundæraktivitet fra spørreundersøkelsen. UAG-analysen gir en liten indikasjon på økning, men dette estimatet kan være påvirket av endrede rutiner hos UAG eller at ulike personer har gjennomført analysen hos TØI. Det er også påfallende at selvrapportert sekundæraktivitet (veikantintervju og spørreundersøkelse) viser en nedadgående trend, mens de objektive (atferdsobservasjon og UAG) viser likt eller stigende omfang av sekundæraktivitet. Dette kan skyldes at deltakerne gjør færre aktiviteter, men over lengre tid, eller at endrede normer gjør at deltakerne ønsker å fremstille seg selv som mer i tråd med anbefalinger i 2022 enn i 2018.

Man kan se også spor av at deltakerne har endret atferd uten nødvendigvis å redusere andelen av kjøretiden de gjør andre ting. Eksempelvis ble det i atferdsobservasjonene registrert flere tilfeller av førere som tittet ned mot midtkonsollen. Dette kan forklares med andre aktiviteter, slik som nye skjermer eller annen teknologi i bil. Men hvis man ser dette i lys av at den største endringen var fra «håndholdt telefon» til «annen sekundæraktivitet», kan det tenkes at førerne simpelthen holdt telefonen lavere. Dette er også støttet av undersøkelser gjort av Utrykningspolitiet i tilsvarende tidsperiode, som fant at flere brukte mobilen til teksting/lesing enn til prating i 2022 (Utrykningspolitiet, 2022). Dette kan være fordi de har blitt mer klar over at de kan straffes med bøter om de blir tatt og at de opplever samfunnet som mindre aksepterende for mobilbruk i bil. Resultatene viser allikevel at førerne som tidligere brukte mobil, tilpasser seg denne endrede virkeligheten ved å minske risikoen for å bli oppdaget heller enn å stoppe med mobilbruk mens man kjører. En slik tolkning kan understøttes av veikantintervjuene og Utrykningspolitiets rapport, der det rapporteres om mer mobilbruk totalt, men mindre bruk til samtale. Håndholdt samtale er mer synlig enn andre aktiviteter, som eksempelvis teksting/lesing. Spørreundersøkelsen finner allikevel en total nedgang i selvrapportert bruk av telefon, og særlig for håndholdt telefon.

Det kan også se ut til at bilførere har flyttet noe av sekundæraktiviteten over til informasjonssystemet i bilene. Dette gjelder radio-/musikkanlegg og navigasjon. Dette finner vi belegg for både i spørreundersøkelsen og veikantintervjuene. Digitalisering av bilens brukergrensesnitt kan ha både positive og negative virkninger på trafiksikkerheten. Dette ble nylig undersøkt i en TØI-rapport (Aasvik & Rostoft, 2022). Fordi teknologien ennå er så ung, finnes det ikke mye god forskning. Det som allikevel påpekes, er at når de fleste, om ikke alle, bilens nødvendige funksjoner opereres med en digital skjerm fremfor manuelle knapper, vil dette ha konsekvenser for enkelte bilførere. Blant annet eldre kan tenkes å både tjene mest på en digitalisering, men også tape mest ved å ta i bruk enkelte systemer fordi de har så stort distraksjonspotensial (Cooper et al., 2020). Skiftet mot mer bruk av bilens brukergrensesnitt og utviklingen på denne fronten er noe man bør fortsette å følge med på de nærmeste årene, særlig med tanke på utsatte grupper. I fremtidige undersøkelser er dette også noe som bør kontrolleres for når man spør om bruk av bilens systemer. Vi finner også en alderseffekt på noen av de tekniske selvrapporterte sekundæraktivitetene i spørreundersøkelsen, noe som styrker denne tolkningen.

Det er også grunn til å tro at bilførere gjør en del atferdstilpasninger for å unngå risiko ved sekundæraktiviteter. Eksempelvis vet vi at mobilbruk er vanligere på motorvei (Robbins & Fotios, 2022). Mobilbruk er også vanligere blant de yngste førerne under 50 år, og de yngste av disse har dårligere utviklet evne til konsekvenstenkning (Vollrath et al., 2016). Vi ser også i spørreundersøkelsen at mange tar i bruk ulike strategier for å unngå sekundæraktiviteter mens de kjører bil. Svarene tyder på at førerne i stor grad er klar over risikoen ved å ta blikket bort fra veien, og de er enige med forskningen om at to sekunder utgjør en tydelig grense for hvor lenge man kan se på noe annet (Sagberg & Sundfør, 2016). På grunn av dette kan man se for seg at de fleste tilfellene av uoppmerksomhet bak rattet skjer mens trafikkbildet er relativt oversiktlig og farten lav. Samtidig vet vi at dette ikke alltid er nok, og man anslår at nesten en tredel av norske trafikkulykker med dødelig utfall har uoppmerksomhet som medvirkende årsak (ibid). Det er derfor et interessant spørsmål hvilke vurderinger uoppmerksomme bilførere gjør seg rundt egen atferd. Halvparten av bilførerne i spørreundersøkelsen medgir å bruke mobiltelefon mens de kjører bil, mens de sier at mobilbruk var medvirkende årsak i om lag 1 % av uhellene de opplevde. Dette funnet gjorde man også i 2016 (Sagberg & Sundfør, 2016). Resultatet indikerer at kunnskap om, og forståelse av, risiko ikke er tilstrekkelig for å være oppmerksom nok i trafikken; det kreves i tillegg motivasjon for å gjøre de riktige tingene.

Det er også dokumentert at COVID-19-pandemien har hatt en innvirkning på folks vaner (Ellis et al., 2022; Fyhri et al., 2023). Reising ble sterkt regulert, og man ble anbefalt å ikke reise kollektivt. Dette fikk andelen bilturer til å øke. Flere kjørte også antakelig alene i bilen, og flere enn en av tre rapporterer i spørreundersøkelsen at de er mer uoppmerksomme når de kjører alene. I observasjonene ser vi nokså like andeler biler med passasjer i nullpunkt- og etterundersøkelsen. Vi ser også at nær dobbelt så mange gjør en sekundæraktivitet når de er alene i bilen. Dette tyder på at en del bilførere har liten selvinnsikt på når de oftest gjør andre ting enn kun å kjøre bil. En forklaring kan være at passasjerer har en modererende effekt på førernes motivasjon for å gjøre andre ting mens de kjører. På den andre siden er interaksjon med passasjerer en hyppig rapportert kilde til distraksjon. Et interessant spørsmål er derfor i hvilken grad den eventuelle dempende effekten av passasjerer på involvering i andre sekundæraktiviteter oppveier den negative effekten av forstyrrelser fra passasjerer.

Vi utviklet en regresjonsmodell for å predikere nivå av rapportert sekundæraktiviteter i spørreundersøkelsen. Denne passer ganske godt og har god forklart varians. Vi ser en tydelig effekt av undersøkelsesår. Særlig effektfull er inkluderingen av TPB-variabler. Holdninger og opplevd atferdskontroll er viktig og minsker effekten av kjønn og alder når de blir inkludert. Det kan bety at effektene av alder og kjønn som vi fant uten å inkludere TPB, egentlig bedre lar seg forklare av faktorer som opplevd atferdskontroll, normer og holdninger. Det er også tydelig at de som rapporterer mer selvrappert sekundæraktivitet i større grad har opplevd trafikkuhell. Denne modellen hadde mye dårligere forklaringsverdi enn den som forklarer sekundæraktivitet. Det er altså andre ting som er viktig for om man havner i ulykker. Allikevel sier nær halvparten av de som opplevde uhell, at å gjøre andre aktiviteter medvirket til uhellet, og omtrent to av fem sier at uhellet kunne vært unngått om de var mer oppmerksomme. På grunn av dette er det altså grunn til å tro at den lille reduksjonen vi finner i vårt datamateriale kan oversettes til en noe redusert risiko for uhell på norske veier.

«Transtheoretical model of change» peker på faser personer går gjennom for å oppnå atferdsendring (Prochaska & DiClemente, 1986). Med perspektivet denne modellen gir, ser det ut til at norske bilførere er i forskjellige faser. De som allerede gjør veldig få og lite belastende sekundær oppgaver er i de siste fasene. Det er et gjennomgående funn at yngre og menn rapporterer mer sekundæraktivitet og er mer utsatt for alvorlige ulykker med uoppmerksomhet som medvirkende årsak. Kanskje er disse på et tidligere stadium, der de enten ikke erkjenner behov for endring (*prekontemplasjon*) eller at de har startet å se problemene med uoppmerksomhet (*kontemplasjon*). Antagelig har de en lavere risikoopplevelse, både med tanke på trafikksikkerhet og av risikoen for å bli tatt i kontroll. De bedre sosiale normene vi finner i denne studien kan hjelpe å påvirke disse til å innse at de må endre atferd og gjøre aktive steg for å ikke la seg distrahere like ofte. Teorien beskriver også hvordan de som endrer atferd må inn i en vedlikeholdelsesfase, der ny atferd erstatter gammel atferd. Dette kan bety å tillegge seg nye vaner,

eksempelvis når det kommer til telefonbruk. Denne undersøkelsen finner små bevegelser over tid, men dette kan tyde på at stadig flere beveger seg langs kontinuumet mot mindre sekundæraktivitet og vil trenge nye ferdigheter for å skape og opprettholde nye vaner. «The social-ecological model» beskriver hvordan ulike samfunnsnivåer påvirker enkeltmennesker (Bronfenbrenner, 1977). Det forsterker forståelsen av at endrede oppfatninger og normer blant befolkningen generelt vil påvirke individer, og at kampanjer som denne er en viktig bidragsyter til disse endringene.

## 8.2 Kognitiv distraksjon

Kognitiv distraksjon, med dagdrømming i spissen, er en viktig bidragsyter til rapportert uoppmerksomhet i disse datainnsamlingene. Atferdsobservasjon fanger ikke opp kognitiv distraksjon, mens veikantintervju og spørreskjema gjør det. Dette kan bidra til diskrepansen mellom anslagene på total uoppmerksomhet på norske veier. Selv om vi tar kognitiv distraksjon ut av summene fra veikantintervjuene, ligger anslagene på uoppmerksomhet på norske veier høyere enn i atferdsobservasjonene. Dagdrømming er en av de oftest forekommende distraksjonene i veikantintervjuene. Det ser allikevel ut til at deltakerne totalt rapporterer mer sekundæraktivitet når de blir spurt om den siste halvtimen, enn det vi observerer. En annen forklarende faktor kan være at noen sluttet med sekundæraktiviteter i det de kjørte forbi observasjonsbilen langs motorveien.

Dagdrømming er også en av de hyppigst rapporterte sekundæraktivitetene i spørreundersøkelsen og er, blant distraksjonsfaktorene, den viktigste medvirkende årsaken til ulykker. Dette er av betydning, ettersom omtrent halvparten av de samme ulykkene rapporteres å kunne være unngått dersom bilførerne var tilstrekkelig oppmerksomme. Dagdrømming, kognitiv distraksjon og «looked but failed to see (se under)» ble også tematisert i forrige undersøkelse gjort av TØI på temaet i 2016 (Sagberg & Sundfør, 2016). Det å tilsynelatende ha synet rettet mot veien uten å observere eventuelle farer, er del av en tematikk som har vært kjent som et stort trafiksikkerhetsproblem i mange tiår. Dette er kanskje også en særlig vanskelig aktivitet å redusere, ettersom det ofte skjer uten at førerne er seg det bevisst. Vi ser i både veikantintervju og spørreundersøkelse at dagdrømming har gått ned. Dette er i tråd med den generelle nedgangen. Våre data viser at det ikke er umulig å gjøre noe med denne typen uoppmerksomhet, og at en endring i opplevd atferdskontroll, holdning og deskriptiv norm kan resultere i en endring i kognitiv distraksjon. Vi ser samme nedgang over tid i skalaskåren for kognitiv distraksjon som de øvrige, og samme fordeling der kvinner og eldre rapporterer dette minst.

Det er vanskelig å se for seg tiltak som vil kunne hjelpe mot denne type uoppmerksomhet, fordi det ikke hjelper å skru av mobilen eller velge radiokanal før man starter bilturen. Kanskje vil aktive sikkerhetssystemer i nye biler kunne hjelpe, og avdekke førere som ikke virker årvåkne nok. Det er mulig å lage veimiljøer som ikke er altfor monotone og informasjonssystemer i bilene som bygger opp under føreres evne til ikke å skli inn i en dagdrømmende tilstand. Førere vil også kunne gjøre tiltak som å legge fra seg krevende tanker før bilturen eller passe på å være uthvilt. Fra rapporten i 2016 nevnes også redusering av stress i arbeidssituasjoner og informasjonstiltak rundt denne risikofaktoren. De anbefaler også en systemorientert tilnærming, hvor vei- og kjøretøyteknologiske tiltak kombineres med informasjon, opplæring og kontroll. Dette fremstår fremdeles som svært relevante tiltak for å bekjempe et betydelig trafiksikkerhetsproblem på norske veier. Slike betraktninger kan også forankres i forståelsen fra «The social-ecological model» og «The transtheoretical model of change», der individer kan påvirkes fra ytre samfunnsstrukturer, men selv må erkjenne problemet og starte atferdsendringen (Bronfenbrenner, 1977; Prochaska & DiClemente, 1986).

## 8.3 Virket kampanjen?

Statens vegvesens kampanje «Takk for oppmerksomheten» har vært omfattende. Den gikk fra 2018 til 2021 og hadde mye ulikt materiell som ble presentert i mange forskjellige medier. Det har også vært

andre oppslag og nyhetsartikler om uoppmerksomhet i trafikken i løpet av perioden. Det har skjedd en teknologisk utvikling av bilparken og samfunnet generelt, i tillegg til en global pandemi som påvirket reisemønstre i stor grad (Ellis et al., 2022). Det har også skjedd endringer i regelverk for håndholdt mobil, med prikkbelastning og økte bøtesatser. Mangelen på kontrollgrupper gjør at det er vanskelig å konkludere om effektene av en slik nasjonal kampanje. Vi kan allikevel anta at en så stor kampanje har hatt en medvirkende rolle på samfunnsdiskursen rundt uoppmerksomhet som trafikksikkerhetsproblem. Det er grunn til å anta at endringene vi finner også er delvis resultat av denne kampanjen.

Omtrent halvparten av deltakerne har sett kampanjen fra Statens vegvesen. En del deltakere rapporterer også å ha sett kampanjer for uoppmerksomhet før denne kampanjen startet. Dette kan være den tidligere kampanjen «Hold fokus» i regi av Trygg Trafikk og Gjensidige forsikring, eller annet kampanjemateriell. Det kan også være at deltakerne har sett kommunikasjon om lignende temaer på internett eller andre steder. En del deltakere vil også tendere mot å svare positivt, at de har sett en kampanje, rett og slett fordi de er usikre. Ved å vise deltakerne kampanjemateriell kan vi være ganske sikre på at de har sett nettopp denne. De som rapporterer at de har sett den ser også ut til å være ganske positive med tanke på den potensielle effekten av en slik kampanje, og flere av dem rapporterer selv positive effekter på egen atferd. De samlede hovedfunnene viser at det i mange tilfeller kan spores en liten bedring, særlig når man bryter ned tallene i enkeltaktiviteter eller bruker store utvalg for å finne mindre effekter, men endringene er generelt små.

Det er vanskelig å anslå en samlet effekt eller effektstørrelse med dette forskningsdesignet. Dette er særlig fordi vi uten kontrollgruppe ikke kan si om eventuelle endringer skyldes selve kampanjearbeidet. Det er heller ingen forskjell mellom de som rapporterer å ha sett én (uvisst hvilken) kampanje og de som har sett kampanjemateriellet til Statens vegvesen. Det ser også ut til at de som rapporterer å ha sett en kampanje jevnt over rapporterer lavere involvering i sekundæraktiviteter. I den grad vi kan konkludere med at uoppmerksomhet blant norske bilførere har gått noe ned, må vi allikevel kunne anta at kampanjearbeidet har vært en formativ del av samfunnsdiskursen rundt temaet. «Takk for oppmerksomheten» har, som nevnt, vært en omfattende kampanje i mange kanaler og med mye ulikt materiell, og vil derfor være mer tydelig enn kortere medieoppslag eller nyhetsartikler. Vi finner marginalt lavere selvrapportert sekundæraktivitet for dem som rapporterte at de så kampanjen, uten at disse tallene er egnet for å si noe om denne endringen skyldes kampanjen. Vi ser heller et samlet bilde av holdninger, oppfatninger, kunnskap, normer og atferd skilr litt i 'riktig' retning, men at bildet har holdt seg påfallende stabilt over prosjektperioden.

## 8.4 Feilkilder

Hver av datametodene vi brukte i denne omfattende rapporten har sine svakheter. Vi har så langt det lar seg gjøre tatt høyde for disse. Både i planleggingen før prosjektet, underveis i gjennomføringen og til sist i analyser og rapportering. Sett sammen fremstår disse metodene som ganske komplementære. Eksempelvis ville vi ikke kunnet si noe om kognitiv distraksjon utfra atferdsobservasjon alene. Samtidig gir denne observasjonen mulighet til å unngå problemer assosiert med selvrappotering av atferd. Særlig for atferd som ikke er særlig godt sosialt ansett og beviselig risikofyllt, slik som uoppmerksom bilkjøring. Veikantintervjuene gir gode data fordi man kommer tett opp i situasjonen man ønsker å undersøke. Samtidig vil det å bli intervjuet av andre ansikt til ansikt antagelig styrke den sosiale påvirkningen (Fisher, 1993). Dette fenomenet kalles gjerne *social desirability bias* og er særlig i spill når det er snakk om aktiviteter som reflekterer hvordan man fremstår som person. Deltakerne er både motivert til å huske seg selv som en god person og fremstille seg som en som ikke utsetter seg selv og andre for fare ved å være uoppmerksom.

Foruten datakvaliteten er det også et problem å skulle konkludere rundt hva som forårsaker eventuelle endringer i et slikt design. Om man skulle ønske et mer klassisk design med kontrollgrupper, er allikevel

store, nasjonale kampanjer alltid vanskelig å avgrense. For å virkelig undersøke effekten av kampanjemateriell, kunne man gitt enkeltelementer til grupper og fulgt dem over tid. Et godt eksempel på dette er samspillskampanjen «del veien», der man ønsket bedre forhold mellom syklister og bilister (Høye et al., 2014). Ved å ha kontrollstrekninger og eksperimentstrekninger, kunne man slå fast at skiltet hadde en ønsket effekt på trafikantene i området. Deretter kan man skalere tiltaket opp med antagelsen om lik effekt i større skala.

## 8.5 Videre forskning

Uoppmerksomhet blant bilførere og trafikanter er et tema med klare trafikksikkerhetskonsekvenser. Ny kunnskap vil kunne bedre muligheten for å rette tiltak mot grupper og sekundæraktiviteter der man virkelig kan forvente en effekt. Det er også grunn til å tro at ny teknologi vil endre hvordan uoppmerksomhet arter seg. Forskning har også vist at delvis automatisering av bilkjøringen fører til økning i selvrapportert sekundæraktivitet (Nordhoff et al., 2021). Nye trender for biler, som avansert førerstøtte, ITS, digitalisering og selvkjøring vil åpenbart kunne ha konsekvenser for bilførere. Vi kan også se spor av dette i vår undersøkelse, der sekundæraktiviteter som mobilbruk blir erstattet av økt bruk av bilens informasjonssystemer. Dette kan ha ulike utslag avhengig av informasjonssystemets utforming i bilen. Det er viktig at fremtidig føreropplæring tar høyde for disse endringene, både i atferd og endring av bilers brukergrensesnitt. Fremtidig forskning burde undersøke hvordan ny teknologi bør integreres i føreropplæring, og hvordan utviklingen av nye informasjonssystemer best håndteres for å minimere risikoen dette kan medbringe.

Mindre, kontrollerte eksperimenter kunne blitt brukt for å virkelig teste hvilke kampanjeelementer eller intervensjoner som skaper en forskjell for bilføreres oppmerksomhetsnivå. Slike målrettede forsøk kan gi oss bedre grunnlag for å konkludere om hvordan man best kan hjelpe bilførere til å oppføre seg trygt i trafikken. Særlig effektene funnet i spørreundersøkelsen kan bidra med å målrette hva slags variabler som viser seg å henge sammen med selvrapportert sekundæraktivitet; utvalgte holdningsvariabler, deskriptive normer og opplevd atferdskontroll. Disse kan derfor tenkes å være særlig viktige å teste ut på denne måten.

Det sammensatte bildet vi finner i denne rapporten viser også styrken til en slik metodetriangulering. Man ser forskjeller mellom anslagene på endring og omfang av uoppmerksomhet mellom de ulike metodene. For å få et tilsvarende godt datagrunnlag for fremtiden bør man fortsette satsingen på omfattende kartlegging. Vi ser foreløpig ikke helt samme reduksjon i ulykker med uoppmerksomhet som mulig medvirkende årsak som vi ser for øvrige dødsulykker i UAG-analysene, og det er derfor viktig å fortsette dette arbeidet for å oppnå nullvisjonen.



## Referanser

- Aasvik, O., & Rostoft, M. S. (2022). Omkamp om oppmerksomheten (TØI-report 1891/2022). <https://www.toi.no/publikasjoner/omkamp-om-oppmerksomheten-article37584-8.html>
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211. <https://doi.org/10.1016/0749-5978%2891%2990020-T>
- Atchley, P., Hadlock, C., & Lane, S. (2012). Stuck in the 70s: The role of social norms in distracted driving. *Accident Analysis & Prevention*, 48, 279–284. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.01.026>
- Backer-Grøndahl, A., & Sagberg, F. (2009). Relative crash involvement risk associated with different sources of driver distraction. Paper presented at the Driver Distraction and Inattention, Gothenburg.
- Bordens, K. S., Abbott, B. B., & Bordens, K. S. (2005). *Research and design methods: A process approach* (6th ed). McGraw-Hill.
- Bronfenbrenner, U. (1977). Toward an experimental ecology of human development. *American Psychologist*, 32(7), 513–531. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.32.7.513>
- Chalmers, T. C., Smith, H., Blackburn, B., Silverman, B., Schroeder, B., Reitman, D., & Ambroz, A. (1981). A method for assessing the quality of a randomized control trial. *Controlled Clinical Trials*, 2(1), 31–49. [https://doi.org/10.1016/0197-2456\(81\)90056-8](https://doi.org/10.1016/0197-2456(81)90056-8)
- Cooper, J. M., Wheatley, C. L., McCarty, M. M., Motzkus, C. J., Lopes, C. L., Erickson, G. G., Baucom, B. R., Horrey, W. J., & Strayer, D. L. (2020). Age-related differences in the cognitive, visual, and temporal demands of in-vehicle information systems. *Frontiers in Psychology*, 11, 1154.
- Ellis, I. O., Elvik, R., & Nordbakke, S. (2022). Trafikkutvikling under koronapandemien og status i forhold til Paris-avtalen og norske klimaforpliktelser (TØI-report 18174/2022).
- Engström, J., Monk, C. A., Hanowski, R. J., Horrey, W. J., Lee, J. D., McGehee, D. V., Regan, M., Stevens, A., Traube, E., & Tuukkanen, M. (2013). A conceptual framework and taxonomy for understanding and categorizing driver inattention. EU-US ITS Cooperation: US-EU Driver Distraction and HMI Working Group.
- Fisher, R. J. (1993). Social Desirability Bias and the Validity of Indirect Questioning. *Journal of Consumer Research*, 20(2), 303–315. <https://doi.org/10.1086/209351>
- Fyhri, A., Ciccone, A., Papaix, C., & Karlsen, K. (2023). Does active transport lead to improved mood and performance? A panel study of travel changes during the Covid-19 lockdown in Norway. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.12.009>
- Grahn, H., & Taipalus, T. (2021). Refining distraction potential testing guidelines by considering differences in glancing behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 79, 23–34.
- Grimm, P. (2010). Social desirability bias. *Wiley International Encyclopedia of Marketing*.
- Hels, T. (2017). Telefoner, smøger og borgere—Hvor hyppig er distraksjon i trafikken. *Trafik & Veje*. [https://moreinfo.addi.dk/2.11/more\\_info\\_get.php?lokalid=37589241&attachment\\_type=856\\_a&bibliotek=870971&source\\_id=870970&key=951dd9c53e49809d38bf](https://moreinfo.addi.dk/2.11/more_info_get.php?lokalid=37589241&attachment_type=856_a&bibliotek=870971&source_id=870970&key=951dd9c53e49809d38bf)
- Høye, A., Fyhri, A., & Bjørnskau, T. (2014). Evaluering av kampanjeskiltet for samspillskampanjen (TØI-report 1365/2014).
- Huemer, A. K., & Vollrath, M. (2011). Driver secondary tasks in Germany: Using interviews to estimate prevalence. *Accident Analysis & Prevention*, 43(5), 1703–1712.

- Johansson, O. J., & Fyhri, A. (2017). "Maybe I Will Just Send a Quick Text..."—An Examination of Drivers' Distractions, Causes, and Potential Interventions. *Frontiers in Psychology*, 8, 1957. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2017.01957>
- Nordhoff, S., Stapel, J., He, X., Gentner, A., & Happee, R. (2021). Perceived safety and trust in SAE Level 2 partially automated cars: Results from an online questionnaire. *PLOS ONE*, 16(12). <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0260953>
- Prat, F., Gras, M. E., Planes, M., Font-Mayolas, S., & Sullman, M. J. M. (2017). Driving distractions: An insight gained from roadside interviews on their prevalence and factors associated with driver distraction. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 45, 194–207.
- Prat, F., Planes, M., Gras, M. E., & Sullman, M. J. M. (2015). An observational study of driving distractions on urban roads in Spain. *Accident Analysis & Prevention*, 74, 8–16.
- Prochaska, J. O., & DiClemente, C. C. (1986). Toward a comprehensive model of change. In *Treating addictive behaviors* (pp. 3–27). Springer.
- Robbins, C. J., & Fotios, S. (2022). The prevalence of in-vehicle driving distractions in road traffic collisions as a function of road type. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 84, 211–222. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.019>
- Sagberg, F. (2001). Accident risk of car drivers during mobile telephone use. *International Journal of Vehicle Design*, 26(1), 57–69.
- Sagberg, F. (2016). Betydningen av distraksjon og uoppmerksomhet for innblanding i trafikkulykker. Spørreundersøkelse blant kunder hos Gjensidige forsikring. (TØI-rapport 1464).
- Sagberg, F., Høyve, A., & Sundfør, H. B. (2016). «Jeg så ham ikke»—Temaanalyse av uoppmerksomhet ved dødsulykker i trafikken (TØI-report 1535/2016). <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=44924>
- Sagberg, F., & Johansson, O. (2019). Uoppmerksomhet i trafikken—Nullpunktundersøkelse for Statens vegvesens kampanje «Takk for oppmerksomheten!» (Arbeidsdokument 51325 (revidert 24.5.2019)). TØI: Oslo, Norway.
- Sagberg, F., Johansson, O. J., & Sundfør, H. B. (2019). Combining roadside interviews and on-road observation for assessing prevalence of driver inattention. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 62, 305–315.
- Sagberg, F., & Sundfør, H.-B. (2016). Uoppmerksomhet bak rattet: Omfang, konsekvenser og tiltak.
- Sajid Hasan, A., Patel, D., Alfaris, R., & Jalayer, M. (2022). Identifying distracted-driving events from on-road observations using a moving vehicle: A case study in New Jersey. *Accident Analysis & Prevention*, 177, 106827. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106827>
- Statens vegvesen. (2017). Strategi for Oppmerksomhetskampanjen 2018-2020: Utkast til strategi. (Upublisert dokument.).
- Statens vegvesen. (2021). Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025.
- Turner, C., & McClure, R. (2003). Age and gender differences in risk-taking behaviour as an explanation for high incidence of motor vehicle crashes as a driver in young males. *Injury Control and Safety Promotion*, 10(3), 123–130.
- Utrykningspolitiet. (2022). Veikantundersøkelse Mobiltelefon—En studie av ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken 2022 (Utrykningspolitiets temahefte 2022/1).
- Vollrath, M., Huemer, A. K., Teller, C., Likhacheva, A., & Fricke, J. (2016). Do German drivers use their smartphones safely?—Not really! *Accident Analysis & Prevention*, 96, 29–38.

## Vedlegg

Vedlegg 1. Observasjonsskjema.....	71
Vedlegg 2. Intervjuguide for veikantintervjuer i etterundersøkelsen.....	72
Vedlegg 3. Invitasjonsbrev til spørreundersøkelsen .....	75
Vedlegg 4. Spørreskjema – etterundersøkelse .....	75
Vedlegg 5. Latente og observerte variabler fra SEM-analysene (2019).....	103
Vedlegg 6. Fordelinger av prediktorer fra spørreundersøkelsen etter kjønn og alder.....	105
Vedlegg 7. Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som har påvirket deg mest til å være mer oppmerksom? .....	108
Vedlegg 8. Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som ikke har påvirket deg til å være mer oppmerksom? .....	136
Vedlegg 9. Har du noen innspill til måter for å redusere uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken? ..	141



## Vedlegg 1. Observasjonsskjema

*Ikke sett:*

Dato:

Klokkeslett:

Kjørefelt: høyre / venstre

Sted: E18 / E6

Retning: sør / nord

Sekundæroppgave	Med passasjer(er)	Uten passasjer(er)
Ingen		
Håndholdt telefon		
Håndfri telefon		
Bare observert ørepropper		
Kontakt med passasjer		
Betjening av utstyr i bilen		
Spising/drikking		
Røyking		
Flere aktiviteter samtidig (spesifiser nedenfor)		
Annen tydelig sekundæroppgave		
Totalt antall:		

Spesifisering av «annen» eller  
«flere samtidig»

## Vedlegg 2. Intervjuguide for veikantintervjuer i etterundersøkelsen

30.4.2018 Fridulv

23.05.2022 Ole

### Intervjuguide om oppmerksomhet i trafikken

**Sted:** P-plass ved veikro Grelland. **Dato:** \_\_\_\_\_ **Kl:** \_\_\_\_\_ **Side:** øst / vest

**Respondenter:** Bilførere som har parkert og er på vei ut av bilen.

**Intro:** «Har du tid til å svare på noen spørsmål?» Hvis «ja»:

**Presentasjon:** «Vi kommer fra Transportøkonomisk institutt, og vi gjennomfører en undersøkelse om oppmerksomhet i trafikken. Det tar ca. 5 minutter å gå gjennom spørsmålene.»

### Spørsmål:

Alder: \_\_\_\_ år.

Kryss av for kjønn: M\_ K\_

Hvilket år tok du førerkort for bil: \_\_\_\_\_

Hvor lenge har du kjørt siden du startet på denne turen eller siden siste stopp?

\_\_\_\_ timer \_\_\_\_ minutter

Hadde du passasjerer i bilen? \_\_ja \_\_nei

«Undersøkelsen handler om uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken, og vi vil derfor spørre om i hvilken grad du var opptatt av andre ting enn kjøringen på denne turen. Dersom du har kjørt lengre enn 30 minutter sammenhengende, kan du tenke tilbake på de siste 30 minuttene av turen. Vi vil lese opp en liste over forskjellige ting som kan tenkes å forstyrre en bilfører, og for hvert punkt på listen spør vi om du har gjort dette i løpet av de siste 30 minuttene av bilturen, og hvor lenge du tror aktiviteten varte.»

Aktivitet	Ja	Nei	- Varighet (lite/mye el. anslått tid) - Kommentarer, supplerende info
Spise eller drikke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
Røyke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
Personlig stell eller ordne med klær etc. (f.eks. stelle hår, pusse nesen, ta av/på tøy)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
Innstilling av fast utstyr i bilen (f.eks. sete, speil)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
Innstilling av fast installert radio eller musikkanlegg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____

Bruk av telefon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- håndfri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- håndholdt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- samtale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- lese el. sende melding	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- spille musikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- navigasjon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- ta bilde eller video	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- søke på internett	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Bruke annet <b>ikke</b> fastmontert elektronisk utstyr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Snakke med passasjer (inkl. ta deg av barn i baksetet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Dagdrømme, snakke med seg selv, eller tenke på problemer eller bekymringer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Være oppslukt av eller dypt konsentrert om noe du hører på (f.eks. radio, musikk, lydbok)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Finne fram eller legge fra deg ting i bilen eller i lomme på klær	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Bli forstyrret av andre ting i bilen (dyr, gjenstander som faller ned, insekt) eller gjør andre ting (f.eks. lese i avis eller bok)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Være opptatt av hendelser, personer eller gjenstander utenfor bilen og veien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Andre forstyrrelser? (f.eks. toalettbehov)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Var du trøtt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

«Mener du at noe av det du har nevnt, kan være trafikkfarlig generelt?» \_\_ ja \_\_ nei

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

Hvis 'ja', hvilken aktivitet er mest farlig? \_\_\_\_\_

Ble du distraherert eller uoppmerksom på trafikken da du gjorde dette? \_\_ ja \_\_ nei

Opplevde du at situasjonen var farlig? \_\_ ja \_\_ nei

Har du i det siste lagt merke til Statens vegvesens kampanje om oppmerksomhet i trafikken? (Vise materiell)

\_\_ ja \_\_ nei

(Hvis 'ja') Har Statens vegvesens kampanje ført til noen endringer hos deg?

\_\_\_\_\_

Er du mer opptatt av å være oppmerksom i trafikken nå enn for 4 år siden?



## Vedlegg 3. Invitasjonsbrev til spørreundersøkelsen

**toi** Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning  
Gautstadalléen 21 | N-0349 Oslo | Norway | +47 22 57 38 00 | www.toi.no | toi@toi.no



Statens vegvesen

### Delta i spørreundersøkelse om bilkjøring og trafikksikkerhet, og du kan vinne et gavekort på 10 000 kr.

Transportøkonomisk institutt og Statens vegvesen gjennomfører en spørreundersøkelse om bilkjøring og trafikksikkerhet. Gjennom å delta bidrar du til å skaffe viktig kunnskap som grunnlag for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

Vi har trukket ut et tilfeldig utvalg av personer fra førerkortregisteret, og du er en av dem som er trukket ut til å delta i undersøkelsen. Vi håper du vil bidra til forskningen gjennom å svare på spørsmålene. Spørsmålene vi ønsker du skal svare på ligger på adressen:

[toi.no/bil](http://toi.no/bil)

Du kan også komme direkte til skjemaet ved å skanne QR-koden:



Vi gjør oppmerksom på at opplysningene du gir, ikke vil bli knyttet til din person. Prosjektet er finansiert av Statens vegvesen.

Har du spørsmål om undersøkelsen, kan du kontakte Transportøkonomisk institutt, ved Ole Aasvik (tel. 40 61 08 79; e-post [ojj@toi.no](mailto:ojj@toi.no)).

Når du har besvart alle spørsmålene, vil du få mulighet til å delta i trekningen av et **gavekort på 10.000 kroner**. Trekningen vil skje sommeren 2022.

Vi gjør oppmerksom på at personopplysningene vil bli oppbevart atskilt fra svarene på spørreskjemaet, slik at de som behandler svarene, ikke vet hvem som har svart. Opplysningene behandles konfidensielt. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av MI Pro ([www.mipro.net](http://www.mipro.net)). TØI får utlevert data fra MI Pro uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Alle personopplysninger anonymiseres når prosjektet er ferdigstilt, senest 31.7.2018.

**Tusen takk for at du deltar i undersøkelsen!**

Vennlig hilsen  
for TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT

*Ole Aasvik*

Ole Aasvik,  
prosjektleder

## Vedlegg 4. Spørreskjema – etterundersøkelse

kjonn	Er du mann eller kvinne?
Mann	i 1

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

kjonn	Er du mann eller kvinne?
Kvinne	i 2
Vil ikke svare / annet	i 3

alder	Når er du født?
w range:(-) (1920:2005)	
Årstall	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

arstallForekort	Hvilket år tok du førerkort for bil?
w range:1935:2022	
Årstall, 4 sifre	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Eier	Eier du egen bil?
w range:*	
Ja	i 1
Nei	i 2

hvorLangtKjort	Omtrent hvor langt kjørte du i alt som bilfører i løpet av de siste 12 månedene? (Hvis du kjørte over 100 000 km, skriver du 99999)
w range:0:99999	
Svar i kilometer:	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

kjort_bilsisteMnd	Har du kjørt bil (vært bilfører) i løpet av den siste måneden?
w range:*	
Ja	i 1
Nei	i 2

ID:Uoppmerksomhet\_aktiviteter

selvrapportert_alle	Som fører av bil, hvor ofte gjør du noe av følgende samtidig som du kjører?					
w range:*	Aldri 1	Svært sjelden 2	Sjelden 3	Av og til 4	Ofte 5	Svært ofte 6
w rot:r						
dagdrømmer, eller er opptatt av å tenke på ting eller hendelser utenfor trafikksituasjonen	i	i	i	i	i	1
glemmer at du har på fjernlys inntil du blir blinket på av andre bilførere	i	i	i	i	i	2
"våkner opp" og innser at du ikke har noen klar erindring om veien du nettopp har kjørt	i	i	i	i	i	3
overser viktige hendelser eller informasjon fordi du er trøtt eller holder på å sovne	i	i	i	i	i	4
spiser eller drikker	i	i	i	i	i	5
betjener integrert navigasjonsutstyr	i	i	i	i	i	6
overser avkjørsler på motorvei og må kjøre en lang omvei	i	i	i	i	i	7
legger mer merke til bygninger og reklameskilt som du passerer, enn veien foran deg	i	i	i	i	i	8
overser grønn pil på trafikklys som viser at du kan svinge	i	i	i	i	i	9
kjører forbi et forbudsskilt, for eksempel "innkjøring forbudt", fordi du ikke har sett skiltet	i	i	i	i	i	10
ikke ser at trafikklyset har skiftet til grønt	i	i	i	i	i	11
overser veiskilt som forteller at veien for tiden er stengt	i	i	i	i	i	12
har tenkt å kjøre til et sted du normalt ikke	i	i	i	i	i	13

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

selvrapportert_alle	Som fører av bil, hvor ofte gjør du noe av følgende samtidig som du kjører?						
kjører til, og oppdager at du av gammel vane er på vei til et sted du ofte kjører til							
røyker/tar deg en snus	i	i	i	i	i	i	14
snakker med, og samtidig har blikket på passasjerer	i	i	i	i	i	i	15
betjener musikkanlegg/radio/musikkspiller	i	i	i	i	i	i	16
justerer utstyr i bilen (sete, bilbelte, solskjerm, vindu, ventilasjon/varmeanlegg el.l.)	i	i	i	i	i	i	17
er opptatt med barn i bilen	i	i	i	i	i	i	18
leser avisen	i	i	i	i	i	i	19
leser papirkart / kartbok	i	i	i	i	i	i	20
leser kart på telefonen	i	i	i	i	i	i	21
gjennomfører klesskift/barberer deg/sminker deg (el.l.)	i	i	i	i	i	i	22
er opptatt med kjæledyr i bilen	i	i	i	i	i	i	23
strekker deg/ leter etter en gjenstand i bilen	i	i	i	i	i	i	24

passasj_i_bil	Når du har passasjer i bilen, gjør du andre ting oftere, sjeldnere eller like ofte som når du kjører alene?	
w range:*		
Mest når jeg kjører alene	i	1
Mest når jeg kjører med passasjerer	i	2
Omtrent like ofte	i	3

oyne_av_vei	Hvor mange sekunder sammenhengende tenker du at du kan ta blikket bort fra veien før det føles utrygt? Svaret må være under 10 sekunder	
w range:0:10		
Svar her	<input type="text"/>	1

prosentuoppmerk	I hvor stor andel av kjøretiden gjør førere flest andre ting som kan distrahere mens de kjører?	
w range:0:100		
Angi prosent	<input type="text"/>	1

Samvitt_moral	I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstand					
w range:*	Helt uenig 1	Uenig 2	Verken eller 3	Enig 4	Helt enig 5	
Det er uansvarlig å holde på med andre ting samtidig som man kjører bil	i	i	i	i	i	1

de_fleste_gjør	De fleste som er ute og kjører i trafikken					
w range:*	Helt uenig 1	Uenig 2	Verken eller 3	Enig 4	Helt enig 5	
snakker i håndholdt telefon	i	i	i	i	i	1
snakker i håndfri telefon	i	i	i	i	i	2
sender sms	i	i	i	i	i	3
justerer radio eller annet utstyr i bilen	i	i	i	i	i	4
søker reiserute eller bestemmelsessted på navigasjonssystemet	i	i	i	i	i	5
snakker med passasjer	i	i	i	i	i	6
ser bort fra veien og trafikken en kort stund	i	i	i	i	i	7
ser på utsikten	i	i	i	i	i	8
tenker på eller planlegger ting de skal gjøre etter kjøreturen	i	i	i	i	i	9

farlig_sekundaer	Angi i hvilken grad du er enig i følgende påstander					
	Det er farlig å gjøre andre ting samtidig som du kjører, dersom du					
w range:*	Helt uenig 1	Uenig 2	Verken eller 3	Enig 4	Helt enig 5	
tar blikket bort fra veien	i	i	i	i	i	1
tar hendene bort fra rattet	i	i	i	i	i	2
tenker på problemer og bekymringer utenom kjøringen	i	i	i	i	i	3
snakker med noen	i	i	i	i	i	4
lytter til meldinger eller lyder i eller utenfor bilen	i	i	i	i	i	5

ID:UoppmerksomhetStrategier

ytre_uoppmerksomhet	• I hvilken grad stemmer følgende utsagn om deg?					
w range:*	Helt uenig 1	Uenig 2	Verken eller 3	Enig 4	Helt enig 5	
Trafikkforholdene (trafikkmengde, fartsgrense, myke trafikanter, etc.) påvirker om jeg gjør andre ting samtidig som jeg kjører	i	i	i	i	i	1
Værforholdene påvirker om jeg gjør andre ting samtidig som jeg kjører	i	i	i	i	i	2

AlleSom_uoppmerksomhet	• I hvilken grad er du enig i følgende utsagn?					
w range:*	Helt uenig 1	Uenig 2	Verken eller 3	Enig 4	Helt enig 5	
Alle som tekster på mobilen mens de kjører, er uoppmerksomme	i	i	i	i	i	1
Alle som snakker i mobilen mens de kjører, er uoppmerksomme	i	i	i	i	i	2
Alle som stiller på fast musikkutstyr i bilen mens de kjører, er uoppmerksomme	i	i	i	i	i	3
Alle som prater med en passasjer mens de kjører, er uoppmerksomme	i	i	i	i	i	4
Alle som gjør andre ting enn å konsentrere seg om å kjøre, er uoppmerksomme	i	i	i	i	i	5

ID:utstyr\_bilen

filter:\Eier.a=1|(\kjort\_bilsisteMnd.a=1&\Eier.a=2)

Say

w filter:\Eier.a=1

Spørsmålene gjelder for bilen du eier (eller leaser/langtidsleier)

Say

w filter:(\kjort\_bilsisteMnd.a=1)&(\Eier.a=2)

Svar for den av bilene du har brukt mest den siste måneden du har kjørt

utstyr_bil	• Har bilen noe av følgende utstyr?			
w range:*				
	Ja 1	Nei 2	Vet ikke 3	
Integrert telefonsystem (dvs at både skjerm, høyttaler og mikrofon er innebygd)	i	i	i	1
Fartsholder (cruise control)	i	i	i	2
Feltskiftevarsler	i	i	i	3
Adaptiv cruisekontroll med autobrems	i	i	i	4
Integrert navigasjonssystem (GPS)	i	i	i	5

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

farlig_el_utstyr	• Har du opplevd farlige situasjoner på grunn av at du har brukt noe av følgende utstyr i bilen?						
w range:*	Aldri 1	Svært sjelden 2	Sjelden 3	Av og til 4	Ofte 5	Svært ofte 6	
Betjening av radio/musikkanlegg	i	i	i	i	i	i	1
w filter:\utstyr_bil.a.1=1	i	i	i	i	i	i	2
Integrert telefonsystem							
w filter:\utstyr_bil.a.2=1	i	i	i	i	i	i	3
Fartsholder (cruise control)							
w filter:\utstyr_bil.a.3=1	i	i	i	i	i	i	4
Feltskiftevarsler							
w filter:\utstyr_bil.a.4=1	i	i	i	i	i	i	5
Adaptiv cruisekontroll med autobrems							
w filter:\utstyr_bil.a.5=1	i	i	i	i	i	i	6
Integrert navigasjonssystem (GPS)							
Annet utstyr	i	i	i	i	i	i	7



ID:aksept\_risiko

uoppmerk_ulykkesrisiko	• Vennligst ta stilling til følgende					
w range:*	Ikke i det hele tatt	I liten grad	Til en viss grad	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Å drive med andre ting samtidig som en kjører bil, tar vekk oppmerksomheten fra trafikken og øker risikoen for farlige situasjoner	i	i	i	i	i	1

seilfraa_tenkerOver						
w range:*	Ikke i det hele tatt	I liten grad	Til en viss grad	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
I hvilken grad tenker du over om du selv er oppmerksom nok når du kjører?	i	i	i	i	i	1
I hvilken grad ville du si fra til en fører som gjorde andre ting mens du var passasjer?	i	i	i	i	i	2

ID:TPBs

TPB_rest						
w range:*	Helt uenig	Uenig	Verken eller	Enig	Helt enig	
	1	2	3	4	5	
w rot:r						
Jeg tror venner og familie syns at jeg ikke burde gjøre andre ting samtidig som jeg kjører	i	i	i	i	i	1
Jeg kommer til å være oppmerksom og konsentrert neste gang jeg selv kjører bil	i	i	i	i	i	2
Det er lett å være oppmerksom mens man kjører bil	i	i	i	i	i	3
Det er greit å gjøre andre ting samtidig som jeg kjører	i	i	i	i	i	4
Jeg har full kontroll selv om jeg gjør andre ting mens jeg kjører	i	i	i	i	i	5
Venner og familie mener jeg bør ha blikket på veien og trafikken når jeg kjører	i	i	i	i	i	6
Venner og familie ville mislike dersom jeg drømmer meg bort og mister fokus på kjøringen	i	i	i	i	i	7
Venner og familie stoler på at jeg har full kontroll selv om jeg gjør andre ting mens jeg kjører bil	i	i	i	i	i	8
Jeg har tillit til at andre trafikanter er tilstrekkelig oppmerksomme	i	i	i	i	i	9
Jeg blir lett uoppmerksom eller distraheret når jeg kjører	i	i	i	i	i	10
Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, er noe jeg gjør uten å tenke meg om	i	i	i	i	i	11
Jeg har vanskelig for å la være å gjøre andre ting samtidig som jeg kjører	i	i	i	i	i	12

helt_greit_aa	• Jeg mener det er helt greit å kjøre bil og...					
w range:*	Helt uenig 1	Uenig 2	Verken eller 3	Enig 4	Helt enig 5	
...snakke i håndholdt telefon	i	i	i	i	i	1
...snakke i håndfri telefon	i	i	i	i	i	2
...sende sms	i	i	i	i	i	3
...justere radio eller annet utstyr i bilen	i	i	i	i	i	4
...søke reiserute eller bestemmelsessted på navigasjonssystemet	i	i	i	i	i	5
...snakke med passasjer	i	i	i	i	i	6
...se bort fra veien og trafikken en kort stund	i	i	i	i	i	7
...se på utsikten	i	i	i	i	i	8
...tenke på eller planlegge ting jeg skal gjøre etter kjøreturen	i	i	i	i	i	9

Holde_paa_foeles	• Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, oppleves...					
w range:*	Helt uenig 1	Uenig 2	Verken eller 3	Enig 4	Helt enig 5	
...nødvendig	i	i	i	i	i	1
...behagelig	i	i	i	i	i	2
...normalt	i	i	i	i	i	3
...farlig	i	i	i	i	i	4
...uansvarlig	i	i	i	i	i	5

ID:div\_mobil\_selvrapport

bruk_mobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruker du noen gang mobiltelefonen samtidig som du kjører bil?</li> <li>• (Ringe, motta samtaler, sende/motta meldinger, surfe eller gjøre andre ting med telefonen)</li> </ul>				
w range:*					
Ja				i	1
Nei				i	2

telefon_i_bil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hva slags telefon bruker du vanligvis når du kjører bil?</li> </ul>				
w filter:\bruk_mobil.a=1					
w range:*					
Håndholdt telefon				i	1
Håndfri telefon				i	2

norge_greit_folgen de	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ta stilling til følgende påstander.</li> <li>• I Norge syns folk flest det er greit å gjøre følgende samtidig som man kjører bil</li> </ul>					
w range:*						
	Helt uenig	Uenig	Verken eller	Enig	Helt enig	
	1	2	3	4	5	
Snakke i håndholdt telefon	i	i	i	i	i	1
Spise/drikke	i	i	i	i	i	2
Lese avis	i	i	i	i	i	3
Søke på nett på telefonen	i	i	i	i	i	4
Sende meldinger	i	i	i	i	i	5
Ta bilde eller video	i	i	i	i	i	6

ID:andresbruk

bruk_stans	• Hvor ofte stanser du bilen når du skal bruke mobiltelefonen?	
w filter:\bruk_mobil.a=1		
w range:*		
Aldri	i	1
Av og til	i	2
Som oftest	i	3

farlig_situasjon_andre	• Hvor ofte opplever du farlige situasjoner i trafikken på grunn av...					
w range:*						
	Daglig	Ukentlig	Flere ganger i måneden	En gang i måneden eller sjeldnere	Aldri	
	1	2	3	4	5	
... andre trafikanters uoppmerksomhet, generelt?	i	i	i	i	i	1
... andre trafikanters bruk av mobiltelefon, spesielt?	i	i	i	i	i	2
... egen uoppmerksomhet, generelt?	i	i	i	i	i	3
... egen bruk av mobiltelefon, spesielt?	i	i	i	i	i	4

ID:holdninger\_tiltak

hold_utsagn	• Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn:					
w range:*	Helt uenig	Uenig	Verken eller	Enig	Helt enig	
w rot:r	1	2	3	4	5	
Det bør være tillatt å overvåke førerens mobilbruk	i	i	i	i	i	1
Det bør være systemer integrert i bilen som hindrer ulovlig bruk av mobiltelefon	i	i	i	i	i	2
Det bør være påbudt med systemer som registrerer at førere er uoppmerksomme og som varsler dem om å stoppe	i	i	i	i	i	3
Generelt synes jeg at bilførere bør få lov til å bruke telefonen sin slik de vil	i	i	i	i	i	4
Håndholdte telefoner under kjøring bør ikke være lov	i	i	i	i	i	5
Å lese og skrive meldinger under kjøring bør ikke være lov	i	i	i	i	i	6
Under kjøring bør bare bruk av telefon til samtale være lov	i	i	i	i	i	7
All telefonbruk under kjøring bør være forbudt	i	i	i	i	i	8
Det bør være klarere forbud mot å gjøre andre ting samtidig som en kjører bil	i	i	i	i	i	9

kunnskap	• Ta stilling til følgende påstander:			
w range:*	Sant	Usant	Vet ikke	
w rot:r	1	2	3	
En bilfører kan bruke mobiltelefonen under kjøring, til å starte opp, gjennomføre og avslutte en samtale, dersom mobiltelefonene er håndfri eller er plassert i en holder	i	i	i	1
Det er forbudt for fører å skrive eller sende meldinger under kjøring	i	i	i	2
Det er lov for bilføreren å bruke telefonen som navigasjonssystem under kjøring, såfremt den er plassert i en holder	i	i	i	3
For en bilfører er all bruk av mobiltelefon under kjøring forbudt	i	i	i	4

strategier_uoppmerksomhet	• I hvilken grad har du den siste tiden gjort eller tenkt noe av følgende for å være oppmerksom som bilfører?					
w range:*	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	
w rot:r	1	2	3	4	5	
Fortalt deg selv at det er viktig å fokusere på bilkjøringen	i	i	i	i	i	1
Latt det som forstyrrer oppmerksomheten være til du befinner deg i en mindre krevende situasjon	i	i	i	i	i	2
Fortalt deg selv at trafikkbildet plutselig kan forandre seg, og at du må fokusere på å være oppmerksom	i	i	i	i	i	3
Tenkt på hvor skuffet du hadde blitt over deg selv dersom du hadde havnet i en trafikkulykke på grunn av uoppmerksomhet	i	i	i	i	i	4
Funnet et sted å stoppe for å ordne noe som forstyrrer oppmerksomheten	i	i	i	i	i	5
Planlagt turen godt for å unngå unødvendige aktiviteter underveis	i	i	i	i	i	6
Tenkt på å gjøre deg ferdig med andre aktiviteter (f.eks. spise, drikke, ta viktige telefoner) før du begynner på turen	i	i	i	i	i	7

**ID:kampanje**

settKampanje	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Har du i det siste lagt merke til en kampanje om oppmerksomhet i trafikken?</b></li> </ul>
w range:*	
Ja	i 1
Nei	i 2

hvemKampanje	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Hvem stod bak kampanjen?</b></li> </ul> <p>Du kan velge flere alternativer</p>
w filter:\settKampanje.a=1	
Trygg Trafikk	o 1
Statens vegvesen	o 2
Politiet	o 3
Andre	o 4
w exclusive:yes	
Husker ikke	i 5

**Information**

Statens vegvesen har de siste 4 årene hatt en kampanje som heter «Takk for oppmerksomheten». Den handler om viktigheten ved å være en oppmerksom sjåfør og ikke drive med andre ting mens man kjører.

Scroll deg gjennom bildene for å se noe av kampanjematerialet. Det har også blitt benyttet radiospotter i kampanjen. Statens vegvesen er avsender.





Information

**Tenk**  
Tenk gjennom hva som kan ta oppmerksomheten din bort fra trafikken

**Gjør**  
Gjør deg ferdig med det du kan før du kjører

**Kjør!**

**Takk for oppmerksomheten**   
Statens vegvesen

Takk for oppmerksomheten - Statens vegvesen  
Sponsored · 🌐

3 av 10 ulykker skjer på grunn av uoppmerksomhet. Takk for at du har hodet med deg når du kjører.



VEGVESEN.NO  
**Tenk, gjør, kjør!** [LEARN MORE](#)

👤 Jarle Johnsen a... 3 Comments 5 Shares

👍 Like    💬 Comment    ➦ Share



Information



Information



Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

settSVVkampanje	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Kan du huske å ha sett eller hørt fra denne kampanjen?</b></li> </ul>		
Ja		i	1
Nei		i	2
Usikker		i	3

endringSVVkampanje	<b>Har Statens vegvesens kampanje ført til noen av følgende endringer hos deg?</b>  Du kan velge flere alternativer		
w filter:\settSVVkampanje.a=1			
Vet ikke		o	1
Nei, ingen endring		o	2
Jeg er mer bevisst om at jeg har et ansvar i forhold til å kjøre innenfor fartsgrensen		o	3
Jeg forstår mer om risikoene knyttet til fart		o	4
Jeg vet i større grad at risikoen øker vesentlig med en liten økning i fart		o	5
Jeg vet mer om kroppens tåleevne og fart		o	6
Jeg vet mer om bremselengde og fart		o	7

SVVkampMotiva	<b>I hvor stor grad ble du mer motivert til å være mer fokusert/oppmerksom i trafikken av Statens vegvesens kampanje?</b>		
w filter:\settSVVkampanje.a=1			
w range:*			
Svært liten grad		i	1
Liten grad		i	2
Verken eller		i	3
Stor grad		i	4
Svært stor grad		i	5

open_hvapaavirker	<b>Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som har påvirket deg mest til å være mer oppmerksom?</b>  Vennligst ikke oppgi helseopplysninger i kommentarfeltet.		
w filter:\SVVkampMotiva.a=3;4;5			
Skriv her:			Open

open_hvapaavirker_ikke	<b>Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som ikke har påvirket deg til å være mer oppmerksom?</b>  Vennligst ikke oppgi helseopplysninger i kommentarfeltet.		
w filter:\SVVkampMotiva.a=1;2			
Skriv her:			Open

kampanjeEffekt	I hvor stor grad tror du Statens vegvesens kampanje kan bidra til at norske bilførere er mer oppmerksomme i trafikken?	
w range:*		
Svært liten grad	i	1
Liten grad	i	2
Verken eller	i	3
Stor grad	i	4
Svært stor grad	i	5

kampanjeEffekt_personlig	I hvor stor grad er du mer opptatt av å være oppmerksom i trafikken nå enn for 4 år siden?	
w range:*		
Svært liten grad	i	1
Liten grad	i	2
Verken eller	i	3
Stor grad	i	4
Svært stor grad	i	5

ID:Bakgrunn

Bosted	Hvordan vil du beskrive stedet der du bor?		
w range:*			
By med over 50 000 innbyggere		i	1
By med under 50 000 innbyggere		i	2
Tettsted		i	3
Spredtbygd område		i	4

By_50000	Hvilken by bor du i?		
w filter:\Bosted.a=1			
w range:*			
Oslo		i	1
Bergen		i	2
Trondheim		i	3
Stavanger		i	4
Drammen		i	5
Kristiansand		i	6
Fredrikstad		i	7
Sandnes		i	8
Annen by		i	9

utdannelse	Hva er din høyeste fullførte utdanning?		
w range:*			
Grunnskole		i	1
Videregående/gymnas		i	2
Høgskole/universitet		i	3

jobbstatus	Hva er din jobbstatus?		
w range:*			
Yrkesaktiv		i	1
Pensjonist/trygdet		i	2
Hjemmeværende		i	3
Student		i	4
Annet		i	5

yrkessjåføer	Er du yrkessjåfør?		
w filter:\jobbstatus.a=1			
w range:*			
	Nei, kjører sjelden eller aldri bil i jobben	i	1
	Nei, er ikke yrkessjåfør, men kjører ofte bil i jobben	i	2
	Ja, kjører lett kjøretøy	i	3
	Ja, kjører tungt kjøretøy	i	4

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

ID:ulykker\_start

Trafikkuhell_aar	Har du hatt noen trafikkuhell med bil de siste fem årene?
w range:*	
Ja	i 1
w skip:innspill_strategier	
Nei	i 2



ID:ulykker\_ja

filter:\Trafikkuhell\_aar.a=1

Say

Her følger noen spørsmål om trafikkuhell. Med uhell mener vi alle hendelser i trafikken som har ført til materiell skade eller personskaade, og som har skjedd i Norge (ikke ta med uhell som har skjedd mens bilen har stått parkert).

Information

Vi vil gjerne vite litt om det siste uhellet du har hatt

type_uhell	Hva slags uhell var du innblandet i? (Velg det alternativet du mener passer best)		
w range:*			
	Kollisjon med møtende trafikant/kjøretøy (ikke forbikjøring)	i	1
	Kjørte utfor veien eller kjørte på rekkverk	i	2
	Kollisjon med kryssende trafikant/kjøretøy	i	3
	Kollisjon under forbikjøring	i	4
	Kjørte på trafikant/kjøretøy bakfra	i	5
	Ble påkjørt bakfra	i	6
	Uhell ved skifte av kjørefelt	i	7
	Ble påkjørt under stans i veikanten	i	8
	Kollisjon med dyr	i	9
	Kjørte på parkert kjøretøy	i	10
	Kjørte eller rygget på fast gjenstand eller ujevnhet i veibanen	i	11
	Rygget på trafikant/kjøretøy	i	12
	Ble rygget på av annet kjøretøy	i	13
	Påkjørt under stans	i	14
	Annet trafikkuhell		Open

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

motpart	Hva slags motpart var det i uhellet?		
w range:*			
Personbil/liten varebil	i		1
Stor varebil/kombibil/minibuss	i		2
Lastebil	i		3
Vogntog (trailer)	i		4
Buss	i		5
Trikk (sporvogn)	i		6
Motorsykkel/moped	i		7
Sykkel	i		8
Fotgjenger	i		9
Annet		Open	

skyld_uhell_1	Hvem hadde ifølge forsikringselskapet ansvaret for uhellet?		
w range:*			
Jeg selv	i		1
Motparten	i		2
Delt ansvar	i		3
Ble ikke meldt til forsikringselskapet	i		4

skyld_uhell_2	Hvem mener du hadde ansvaret for uhellet?		
w filter:\skyld_uhell_1.a=4			
w range:*			
Jeg selv	i		1
Motparten	i		2
Delt ansvar	i		3

forstyrrelser_1	Var noen av følgende aktiviteter medvirkende til at uhellet skjedde?			
w filter:(\skyld_uhell_1.a=1) (\skyld_uhell_1.a=3) (\skyld_uhell_2.a=1) (\skyld_uhell_2.a=3)				
w range:*				
	Ja 1	Nei 2	Husker ikke 3	
Samtale med passasjer	i	i	i	1
Samtale med barn i baksetet	i	i	i	2
Insekt i bilen	i	i	i	3
Røyking	i	i	i	4

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

forstyrrelser_1	Var noen av følgende aktiviteter medvirkende til at uhellet skjedde?			
Spising/drikking	i	i	i	5
Lesing/kikking på reklameplakat eller reklameskilt	i	i	i	6
Leting etter husnummer/gatenavn	i	i	i	7
Lesing av kart (papirkart eller kartbok)	i	i	i	8
Lesing av kart på mobiltelefonen	i	i	i	9
Betjening av integrert navigasjonsutstyr	i	i	i	10
Lesing av veivisningsskilt	i	i	i	11
Betjening av musikkanlegg/radio el.l.	i	i	i	12
Gjenstand som falt ned inne i bilen	i	i	i	13
Justering av utstyr i bilen (sete, bilbelte, solskjerm, vindu, ventilasjon/varmeanlegg el.l.	i	i	i	14
Dagdrømming, eller du var opptatt av å tenke på ting eller hendelser utenfor trafikksituasjonen	i	i	i	15
Klesskifte/barbering/sminking (el. l)	i	i	i	16
Andre aktiviteter/hendelser inne i bilen	i	i	i	17
Andre aktiviteter utenfor bilen	i	i	i	18
w filter:\bruk_mobil.a=1	i	i	i	19
Telefonsamtale				
w filter:\bruk_mobil.a=1	i	i	i	20
Skrive melding				
w filter:\bruk_mobil.a=1	i	i	i	21
Søke på nett på telefonen				

uhell_ung	Tror du uhellet kunne vært unngått dersom du hadde vært tilstrekkelig oppmerksom?			
w filter:\Trafikkuhell_aar.a=1				
w range:*				
Ja, helt sikkert			i	1
Ja, trolig			i	2
Nei, trolig ikke			i	3
Nei, helt sikkert ikke			i	4

ID:kommentarer\_slutt

innspill_strategier	<b>Har du noen innspill til måter for å redusere uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken?</b>  Vennligst ikke oppgi helseopplysninger i kommentarfeltet.
Skriv her:	Open

kommentarer	<b>Hvis du har noen kommentarer til selve undersøkelsen, kan du skrive dem her.</b>  Vennligst ikke oppgi helseopplysninger i kommentarfeltet.
Skriv her:	Open

## Vedlegg 5. Latente og observerte variabler fra SEM-analysene (2019)

Latent variabel	Indikatorer (spørsmål i spørreskjemaet)
Holdning 1	<p>Jeg mener det er helt greit å kjøre bil og... ...søke reiserute eller bestemmelsessted på navigasjonssystemet</p> <p>Jeg mener det er helt greit å kjøre bil og... ...snakke i håndholdt telefon</p> <p>Jeg mener det er helt greit å kjøre bil og... ...sende sms</p> <p>Jeg mener det er helt greit å kjøre bil og... ...tenke på eller planlegge ting jeg skal gjøre etter kjøreturen</p> <p>Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, oppleves... ...uansvarlig</p> <p>Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, oppleves... ...farlig</p> <p>Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, oppleves... ...normalt</p> <p>Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, oppleves... ...behagelig</p> <p>Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, oppleves... ...nødvendig</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Å lese og skrive meldinger under kjøring bør ikke være lov</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Håndholdte telefoner under kjøring bør ikke være lov</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Generelt synes jeg at bilførere bør få lov til å bruke telefonen sin slik de vil</p>
Holdning 2	<p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Det bør være tillatt å overvåke førerens mobilbruk</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Jeg synes "tasteplasser" (rasteplasser med Wi-Fi og tydelig skilting) er en god idé for å redusere mobilbruken blant bilførere</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Det bør lages kampanjer som retter seg mot uoppmerksomhet i bil</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Det bør være påbudt med systemer som registrerer at førere er uoppmerksomme og som varsler dem om å stoppe</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Det bør være systemer integrert i bilen som hindrer ulovlig bruk av mobiltelefon</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Det bør være informasjon på rasteplasser og parkeringsplasser som minner bilførere om viktigheten av å være oppmerksom og fokusere på kjøringen</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Under kjøring bør bare bruk av telefon til samtale være lov</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: Det bør være klarere forbud mot å gjøre andre ting samtidig som en kjører bil</p> <p>Angi i hvilken grad du er enig i følgende utsagn: All telefonbruk under kjøring bør være forbudt</p> <p>I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander Jeg får dårlig samvittighet hvis jeg ikke er oppmerksom og konsentrerer meg når jeg kjører bil</p> <p>I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander Det er moralsk uakseptabelt for en bilfører å ikke ha full oppmerksomhet på kjøringen</p> <p>I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander Det er uansvarlig å holde på med andre ting samtidig som man kjører bil</p> <p>Jeg mener det er helt greit å kjøre bil og... ...snakke i håndfri telefon</p>
Injunktiv norm	<p>Vennligst ta stilling til følgende utsagn. Jeg tror venner og familie syns at jeg ikke burde gjøre andre ting samtidig som jeg kjører</p> <p>Vennligst ta stilling til følgende utsagn. Venner og familie mener jeg bør ha blikket på veien og trafikken når jeg kjører</p> <p>Vennligst ta stilling til følgende utsagn. Venner og familie ville mislike dersom jeg drømmer meg bort og mister fokus på kjøringen</p>

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

Latent variabel	Indikatorer (spørsmål i spørreskjemaet)
Deskriptiv norm	<p>I Norge syns folk flest det er greit å gjøre følgende samtidig som man kjører bil Snakke i håndholdt telefon</p> <p>I Norge syns folk flest det er greit å gjøre følgende samtidig som man kjører bil Spise/drikke</p> <p>I Norge syns folk flest det er greit å gjøre følgende samtidig som man kjører bil Lese avis</p> <p>I Norge syns folk flest det er greit å gjøre følgende samtidig som man kjører bil Søke på nett på telefonen</p> <p>I Norge syns folk flest det er greit å gjøre følgende samtidig som man kjører bil Sende meldinger</p> <p>I Norge syns folk flest det er greit å gjøre følgende samtidig som man kjører bil Ta bilde eller video</p> <p>De fleste som er ute og kjører i trafikken justerer radio eller annet utstyr i bilen</p> <p>De fleste som er ute og kjører i trafikken søker reiserute eller bestemmelsessted på navigasjonssystemet</p> <p>De fleste som er ute og kjører i trafikken ser bort fra veien og trafikken en kort stund</p> <p>De fleste som er ute og kjører i trafikken ser på utsikten</p>
Risikovurdering	<p>Det er farlig å gjøre andre ting samtidig som du kjører, dersom du tar blikket bort fra veien</p> <p>Det er farlig å gjøre andre ting samtidig som du kjører, dersom du tar hendene bort fra rattet</p> <p>Det er farlig å gjøre andre ting samtidig som du kjører, dersom du tenker på problemer og bekymringer utenom kjøringen</p> <p>Det er farlig å gjøre andre ting samtidig som du kjører, dersom du snakker med noen</p> <p>Det er farlig å gjøre andre ting samtidig som du kjører, dersom du lytter til meldinger eller lyder i eller utenfor bilen</p>
PBC - Opplevd atferdskontroll	<p>Vennligst ta stilling til følgende utsagn. Jeg har vanskelig for å la være å gjøre andre ting samtidig som jeg kjører</p> <p>Vennligst ta stilling til følgende utsagn. Jeg blir lett uoppmerksom eller distraherert når jeg kjører</p> <p>Vennligst ta stilling til følgende utsagn. Å holde på med andre ting mens jeg kjører bil, er noe jeg gjør uten å tenke meg om</p>

## Vedlegg 6. Fordelinger av prediktorer fra spørreundersøkelsen etter kjønn og alder

### V 6.1 One-Way ANOVA med alder

Alder er binær: 0=under 56 år, 1=over 56 år.

One-Way ANOVA (Welch's)	F	df1	df2	p
Mean holdning1 - opplevelse sekundær-lovgiv	611,5	1	7373	<,001
Mean holdning2 - moral tiltaksaksept	244,5	1	7397	<,001
Mean injunktiv norm	15,2	1	7374	<,001
Mean - desc norm	894,3	1	7319	<,001
Meanpbc	401,1	1	7409	<,001
mean atferdstilpasning	172,8	1	6933	<,001
Mean strategier	109,2	1	7390	<,001
mean kunnskap (fra SEM)	155,7	1	7402	<,001
Mean risikovurdering (fra SEM)	168,6	1	7319	<,001

Group Descriptives	alderBinary	N	Mean	SD	SE
Mean holdning1 - opplevelse sekundær-lovgiv	0	3879	2,86	0,426	0,00684
	1	3532	2,62	0,416	0,00700
Mean holdning2 - moral tiltaksaksept	0	3879	3,62	0,527	0,00846
	1	3532	3,80	0,460	0,00775
Mean injunktiv norm	0	3879	4,01	0,752	0,01207
	1	3532	4,07	0,734	0,01234
Mean - desc norm	0	3879	2,87	0,511	0,00820
	1	3532	2,51	0,519	0,00874
Meanpbc	0	3879	2,27	0,740	0,01189
	1	3532	1,94	0,677	0,01139
mean atferdstilpasning	0	3878	3,98	0,983	0,01578
	1	3532	3,64	1,167	0,01963
Mean strategier	0	3879	3,55	0,757	0,01216
	1	3532	3,73	0,725	0,01220
mean kunnskap (fra SEM)	0	3879	3,32	0,550	0,00884
	1	3531	3,48	0,515	0,00867
Mean risikovurdering (fra SEM)	0	3879	3,58	0,599	0,00962
	1	3532	3,76	0,609	0,01025

## V 6.2 One-Way ANOVA med kjønn

One-Way ANOVA (Welch's)	F	df1	df2	p
Mean holdning1 - opplevelse sekundær-lovgiv	118,122	1	7074	< ,001
Mean holdning2 - moral tiltaksaksept	242,897	1	7323	< ,001
Mean injunktiv norm	32,508	1	6756	< ,001
Mean - desc norm	8,742	1	6933	0,003
Meanpbc	62,296	1	6919	< ,001
mean atferdstilpasning	0,163	1	6702	0,687
Mean strategier	107,027	1	6985	< ,001
mean kunnskap (fra SEM)	26,865	1	7055	< ,001
Mean risikovurdering (fra SEM)	86,563	1	7087	< ,001

Group Descriptives	Akjønn	N	Mean	SD	SE
Mean holdning1 - opplevelse sekundær-lovgiv	Mann	4157	2,79	0,440	0,00682
	Kvinne	3256	2,68	0,428	0,00751
Mean holdning2 - moral tiltaksaksept	Mann	4157	3,62	0,524	0,00813
	Kvinne	3256	3,80	0,458	0,00803
Mean injunktiv norm	Mann	4157	4,00	0,720	0,01116
	Kvinne	3256	4,10	0,770	0,01349
Mean - desc norm	Mann	4157	2,68	0,541	0,00839
	Kvinne	3256	2,72	0,550	0,00965
Meanpbc	Mann	4157	2,17	0,720	0,01116
	Kvinne	3256	2,03	0,736	0,01289
mean atferdstilpasning	Mann	4157	3,81	1,047	0,01624
	Kvinne	3255	3,82	1,136	0,01991
Mean strategier	Mann	4157	3,56	0,741	0,01150
	Kvinne	3256	3,74	0,743	0,01302
mean kunnskap (fra SEM)	Mann	4156	3,37	0,543	0,00843
	Kvinne	3256	3,43	0,532	0,00933
Mean risikovurdering (fra SEM)	Mann	4157	3,60	0,616	0,00956
	Kvinne	3256	3,74	0,597	0,01047

## V 6.3 One-Way ANOVA med distanse kjørt

Distanse kjørt er dikotomisert: 0=under 13 000 km, 1=over 13 000 km.

One-Way ANOVA (Welch's)	F	df1	df2	p
Mean holdning1 - opplevelse sekundær-lovgiv	84.32	1	7376	< .001
Mean holdning2 - moral tiltaksaksept	77.23	1	7191	< .001
Mean injunktiv norm	24.97	1	7377	< .001
Mean - desc norm	20.46	1	7402	< .001
Mean pbc	56.75	1	7360	< .001
mean atferdstilpasning	5.11	1	7415	0.024
Mean strategier	23.53	1	7394	< .001
mean kunnskap (fra SEM)	36.67	1	7350	< .001
Mean risikovurdering (fra SEM)	21.84	1	7388	< .001



Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

Group Descriptives	langtKjortBinary	N	Mean	SD	SE
Mean holdning1 - opplevelse sekundær-lovgiv	0	3828	2.70	0.434	0.00702
	1	3590	2.79	0.438	0.00731
Mean holdning2 - moral tiltaksaksept	0	3828	3.75	0.473	0.00765
	1	3590	3.65	0.530	0.00885
Mean injunktiv norm	0	3828	4.08	0.740	0.01197
	1	3590	3.99	0.747	0.01246
Mean - desc norm	0	3828	2.67	0.550	0.00889
	1	3590	2.73	0.539	0.00900
Mean pbc	0	3828	2.05	0.719	0.01162
	1	3590	2.18	0.736	0.01228
mean atferdstilpasning	0	3827	3.79	1.117	0.01805
	1	3590	3.85	1.054	0.01758
Mean strategier	0	3828	3.68	0.750	0.01212
	1	3590	3.59	0.743	0.01240
mean kunnskap (fra SEM)	0	3828	3.43	0.530	0.00857
	1	3589	3.36	0.546	0.00912
Mean risikovurdering (fra SEM)	0	3828	3.69	0.612	0.00989
	1	3590	3.63	0.610	0.01018

## Vedlegg 7. Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som har påvirket deg mest til å være mer oppmerksom?

- Hvor mye jeg har øynene bort fra veien og hvor lang strekning det tilsvarer uten at jeg egentlig har kontroll. |(3sek=fotballbane feks)| - Hvor fort jeg kjører

"Takk for oppmerksomheten"

3 sekunder regel

Aktuelle Ulykker

Alder og fsmilie

All trafikken

Alle de forferdelige trafikkulykkene med døden til følge. Og generellt bør folk å bli enda flinkere til å endre vaner, holdninger og adferd i trafikken.

Alle kampanjer har viktige budskap som man bør huske på i trafikken.

Alle konsekvensene som kan skje

Alle ulykkene i det siste

Alle ulykkene som har skjedd.

Alle ulykker som kunne ha vært unngått

Alt

Alvoret med å kjøre

Alvoret og de visuelle effektene

Andel ulykker knyttet til oppmerksomhet. Får deg til å tenke på at andre bilister kan skape andre situasjoner for deg som kan være farlig, og det krever oppmerksomhet for å unngå de (potensielt)

Andre trafikanter/unngå irritasjon av andre .|Vilt som kommer inn på vei.

Andres sikkerhet

Ansvar for andre

Ansvar for at ikke noen skal bli skadet.

Ansvar for barn i bil.

Ansvar for mine passasjerer

Answaret du har som bilfører

Answaret en har som bilfører

Answaret for egen og andres sikkerhet i trafikken og i hvor stor grad fart har å si.

Answaret for egen, og ikke minst andres sikkerhet i trafikken. Det er for mange som skades og dør på veien, jeg skal gjøre mitt til at det ikke blir høyere.

Answaret ovenfor andre trafikanter

Antall trafikkulykker hittil i år har gjort at jeg, om mulig, er enda mer fokusert på møtende trafikk, og generelt trafikkbildet rundt meg når jeg skal ut og kjøre. Det virker som det er mye mer «villkjøring» blandt mange der ute på veiene nå for tiden. Jeg gjør nå mitt for å være trygg på veien.

At all uoppmerksomhet, det være å skru på radio eller varme i frontruten, virker forstyrrende for aktsom kjøring.

At alle må bruke vett, rett og slett

At alltid hva uthvilt

At den er laget og vises i media

At den finnes

At det er en kampanje

At det er reelle ting i kampanjene

At det er viktig å holde fartsgrensen, når jeg ser ulykker i stor fart

At det i det hele tatt kan skje noe.. påminnelse er bra selv om man vet..blir mer bevisst

At det ikke bare går ut over meg. Det kan gå ut over mange pårørende og andre fremmede

At det kan få store konsekvenser dersom man er uopmerksom i berre nokre få sekund, da kan allerede mykje ha gått galt. Ein kan foreksempel vere uopmerksom på at bilen som kører imot ikkje har lagt merke til seg og skal køyre av vegen framfor der du kjem. Dette er eit eksempel på at man alltid må ha fokus og klare å stoppe, dersom andre i trafikken er uopmerksomme.

At det kommer slike kampanjer med korte mellomrom

At det skal bare et øyeblikks uoppmerksomhet til for at d kan gå galt.

At det skal veldig lite til før det kan gå galt og presiseringen av hvor vanlig det er at en ulykke skyldes uoppmerksomhet.

At du kan skade din egen familie og andres

At du plutselig oppdager at du har kjørt langt ved å være uoppmerksom i noen få sekunder.

At familien skal være trygge under kjøring.

At fart dreper, og at det skal egentlig ingen ting før en ulykke skal skje og endre hele livet ditt. Hvorfor risikere livet på den måten for å skrive en melding/ bruke telefon/ spise osv

At fart dreper.

At farten er en risiko, og at men kan bli mer uoppmerksom med alderen

At fartsøkning kan føre til at man ikke rekker å stoppe i tide.

At folk bør skjerpe seg! Å fuckings følge med i trafikken å ikke være så egoistiske

At hvis man kjører fort og blir uoppmerksom i 3 sekunder så er det nok til å ende livet til noen.

at ikke alle bilister er oppmerksomme når de kjører bil

At jeg er oppmerksom. Og ikke kjører for fort

At jeg har to barn som jeg må ta vare på

At jeg må være her for familien min og at jeg vil at familien min ikke skal havne i en ulykke.

At liten økning i fart kan ha fatale konsekvenser

At man faktisk ved å være uoppmerksom kan skade noen eller i verstefall ta livet av noen. Det kan både skje med dem som sitter i bilen eller ute rundt i trafikken, Så det er veldig viktig for meg å være veldig oppmerksom i trafikken med tanke på det.

At man har et ansvar for medpassasjerer og de du møter på veien

At man konsentrerer seg om kjøringen

At man må ha hovedfokus på vegen, ikke i bilen.

At man setter seg inn i egen situasjon og om det gjaldt seg selv eller andre man kjenner

At noen trenger deg

At risikoen for ulykker øker betraktelig med høyere fart.

At sekunder kan være avgjørende

At trafikkbildet og andre hendelser tilknyttet vei, kan oppstå plutselig og uforventet

At ved stor fart så blir det store skader/dødsfall!

Av hensyn til andre

Avpasse fart

Avstand

Avstand til forankjørende. Passe på trafikkbildet bak egen bil.

Avstand, fart

Bare at det er skrevet noe om.

Bare det med fart og bremselengde, at trafikkbildet kan endre seg på et blunk. Prøver å være så oppmerksom som mulig

Bare fokuset på trafiksikkerhet bidrar

Bare hørt den én gang på radio, for ser nesten aldri TV - fint med en påminner

Barn

Barn

Barn

Barn i biler jeg møter.

Barn i trafikken og i bil

Barn i trafikken, både som passasjer og i andre biler.

Barn og myke trafikanter. Ulykker og konsekvensene.

Barn og voksen bilder

Barn som blir skadd i bil

Barnet som holder rundt faren sin som et setebelte - fikk meg til å tenke på hvor viktig fartsgrense og setebelte osv er

Barnet, det å skade andre

Barns liv | Familiens liv

Beskytte andre og gjøre trafikken enda mer tryggere for alle som er en del av trafikk bildet

Betjeningsskjermene i nyere biler.

Bevisst ansvaret som tillegger hver enkelt.

Bevisst bruk av mobiltelefon og fartsgrenser

Bevisstgjøring

Bevisstgjøring

Bevisstgjøring

Bevisstgjøring

Bevisstgjøring av ansvaret jeg som bilfører har!

Bevisstgjøring om hvor lite som skal til.....

Bevisstgjøring/påminning

Bevissthet om at hastighet og bremselengden kan utgjøre en forskjell.

Bevistgjøring

Bevistgjøring

Bevistgjøringen

Bil er en dødelig maskin hvis man ikke er oppmerksom som fører.

Bilbelte

Bilbelte

Bilbelte, telefonbruk, fart m.m.

Bilde

Bilde i mørket

Bildene av de som gjør feil i trafikken, ser helt horribelt ut! Konklusjon: dette må ikke jeg gjøre!

Bildene langs veien, f.eks der et menneske holder rundt den andre så det ser ut som armen skal forestille bilbelte, det gir et stort perspektiv på at dersom en er uoppmerksom kan en ende opp med å miste sine kjære, eller sørge for at noen andre mister sine kjære.

Bilder

Bilder

Bilder som viser konsekvensene ved å være uoppmerksom.

Ble påkjørt av en bil som sovnet er gjorde andre ting

Bli bare mer generelt oppmerksom i trafikken. Kanskje mer fokus på de man møter.

Bli påminnet viktigheten av oppmerksomhet ,følge med på trafikkbildet. Fart etter forhold

Blindsonen

Blir mer bevisst på konsekvensene av å være uoppmerksom.

Blir mer bevist på handlinger i trafikken

blir mer oppmerksom, tenker seg om .

Blir minnet på det man lærte på trafikalt grunnkurs om f.eks bremselengde

Blir minnet på risikoer av en kilde man tar på alvor

Blitt mere bevisst på hvor fort ulykker skjer.

Blitt mye mer oppmerksom på bruk av mobiltelefon.

Bra og ha oppdateringer på dette ved jevne tids imellom

Bremselengde

Bremselengde

Bremselengde

Bremselengde, fart er en avgjørende faktor, samt oppmerksomhet

Bremselengder

Bremselengder. Oppmerksom ved overgangsfelt. Barns lek ved veien

Bruk av handholdt mobiltelefon

Bruk av mobil og annet teknisk utstyr i bilen.

Bruk av mobiltelefon

Bruk av mobiltelefon under kjøring

Bruk av sikkerhetsbelte

Bruk av telefon

Bruk av telefon i bil

Bruk sv mobil

bruken av virkemidler. ting jeg ikke har tenkt på før. man kan møte hvem som helst i trafikken, spesielt barn og skjøre folk

Bruker generelt mobiltelefonen veldig lite når jeg kjører. Sykler mye landevei-sykling og er dermed mer bevisst som bilist, da jeg opplever mye uoppmerksomhet fra andre trafikanter når jeg sykler. Så sånn sett er sykle-kampanjen min mer effektiv enn «takk for oppmerksomheten»-kampanjen til Statens Vegvesen.

Danner ett godt bilde på strekning og tid

De kampanjene som har med barn

De mange dødsulykkene på veien i det siste

De potensielle farene, hvor lett ting kan gå galt

De som står langs veien fanger oppmerksomhet og påminner om fartsgrenser osv.

Dei små marginane det blir fokusert på

del veien

Del veien og ta hensyn

Del veien sykkel

Del veien sykkel og bil, bruk bilbelte.

Del veien. |Kjører du for fort?

Deler er gjenkjennelige og det viser hvor galt det kan gå. Ønsker ikke havne i trafikkulykke å da er det bedre å gjøre andre ting senere.

Den generelle bevisstheten og fokuset på å gjøre trafikken sikrere. Gjort at jeg tenker over mine egne og andres vaner i trafikken.

Den går fort forbi, dvs. som reklame. Det er derfor vanskelig å vite om noe har påvirket meg eller ikke.

Den har bevisstgjort hvor viktig det er å være oppmerksom i trafikken. | Dette var nyttig på minnelse om det jeg synes er viktig og som jeg stortsett følger når jeg setter meg i bilen for å kjøre.

Den har fått meg til å ha litt bedre tid til reaksjoner.

Den hvor en man kjører normalt å plutselig ser du panikken i ansiktet hans når han tar rattet fast med begge hendene å brå bremses, har hat den panikken før selv, det gikk bra men, skummelt var det!

Den med fotball banen

Den reklamen der en kvinne sier at vi har råd til å miste 30 personer i året, også bringer inn 30 fra hennes familie. Dette gjør at man føler at 0 døde i trafikken per år er det som skal være

Den var en bra påminnelse

Den viser alvorligheten ved å ikke være oppmerksom

Denne kampanjen med stort fokus på oppmerksomhet som bilfører, tenker jeg vil være til stor nytte, også for meg.

Der barn er med.

Det at alle andre også kan være uoppmerksom

Det at de er synlige og du blir minnet på det.

Det at du kjører en fotballbane i blinde i løpet av 3 sekunder

Det at man må ha full fokus når man kjører, siden man ikke vet hva som befinner seg rundt neste sving

Det at nær du kjører for fort får du ikke med hva som skjer rundt deg men holder du fartsgrensa så har du oversikt. Og det at alle skal være trygge i trafikken å alle skal ha plass i trafikken

Det er alltid viktig, men greit med en påminnelse

Det er en stor oppvekker at liv kan gå tapt i trafikken når man er uoppmerksom

det er farlig for meg og andre å være uoppmerksom i trafikken

Det er for mye bruk av mobilen i trafikken.

Det er generelt viktig å bli påminnet viktigheten av hva høy fart og uoppmerksomhet kan føre til. Fortsett med slike kampanjer

Det er godt belyst hvor fort ting kan gå galt i trafikken og hvor lite som skal til

Det er mange ulykker, å være oppmerksom kan redde liv!

Det er mere ulykker/dødsulykker nå enn før, tenker mer på det nå.

Det er veldig triste scenario som kan komme til virkelighet

Det gjelder å følge godt med, og oppmerksomhetskampanjene er veldig fine.

Det gjorde meg mærlig oppmerksom på konsekvensene bak stor fart og hva som kan skje, og hvor store skade kan man påføre andre dersom enn kjøre uaksomt.

Det har vært en svært viktig påminnelse ang. egen bilkjøring og hvilken risiko det er å sitte på eller å kjøre egen bil. Man skal aldri gjøre andre ting enn å kjøre bil og ha 100% fokus på trafikken. Hvis man ikke er mentalt tilstede, må man stoppe ved første anledning så man ikke skaper farlige situasjoner. Alle som ferdes i trafikken har samme ansvar.

Det med at bare et par ekstra km kan gjøre en stor forskjell

Det mellommenneskelige

Det må være fra en eldre kampanje, bile krever hvile. Meget viktig

Det tar bare sekunders uoppmerksomhet fra kjøring, så er uhellet skjedd.

Det var lett å forstå hvor fort det kan gå falt noe man kanskje ikke har tenkt på tidligere

Det viktigste for egen del er at dette til stadighet kommer fram og gjør meg og andre trafikanter oppmerksom på det. Vi trenger påminnelsen.

Det viser med bilder hvordan du kan oppmerksom kjøre pen se på spile ofte bakk og forn på siden øyeblikk føle med trafikk ikke opptatt med musikk og mobil tenke på fart grane og Miljø

Det å få påminnelser er bra, man kan lett glemme hvor lett det er å komme i ulykke, når man er litt uoppmerksom

Det å ikke utsette andre eller seg selv for fare i trafikken

Det å se bort fra veien og holde på med radioen. At du kan kjøre veldig langt uten at du faktisk følger med på trafikken når du holder på med andre ting.

Det å være bilsjåfør, har man stor ansvar både over seg selv og andre i trafikken. Fordi hvis det skjer ulykke da er det mange som involveres i ulykken.

Dette bør alle vite uten kampanjer, men slik er det dessverre ikke. Håper det har vekket folk som før ikke har tenkt så langt.

Dette med å ikke utsette seg selv og andre for fare eller i verste fall alvorlig trafikkulykker .

Distanse ved å ta øyne bort fra veien

Du blir meir bevisst på konsekvens

Døden

Dødsfall, miste en kjær og nær

Dødsulykke

dødsulykkene

Dårlig syn

Egen og andres sikkerhet

Egentlig ingenting. Etter at jeg kjøpte elbil kjører jeg vesentlig saktere, dvs 10-15 km under fartsgrensen på 4 felts motorvei.

Eksempler på tilfeller der det har gått galt.

En "Reality Check" på hvor alvorlig det kan bli dersom man ikke følger regler som er satt med god grunn.

En blir gjerne påvirket første uken så blir det dessverre glemt

En fin påminnelse om fart og oppmerksomhet

En liten fartsøkning kan være forskjellen på liv og død

En påminnelse

En påminnelse

En påminnelse



Endring fra noe passiv til mer aktiv oppførsel i trafikkbildet

Er alltid fokusert og oppmerksom når jeg kjører.

Er alltid oppmerksom

Er du en farlig bilist har fått meg til å stille spørsmål til meg selv om jeg er det og hva kan jeg selv gjøre for å unngå å være en farlig bilist.

Er du uoppmerksom rekker du kanskje ikke å stoppe om det oppstår ei hindring i veien.

Er generelt oppmerksom, forholder meg til skilting, fartsgrenser etc. og bruker cruise control i tilfelle der det kan være lett å overstige fartsgrensen.

Er ikke lenge siden jeg tok lappen og gjennomførte alle obligatoriske kurs, så oppmerksomhet i trafikken ligger friskt i minne, men greit med en oppfrisking likevel :)

Er oppmerksom på at jeg er blitt eldre.

Er relativt uendret for eget vedkommende .. er generelt oppmerksom i trafikken fra før

Er veldig oppmerksom i trafikken. Men det at man kan ta livet av ett menneske skremmer meg og gjør at jeg er ekstra oppmerksom i trafikken

Etter jeg tok minibuss lappen. Har jeg mer følelse for ansvar både for folk inni bussen og folk rundt bussen. Tenke på det samme når jeg kjøre bil. Har også små barn, bor i byggefelt. Så har mer respekt for fin kjøring i byggefelt og andre områder med mye barn og folk.

Etter å ha jobbet som trafikkingeniør i Statens vegvesen, appluderer jeg kampanjene.

Faltumet at 3 av 10 ulykker er pga uoppmerksomhet

Familie

Fare

Fare for liv og helse

Fare for å skade andre eller meg selv

Fare ved høy fart

Faren av å skade andre og bli skadet selv

Faren for ulykke

Faren for å havne i en ulykke

Faren for å skade andre og seg sjølv.

Faren for å skade andre og seg selv .

Faren jeg representerer som uoppmerksom sjåfør

faren ved bruk av håndholdt mobil

Faren ved høy fart

Farlig hendelser som kan skjje

Fart

Fart

Fart

Fart

Fart

Fart

fart

Fart

Fart

Fart

Fart

fart - oppmerksomhet

Fart ?

Fart Fotoboks

Fart mobilbruk se trafikkbildet bedre

Fart og alkohol

Fart og bremselengde

Fart og bremselengde

Fart og bremselengder

Fart og fokus

Fart og fokus

fart og fokus på veien/trafikken

Fart og håndholdt mobiltelefon

Fart og mobilbruk.

Fart og oppmerksomhet

Fart og oppmerksomhet i trafikk bilde!

Fart og overblikk

Fart og sikkerhet.

Fart og skade

Fart og uoppmerksomhet

Fart oppmerksomhet konsentrasjon utkvilt

Fart øker risiko for ulykker

Fart, bilbelte

Fart, bremselengde, fokus/oppmerksomhet/ våkenhet, bilen tilstand sikkerhets messig, beltebruk etc

fart, helse til andre trafikanter

Fart, mobilbruk, hensyn til andre veifarende , | myke trafikanter og syklende

Fart, mobilbruk,bilbelte

Fart, og ikke bruke mobilen, ikke kjøre når du er søvnnig

Fart, oppmerksomhet, ansvarlighet for andre og meg selv

Fart, telefonbruk

Fart, og oppmerksomhet

Fart, sikkerhetsbelte

Fart. Avstand. Plassering i veien

Fart/mobil

Farten

Fartens betydning

Fartens betydning

Fartsgrensen

Fartsgrense

Fartsgrense

Fartsgrense før farlig sving, og tenke at kan vere hindringer rundt neste sving.

Fartsgrense og oppmerksomhet må bli bedre, og er blitt bedre. Skal så lite til for at noe skal gå skikkelig galt

Fartsgrensen og forbikjøring av buss som stanser for å slippe av folk.

Fartsgrensene

Fartsgrensene

Fartsgrenser

Fartsgrenser, skilter og myke trafikanter

fartskontroller

Film där familie kommer rundt en sving, hvor en traktor med tømmerlast står på veien.

Filmen på tv

Fokus

Fokus og økende antall dødsulykker

Fokus på alt som gjelder bilkjøring !

Fokus på barn

Fokus på bremsetid, den videoen med han som møter en vedlast - traktor rundt svingen

Fokus på hvor langt man kommer på få sekunder

Fokus på konsekvenser

Fokus på konsekvenser

Fokus på oppmerksomhet og hvor fort trafikkbildet kan endre seg

Fokus på sikkerhet

Fokus på vei og kjøreforhold og vise hensyn i trafiken. Myke trafikanter har alltid forkjørsrett!

Fokus på veien

Fokus på å være fokusert og ikke bruke hodet på bekymringer/problemer

Fokus på å være fokusert under kjøringen

Fokus!

Fokusere på bilkjøring, og kun det

Fokusere på kjøring

Fokusere på selve kjøringen, ikke ta blikket vekk fra veien. Prating i mob.tlf.

Fokusering

Fokusert på kjøring .avstand til forankjørende kjøretøy og sykelistere fotgjengere.

Fokuset på at mobilbruk reduserer oppmerksomheten voldsomt

Fokuset på hvor lite uoppmerksomhet som skal til

Fokuspunkt oppmerksomhet og fart

For eksempel reklamen om hvor langt man kjører på å ta blikket bort fra veien X antall sekund.

For mange ulykker den siste tiden som tyder på ippmerksomhet.

For å unngå ulykker

Forståelse for hvor fort det kan skje noe alvorlig

Forstår godt at jo gamler vi blir, jo tregere blir vi. og prøver å ta hensyn til det

Forstår ikke spørsmålet

Forsøker alltid å være oppmerksom, kampanje eller ikke kampanje.

Fotgjenger overfang er et stort problem. Her sykler man rett over i full fart uten se verken høyre og venstre, sparkesykel samme.

Fotgjengere.

frykten for andres uoppmerksomhet, som tydeligvis er årsaken til kampanjen, og hvor jeg derfor forstår hvor viktig det selv er å ha fokus på bilkjøringen min

Frykten for å skade noen.

Følelsen den gir

Følelser

Følge farts grenser .unngå bruk av mobiltelefon og andre ting mens kjører.

Følge fartsgrenser

Følge fartsgrenser.holde avstand til kjøretøy foran.

Følge med fremover og holde fartsgrensen.

følge med i trafikken

følge med på medtrafikanter kjøring og adferd

Følge med på trafikk bilde ,kjøre forsiktig og innenfor den lovlige fartsgrense

Følge mere med

Følgene av ulykkene.

Følgene av å være uoppmerksom bare noen sekunder.

Fått barnebarn som snart skal være med i bilen når jeg kjører

Fått meg til å tenke mer på trafikkforhold og fart generelt.

Generell påminnelse

generell påminnelse

Generell påminnelse

Generelt

Generelt alt sammen

Gir mer refleksjon

Gjenkjennbare situasjoner, som kunne vært meg selv

Gjenkjennelse, lett forståelig.

Gjentakende informasjon

Gjør alt ferdig før man starter på biltur og hold fartsgrensen

God gjennomslagsevne

Gode bilder. Og god tekst

Grei påminnelse om god kjøreskikk.

Ha blikket på trafikkbildet

Ha fokus på kjøringen. Opplever det som svært skuffende når jeg ser førere i Politibil, Statens Vegvesenbil og trailere snakke i håndholdt mobiltelefon. | Opptre hensynsfullt i trafikken og slippe forbi dersom jeg av en eller annen grunn ikke holder farten den øvrige trafikk holder.

ha fokus på veien og trafikkbildet og ikke gjøre andre ting når du kjører.

Har alltid vært oppmerksom

Har blitt mer oppmerksom fordi jeg har tatt lastebillappen

Har fått meg til å forstå hvor lite som skal til før det går galt, visuelt sett konsekvensene av uoppmerksomhet i trafikken.

Har fått meg til å reflektere over for høy fart

Har gjort meg mer bevisst på å ta pauser, eller bytte om på hvem som kjører hvis det er flere egnede førere i bilen

Har ikke blitt mer oppmerksom egentlig, kanskje mer bevisst på det. Men er alltid veldig konsentrert om bilkjøring når det pågår. Det burde flere også vært. Møter bilførere daglig som sitter og ser ned i telefonen mens de kjører. Har vurdert om jeg skal begynne å fløyte på de jeg ser som gjør det, bare for å "vekke" de, kanskje de får seg en støkk og slutter med det.

Har ikkje lyst at med trafikkanter skal komme til skade eller miste livet

Har ikkje påvirka, sidan eg i prinsippet ikkje har sett den. Men den forrige kampanjen som var på skilt ved vegen for eksempel med jenta som held rundt far som belte, hadde ei positiv effekt og eg merka at eg ofte reflekterte over bilkjøring og sikkerheit/konsekvens når eg såg desse bileta langs vegen

Har mitt levebrød på veien, oppmerksomhet og oversikt av trafikkbildet er svært | viktig. Det er blitt en slags automatikk i det.

Har selv vært i bilulykke, å mistet familie i bilulykke, så er veldig bevisst

Har sett mange stygge bil ulykker ved oppkjøring av kl2 som påvirket meg mest

Har tenkt mer på hvor små marginer det er i trafikken

Hastighet

Hastighet i forhold til bremselengde og vilt.

Hastighet og tretthet

Helheten

Helt ærlig så har jeg ikke blitt påvirket av denne kampanjen i noen grad.

Hensyn til andre trafikanter

Historier «fra virkeligheten».

Hjelpe å sjå og høyre det.

Hold avstand

Hold fartsgrensen

Hold fartsgrensen- den er der for en grunn.

Hold fartsgrenser

Hold fokus på veien og det som skjer dær. Avpass fart etter forholdene.

Holde avstand.Fartsgrense

Holde farten og avstand. Ikke foreta farlige forbikjøringer.

Holde fartsgrense

Holde fartsgrensen

Holde fartsgrensen

Holde fartsgrensen

Holde fartsgrensen

holde fartsgrensen, selv om jeg gjorde det fra før

Holde fartsgrensen.

Holde fartsgrensene

Holde fartsgrensene

Holde fartsgrensene, være utkvilt og oppmerksom.

Holde fartsgrenser.

Holde fokus i trafikken.

Holde god avstand til biler

Holder fartsgrensen

Husk bilbelte skilta

Husk bilbelte, disse skiltene som henger langs veien

Husk å ta pauser på tur

Husker ikke kampanjen

Husker ikke, men frykter mest å skade barn og myke trafikanter

Hva som kan være/bli konsekvensen av å ikke være oppmerksom

Hvis det er barn med i bildet

Hvor farlig bilkjøring egentlig er hvis man er uopmerksom

Hvor farlig det er hvis jeg ikke er oppmerksom  
Hvor farlig det er å ta blikket bort fra trafikken.  
Hvor fort en fatal ulykke kan skje.  
Hvor fort man faktisk forflytter seg i en bil viser godt hvor fort ting kan skje  
Hvor fort sekunder teller, ved bare en liten uoppmerksomhet.  
Hvor fort ting endrer seg i trafikken, og følgende det kan få  
Hvor fort ting kan sjæ  
Hvor fort ting kan skje i trafikken.  
Hvor fort ulykken kan skje, med bare få sekunders uoppmerksomhet.  
Hvor fort ulykker kan skje hvis en tar blikket fra veien. Viktigheten av å tolke trafikkbildet for å forebygge ulykker.  
Hvor fort ulykker oppstår når en er ukonsentrert  
Hvor kort tid med uoppmerksomhet som kan gi fatale følger  
Hvor kort tid med uoppmerksomhet som skal til for at det kanskje store ting  
Hvor langt bilen flytter ser på sekunder  
Hvor langt bilen kjører hvis man titter bort fra veien  
Hvor langt du kjører i et uoppmerksomt øyeblikk  
Hvor langt du kommer pr sek  
Hvor langt en kjører på sekunder  
hvor langt en kommer på ett sekund  
Hvor langt man kjører bare man ser bort i noen sekunder  
hvor langt man kjører blindt bare man tar blikket av veien i et par sekunder  
Hvor lett et uoppmerksomt øyeblikk kan føre til ulykke  
Hvor lite som skal til av fart og distribusjoner før det kan skje noe alvorlig og hvor liten marginene er for at det skal gå bra.  
Hvor lite som skal til før en ulykke kan skje  
Hvor lite som skal til, for at skaden blir stor  
Hvor lite tid man trenger å ha øynene en annen plass en på veien før noe kan gå veldig galt  
Hvor lite uoppmerksomhet som skal til før det kan gå galt  
Hvor liten tid det tar å miste kontrollen over trafikksituasjonen når man tar bort oppmerksomheten fra trafikken.  
Hvor mange ulykker som skjer  
Hvor raskt farlige situasjoner i trafikken kan oppstå, og hvor lite som skal til  
hvor stor del av ulykker som skjer på grunn av uoppmerksomhet  
Hvor stor økning av skade det er med en liten fartsøkning  
Hvor store følger litt uoppmerksomhet kan gi.

Hvor viktig det er med full oppmerksomhet

Hvordan bruk av mobiltelefon tar fokuset fra sjåføren

Hvordan små fartsøkninger påvirker avstanden man forflytter seg mens man er uoppmerksom, og dermed ikke rekker å reagere om noe skjer utenfor bilen.

Høy hastighet øker risiko for ulykker

Håndholdt mobil

Håndholt mobiltelefon

I 1992 var det en kampanje som het «det er ikke tøft å være død» den tenker jeg på stadig. Og den kampanjen der «sjelen» ser at kroppen er død fra avstand.

I 2015 var det en kampanje "hold fokus" - der telefonen ringte til meg under "reklamen", DEN burde kommet igjen, den ble personlig - og en såg hvor fort ting kan skje! Barn/familiemedlemmer | påvirker med alltid i slike kampanjer til å bli mer oppmerksom - som den kampanjen som pågår nå.

Ikke bruke mobil

Ikke bruke telefon i bil

IKKE BRYTE FARTSGRENSER OG HOLDE FOKUS PÅ TRAFIKKBILDET.

Ikke gjøre andre ting mens jeg kjører

Ikke kjør bil viss men ikke er trøtt å sliten

Ikke lagt merke til den

Ikke noe konkret, men det er fint med kampanjer som kan gi deg en påminnelse om trafiksikkerhet :)

Ikke noe nevneverdig. Har bare sett en reklame i forbifarten.

Ikke noe spesielt

Ikke noe spesielt

Ikke noe spesielt - jeg anser meg selv som en oppmerksom sjåfør.

Ikke noe spesielt.

Ikke noe spesielt. Jeg opplever meg selv som risikobevist og ansvarsfull, og generelt opptatt av å faktisk konsentrere meg om kjøringen når jeg kjører. Derfor traff ikke virkemidlene så godt, da jeg ikke har noe minne av å ha vært i noen av de skisserte situasjonene.

Ikke overskride fartsgrenser.

Ikke risikerer liv til mennesker ved at jeg kjører for fort eller er uoppmerksom

Ikke så mye, men jeg er kanskje enda mere oppmerksom nå enn tidligere.

Info

Informasjon er alltid bra!

Informasjonen om hvordan risikobildet øker når farten øker

Ingen forandring. Har alltid fokus på kjøringen uansett.

Ingen ting

Ingen ting. Siden jeg er tidligere rallyutøver og hatt kjøring som yrke vet jeg hvor viktig det er å "kjøre bil - når du kjører bil" ikke drive med noe annet.



Ingenting

Ingenting

Ingenting som jeg vet om. Er allerede svært oppmerksom ettersom jeg kjører utrykning jevnlig ingenting spesielt.

Ingenting spesielt.

Ingenting, kunne «alt» fra før

ingenting, har alltid vært bevisst.

Innholdet, det at man får en påminnelse.

Jeg er mer bevisst over hvor langt jeg kjører på kort tid

Jeg er opptatt av sikkerhet, men alle trenger påminnelse

Jeg er svært oppmerksom i trafikken og er obs på andre siden det er mange som finner på sprell. Spesielt filbytte og plasseringer i rundkjøringer. Trafikkbildet er blitt større og mer komplisert. Er utrolig vanskelig å se om hva andre gjør inni bilene når de kjører.

Jeg er veldig oppmerksom på trafikkbildet når jeg kjører bil, men godt å få en påminnelse.

Jeg fikk førerkort en stund etter jeg så kampanjen, men husker at den viser hvor lite du må se vekk fra veien (være uoppmerksom) før du har kjørt langt. Husker også noe bremselengde og fart generelt

Jeg forstår mer risikoen av å kjøre litt høyere hastighet enn det som er lurt og påbudt. Det er så lite som skal til for at det skal gå galt og derfor er det viktig og alltid være fokusert og minske risiko for feil

Jeg føler ingen endring, mener jeg setter oppmerksomhet høyt helt siden jeg startet som deltaker i trafikkbildet

Jeg har alltid vært en oppmerksom sjåfør. Ikke vært i noen ulykker

Jeg har alltid vært veldig oppmerksom på oppmerksomhet og fart i kombinasjon.

Jeg har blitt mer bevisst på valgene jeg tar i trafikken

Jeg har blitt mer oppmerksom til å ikke bruke telefonen til annet enn å snakke i handsfri når den er i en holder.

Jeg har et motto "kjør som alle andre er idioter" Det ser jeg stadig i trafikken. |Kanskje bilene har for mange tekniske "dupeditter" som spesielt menn prøvet ut under kjøring .

Jeg har lenge vært klar på viktigheten av full oppmerksomhet i trafikken - blir glad og enda mer ivrig når slike kampanjer kommer, snakker om det med venner og familie.

Jeg har skjønnet hvor langt man kommer på få sekunder, dermed er det stor risiko for bilkrasj

Jeg husker den fotballbane reklamen godt og ser for meg den ofte når jeg er ute å kjører.

Jeg husker filmen om hvor langt man kjøret på en fotballbane hvis man er uoppmerksom i noen sekunder

Jeg hørte først om kampanjen på radio. I min tidligere jobb måtte jeg kjøre en del i tidlig morgen trafikk, og jeg reagerte på at radion startet rett og slett en samtale med meg, virket veldig personlig første gang jeg hørte det. Som lege, liker jeg gjerne det som er enkelt og effektivt, og kampanjen på radio var akkurat det, husker at jeg tenkte til meg selv at DET var en smart kampanje og jeg skulle ønske samme var mulig der jeg kommer fra opprinnelig.

Jeg mener selv at jeg er 100 prosent oppmerksom i trafikken, og at skilt fra Statens Vegvesen som for eksempel bilbeltebruk ikke påvirker meg, da jeg alltid kjører med bilbelte. På generelt grunnlag så skal man være hundre prosent fokusert på kun bilkjøring, når man ferdes i trafikken. Det er mitt "motto"

Jeg ser selv i trafikken hvor mange som er uoppmerksomme pga mobilbruk, og jeg vil ikke være en av dem. Jeg syns også folk flest kjører for fort og blir sint og redd for ulykker når jeg ser både uoppmerksomme førere som kjører over fartsgrensen.

Jeg skrev verken eller. Jeg var oppmerksom før og har ikke endret adferd. Jeg bruker ikke mobiltelefonen i bil.

Jeg så på en kampanje knyttet til fart, der en mann med et barn kjørte på motorveien. Der kjørte faren i vanlig fart, men øker farten betraktelig for å ta igjen de bilene foran, fordi ingen skulle være foran han mente han. Han øker farten, kjører forbi begge bilene, skjermen blir sort og du kan høre et kraftig bilkrasj også en sørgelig musikk spille i bakgrunnen med tekster og utdrag spesielt fra kampanjene som er knyttet til fart.

Jeg tenker at jeg selv er ganske oppmerksom og at kampanjene er fine

Jeg unngår å kjøre når jeg er trett. Jeg stopper alltid for å trekke frisk luft, dersom jeg er trett eller tørst. Skjerpet aktsomhet.

Jeg var oppmerksom før, og jeg er oppmerksom nå. Altså ingen endring

Jeg vil være med på å bidra til et trygt trafikkbildet, både for meg selv og andre. | Jeg vil bidra til at alle som ferdes i trafikken kommer seg fra A til B, uten problemer. | Jeg ønsker å være bilisten som tenker utenfor sine egne fire hjul, og hva konsekvensene kan føre til om jeg ikke tar mitt ansvar i trafikken på alvor.

Jevnlig påminnelse

Jevnlig påminnelse om å være oppmerksom

Jo oftere jeg ser, jo mer påvirker det meg

Kampanjen «hvilken side av fartsgrensen er du på?» er den kampanjen som har gjort meg mest oppmerksom, og har ført til å bevisstgjøre meg i trafikken

Kampanjen i seg selv har ikke påvirket (iallefall ikke bevisst av meg), men de veldig mange trafikkulykker i 2022 gjør at en blir ekstra oppmerksom både på egen og andres ferdsel i trafikken slik at en forhåpentligvis kan reagere raskt nok om noe inntreffer.

Kampanjen og en kampanje som var på skolen vår, Andres uoppmerksomhet kan ta mitt liv, men jeg kan også være den som tar andres om jeg ikke er oppmerksom. Den sitter veldig sterkt hos meg.

Kampanjen 'takk for oppmerksomheten' sitter i hodet

Kampanjene minner meg på at jeg har ansvar for meg selv og andre og at jeg er ansvarlig for å gi mine medtrafikanter rom for å gjøre en feil. At aggressiv kjøring skaper farlige situasjoner.

Kjente meg litt igjen

Kjør etter førholdene, om så vær eller trafikk.

Kjøre helt utvilt. Og følge med på veien

Kollisjoner

Kom mange påminnelser mtp oppmerksomhet under kjøring.

Kommentaren "takk for oppmerksomheten "

Konsekvens

Konsekvensene

Konsekvensene

Konsekvensene

Konsekvensene av uoppmerksomhet

Konsekvensene dersom man ikke er det

Konsekvenser

Konsekvenser

Konsekvenser

Konsekvenser

Konsekvenser og endringer i trafikkbildet som følge av fart.

Konsekvenser som kan oppstå

Konsentrere meg mer om trafikkbildet ,ikke være trett under kjøring.

Konsentrere meg om kjøringen

konsentrert

Kor langt ein bevege seg på nokre sekund om ein ikkje er oppmerksom

Kor mykje 1 sekund egentlig betyr,når du er uoppmerksom i trafikken.Og kor lite fart som skal til før det blir store skader.

Kort tid med uoppmerksomhet kan gjøre stor skade for en selv og andre

Kule lignelser

Kun konsentrere seg om bilkjøring

Kunnskap

Kunnskap om situasjoner som man gjenkjenner.

Lagt om kjørestilen noe i forhold til fart.

Iar mig ikke påvirke av kampanjer når jeg kører bil, da har jeg fokus på kjøringen

Lengde man kjører ved ubemerkthet

Lite da jeg visste det meste fra før.

Litt over...

Man blir gjort mer oppmerksom på konsekvensene og man skjerper seg.

Man blir gjort oppmerksom på ting man ofte tar for gitt

Man får en oppvekker og tenker mer trafiksikkerhet

Man får en påminnelse

Man får repetert viktige momenter,som man ikke daglig tenker på.

Man ser hvor fatale konsekvenser det kan ha å være uoppmerksom, samt hvilken påvirkning økningen i fart vil ha for utfallet av en ulykke

Man ser hvor stor påvirkning noen sekunder med uoppmerksomhet har å si for trafiksikkerhet.

Man tenker gjerne litt ekstra over det når man ser slike ting

Mange dødsulykker.

Mange som har det for travelt

Med barn

Med tanke på hvor stort skade omfang det kan bli om man blir uoppmerksom i trafikken.

Mer bevisst på fokus i trafikken og at en liten fartsøkning kan være katastrofal.

Mer bevisst på å være oppmerksom i trafikken og prøve å lese trafikkbilde foran meg.

Mer fokus i trafikken.

Mer fokusert på å kjøre

Mer oppmerksom .

Mer oppmerksom på andre og trafikken runst deg.

Mer oppmerksom på hva som kan lure seg bak en sving/deler av veien som er dekket og hvilke konsekvenser det kan i verste fall få. At det er lurt å finne et sted å stoppe for å foreksempel starte en telefonsamtale.

Min alder og det faktum at jeg har kjørt mye minibuss i jobb og av den grunn lite påvirket av kampanjen.

Min uoppmerksomhet i trafikken kan påvirke både meg og andre, oftere og lettere enn man tror. Veien fra en kontrollert til en kaotisk sittuasjon kan oppstå på et øyeblikk. Kampanjene spiller ofte på følelser, hvor de bruker venner, familie, og deg selv til å forstå viktigheten med å være oppmerksom i trafikken til en hver tid.

Minne på hvor viktig det er å konsentrere seg om kjøringen - og ikke alt annet

Mitt ansvar i trafikken

Mitt ansvar som fører, samt at jeg øvelseskjører med barnebarn. Det har gjort meg mye mer skjerpet på alle områder knyttet til bilkjøring

mobil bruk

Mobil bruk å fart, være våken å opplagt

Mobilbruk

Mobilbruk

Mobilbruk

Mobilbruk

Mobilbruk

Mobilbruk

mobilbruk

Mobilbruk

mobilbruk i trafikken

Mobilbruk som tar oppmerksomheten bort fra kjøringen

Mobilbruk, noe som treffer de fleste

Mobiltelefon og oppmerksomhetsvikt

Myke trafikkanter, rusa bilførere, viltpåkjørsler.

Møtende bil

må være konsentrert hele tiden

Na

Nei

Noen sek uoppmerksomhet kan føre til store konsekvenser

Normal oppførsel og sunn fornuft

Nye biler med større skjermer og mer førerstyrt teknisk utstyr

Nyttig og opplysende

Nyttig info. Litt for lang, kunne vært delt i to!

Når barns trygghet er involvert

Når det trigger en følelse av hvor galt det kan gå.

Og ikke bruke mobiltelefon

Om at du ikke er trygg i trafikken hvis "hodet er en annen plass"

Oppdager stadig at mange snakker i håndholdt mobil. Jeg bruker bil i jobb, og svært mange, ca 20% gjør det i bynære områder, i lav fart.

opplysning om fart

Opplysning om fart og økende farerisiko og skaderisiko.

Opplysninga om at 10 km farts auke kan vere silnad mellom liv og død. Kroppen tåler d ikkje.

Oppmerksomhet

Oppmerksomhet

Oppmerksomhet i forhold til å tenke på andre ting mens man kjører

Oppmerksomhet rettet mot trafiksikkerhet

Oppmerksomhet rundt bremselengde og fartsgrense.

Oppmerksomhet under kjøringen

Oppmerksomhet ved faren for å skade andre

Oppmerksomhet, fart og mobilbruk.

Oppmerksomhet.

Oppretter fokus

opptatt av og ikke bruke mobil

Ordet «oppmerksomhet» er lenger fremme i bevisstheten.

Over fartsgrensen og konsekvenser

Passe opp for Mykere trafikkanter f. Eks syklist

Patos

Patos-argumenter som fokuserer på at sjåfører alltid må ha omsorg for andre i bilen.

Plutselig hendelser

Plutselige endringer i trafikkbildet

Pratet med folk når de har kommet opp

På hvor kort tid noe kan skje i trafikken...

Påminnelse

Påminnelse

påminnelse

Påminnelse

Påminnelse om at du er en del av trafikkbildet og har et stort ansvar, både for medpassasjerer og andre trafikanter

påminnelse om bakgrunn for reglene hos arbeidsgiveren (ifm mobil telefon). Det er ikke lov å bruke den under kjøring, selv med håndfri løsninger.

Påminnelse om kjente, viktige forhold

Påminnelse om viktigheten.

Påminnelse, gjenkjennelige situasjoner

Påminnelsen

Påminnelser om oppmerksomhet er alltid greit og nyttig

Påminner om hva jeg ser til daglig som yrkessjåfør hvor viktig det er å være fokusert.

Påminnet om viktigheten av en sund uforstyrret rutine når jeg kjører

Radio

Radiokampanjen, uventa

Radiospotter

Realistiske stygge ulykker, pga. mobilbruk

Redd for å komme i en farlig situasjon

Redd for å komme opp i alvorlige ulykker med barna i bilen og generelt. Jeg stoler på meg selv ( stort sett), men ikke alltid på andre.

Redsel for å skade noen andre

Refleks kampanjen

Reflekterer over det man leser og hører

Reklame med bil som går utover en football kamp pga mangling av oppmerksomhet, som viser lengste man kan kjøre når man mister konsentrasjon

Reklamefilmen med barnet i baksete og uoppmerksom fører

reklamen jeg hørte på radio handlet om syklist som befinner seg i blindsonen. det fikk meg til å være mer oppmerksom på å sjekke blindsoner og følge med på trafikanter som er vanskelig å legge merke til i trafikken, men samtidig stole på at syklist og andre myke trafikanter også er like oppmerksomme og følger med på veiene (fordi det er enklere å se en bil enn en syklist i blindsonen). så samarbeid i dette tilfellet er kjempe viktig

Reklamen om hvor langt man kjører i den tiden man tar synet bort fra veien

Reklamen om å kjøre over en hel fotballbane når du ser vekk «litt»

Rett og slett påminnelse om det som tidligere er lært

Riktig hastighet

Riktig hastighet redder liv

Risiko - skadepotensial

Risiko for egne og andres barn

Risiko for trafikkulykke

Risiko for å skade andre

Risiko for å skade andre eller nære kjente

Risiko for å skade andre.

Risiko tilknyttet fart.

Risikoen for å gjøre feil vurderinger, skade andre eller ikke være en god sjåfør.

Risikoen for å skade andre og meg selv

Risikoen for å skade andre.

Risikoen ved bilkjøring og uoppmerksomhet

Saklig informasjon om at trafikkbildet plutselig kan endre seg.

Se etter fare

Se og oppleve andre bilister og syklisters uoppmerksomhet i trafikken

Senke farten

Ser .mye mobilbruk og store skjermer på el biler

Ser hvor fort det kan gå galt

Ser hvor galt det kan gå og tenker mer konsekvenser

Ser mer slarv blant bilførere i trafikken. Viktig å være uthvilt før kjøreturen, evt. ta pauser å slappe av litt evt.

Ser nestenulykker hver dag på vei til og fra jobb. Folk overholder ikke fartsgrensene, snakker i håndholdt tlf og kommer over i feil kjørefelt - så prøver å være en bedre sjåfør enn mine medtrafikanter! Har bla senket egen fart, med mindre eg er til hinder for andre, da kjører eg etter forhold eller fartsgrense!

Ser via annonsene hvor galt det er og hvor skrekkelig galt det kan gå. Minnet på hvor viktig min innsats i trafikken er for min og andres del. På minnelse og se dette i annonsene gjør meg mer bevisst. Nyttig og bra for alle å få påminnelser. Livet er skjørt

Setter lys på ting man ikke tenker over .men som kan være svært farlig

Sjåfører i påvirket tilstand

Skade potensiale

Skade på mennesker

Skadene ved uoppmerksomhet. Jeg skal ta meg sammen og slutte og bruke mobiltelefon under kjøring

Skadepotensialet ved høy fart

Skader

Skal lite til for at utfallet blir stort..

Skilt av kampanjen som man ser mens man kjører

Skiltes

Skiltet med et barn og en foresatte med bilbelte, hvor viktig beltet er

Smart slagord. Kjent uttrykk, Direkte overførbart til trafikk og spiller på følelser

Som fører har man stort ansvar. Og at en feil kan ødlegge andres liv

Som mor er det viktig for meg å komme hjem til mann og barn så da må jeg vær mer oppmerksom i trafikken

Sovne ved rattet. | Holde seg til fartsgrensene | Ikke bruke håndholdt telefon eller andre dupperetter.

St man kan miste noen man bryr seg om/ være den som gjør at noen mister den de bryr seg om

Stoler ikke på noen andre trafikanter

Stopp og ta en pause

Stoppe ved trøtthet

Stopplengde med økning på 10 km/t

Stopplengde når farten er 90 i stedet for 80 km/t

Stopplengden ved økt hstighet

Strekningen du tilbakelegger i løpet av det øyeblikket du retter blikket mot noe annet enn veien.

Større fokus på en sannhet

Stå på med forbyggende arbeid, det tror jeg på:-)

Sykelister og myke trafikanter

Syn

Synes eg er oppmerksom, men bra med fokus på dette

Synet.

Synliggjøring av statistikken. Ulykker som har skjer i nærområdet her jeg bor. Tanken på at min uoppmerksomhet kan forårsake ulykker er vond.

Synliggjøring av uforutsette hendelser.

Synliggjøringen Av viktigheten av oppmerksomhet

Såkalt "myke trafikanter" adferd, bevegelser, handlinger og dessverre i noen grad sin egen manglende oppmerksomhet i varierende trafikkforhold i bl.a. "min by" Oslo.

Ta ansvar, vise hensyn

Ta oftere pause der jeg spiser og hviler på langturer

Ta pauser om man er sliten.

Ta rikelig med pauser

Ta vare på medtrafikanter og meg selv

Takk for oppmerksomheten

Takk for oppmerksomheten



Takk for oppmerksomheten.

Tanken og faren med imøtekommende bilister ikke er tilstrekkelig oppmerksomme.

Tanken på at jeg har folk rundt meg som bryr seg om jeg kommer hjem, og at for høy fart kan føre til at jeg aldri kommer hjem. Eller hindrer noen andre i å komme hjem

Tanken på og skade barn i trafikken

Tanken på å komme ut for en ulykke, eller at mine nærmeste skal forulykke pga uoppmerksom hos fører

Tanken på å skade andre eller i verste fall ta livet av noen pga liten avstand til forankjørende eller høy fart i forhold til føre.

Tanken på å unngå en ulykke

Tankevekkende

Telefon

telefon bruk

Tenk gjør kjør

Tenk og kjør

Tenk, Gjør, Kjør

Tenk, gjør, kjør

Tenke gjennom ansvaret man har som bilfører

Tenke gjennom hva som kan ta oppmerksomheten bort fra trafikken. Gjør deg ferdig med det du kan før du kjører. | Som yrkessjåfør overholde kjøre / hviletid.

Tenke over hvilke konsekvenser en ulykke kan medføre

Tenke på hvilket ansvar jeg har som bilfører når jeg møter andre biler. Jeg ønsker at folk skal føle seg trygge når de kjører, og ønsker også å føle meg trygg selv

Tenker at slike kampanjer må gjentas daglig for at det skal påvirke deg. Mye stimuli som påvirker oss

Tenker ennå mer på trygghet / for meg selv , ektemann , familie og andre trafikanter

Tenker jeg stopper å fyller kaffekoppen, framfor å fylle mens jeg kjører.

Tenker litt mer på det

Tenker mer over andre

Tenker mere over konsekvenser ved uoppmerksomhet. Regelmessig påminnelser om temaet.

Tenker over hvor lite som skal til for å miste oppmerksomheten

Tenker over risikoen ved for stor fart eller uoppmerksomhet

Tenker på at vi må konsentrere oss om kjøringen og ingenting annet.

Tenker på hvor stor fare en utsetter sine nærmeste, og møtende familier ved å være uoppmerksom

Tenkjer på alle disse stygge døds ulykkene den seinare tid. Bruk heller litt lenger tid , ikkje stygge forbi kjøyringer .

Tenkt meg om flere ganger

Tenkte mer i gjennom dette med hva som stjeler oppmerksomhet. Vi har akkurat fått en Tesla.

Tenkte mer over hva min adferd i trafikken gjør for andres sikkerhet

the big difference in slight increase in speed

Tid og fart

Tilbakelagt distanse på få sekunders kjøring, med de resultater uoppmerksomhet kan ha

Tillitsfull fortellerstemme, konsekvenser

Ting skjer fort

Ting skjer fort i trafikken. Fart er en vesentlig faktor

Ting skjer fort, og store konsekvenser .

Ting som belyses vet vi jo som sjåførere, men tror den stadige påminnelsen bidrar til å holde oss skjerpet.

Trafikken

Trafikken på våre veier øker for hvert år, derfor blir man mere fokusert på trygg bilkjøring

Trafikkskader

Tretthet

Tror at alt om fart har påvirket min kjøreadferd, samt være oppmerksom på det å hvile.

Trygg trafikk

Trygghet i trafikken

Tryggheten

Ulykker

Ulykker

Ulykker

Ulykker

Ulykker, fart.

Ulykkesstatistikken ved bruk av mobil. Lengden man kjører "i blinde" ved uoppmerksomhet

Unngå skade på andre mennesker og meg selv.

Unngå tap av liv i trafikken

Unngå ulykker

Unngå ulykker

Unngå ulykker og skade andre trafikanter

Unngå å haste avgårde, planlegge bedre tid og være rolig og våken

Oppmerksomhet fordi man holder på med andre ting mens man kjører

Usikker

Usikker

Usikker

Usikker

Usikker

Utfall og konsekvenser til meg selv og andre.

Ved å bli bevisst og gjort oppmerksom på hvor lite som skal til

Ved å rette oppmerksomheten på betydningen av å være oppmerksom.

Ved å tenke på de andre du kan påføre skade dersom du selv gjør noe feil.

Veit ikkje

Veit ikkje

Venner og familie

Vere meir oppmerksom, fokus på det ein gjer.

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

vet ikke

vet ikke

Vet ikke

vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke ?

Vet ikke om det har gjort noe endring, jeg prøver bare å være hensynsfull og oppmerksom hele tiden jeg kjører. Fordi jeg vet hvor viktig det er.

Vet ikke, har alltid vært bevisst på å være oppmerksom og varsom, oppdage situasjoner i god tid.

Vet ikke.

Vet ikke.

Vet ikke. Tanken på sårbare barn i bil påvirker meg mest.

Vet konsekvenser

Vi har ingen å miste, og det fanger meg sterkt å se videoer og bilder av uskyldige barn som blir med som følge av de voksne som er uoppmerksomme.

Videoen med bilulykka, det gjør inntrykk og vil dermed mer oppmerksom

Videoen med fotballbanene

Videoer om ansvar

Viktig med en saftig reminder innimellom.. virknings fullt at det er oppmerksomhets plakater langs veien/utfarter|...

Viktig å bli minnet på

Viktig å være uthvilt.

Viktigheten av kampanjer

Viktigheten av og være oppmerksom og hvor farlig det kan være for andre hvis man ikke er oppmerksom og følger med i trafikken.

Viktigheten av å holde fartsgrensen

Viktigheten med å være en oppmerksom sjåfør.

viktigheten ved å holde fartsgrensene

vil ikke utbringe fare for andre trafikanter. Vil også ikke miste førerkortet

Vil jo ikke gjøre noe som øker sjansene for å bli innblanda i uhell / ulykke

Vissheten om at man har mindre kontroll enn man tror. Spesielt blitt mer bevisst etter man fikk barn i bilen, da man har ansvar for flere liv enn sitt eget.

Voldsomt mange spørsmål

Vær konsentrert om kjøringen og hold fartsgrensen.

Være ansvarsfull fører som ikke fører til skade

Være bevisst på kva ein gjør !

Være bevisst på trafikkbildet, og at forandringer kan skje fort.

Være klar for kjøreturen og ha fokus på det!

Være mer oppmerksom i trafikken

Være mer oppmerksom og bevisst i trafikken.

Være opplagt når man kjører

Være opplagt når mann skal ut og kjøre

Være opplagt, ta pauser

Være oppmerksom og fult til stede når |Du kjører bil. Ikke la noe distrahere deg eller ta den oppmerksomhet inder kjøringen.

Være oppmerksom og konsentrere seg om bilkjøringen.

Være Oppmerksom, og holde fartsgrensen.

Være seg bevisst at alle «dårlige» handlinger bak rattet i fart kan ta livet av noen !!

Være uthvilt før oppstart av turen

Økt bevissthet for faremomenter

Økt bevissthet gjennom påminnelse

Økt fart øker risikoen eksponensielt.

Økt trafikkmengde og mye utstyr i nye biler som kan ta bort fokus.

ønske om å kjøre sikkert og ikke skade andre eller meg selv

Ønsker ikke at ulykker skal ramme meg. | De spiller på følelser og at jeg ikke vil skade andre

Ønsker ikke å bidra til ulykker, da jeg har opplevd å miste noen i trafikken

Å bli en bedre sjåfør

Å bli minnet om ansvaret du har som bilfører.

Å bruke belte. Holde farts grense. Være opplakt. passe på myke traffikanter. kjøre etter forholdene.

Å følge mer med, lese trafikkbildet

å ha på bilbelte

Å høre det ofte

Å ikke bruke mobil

Å ikke dagdrømme

Å kjøre for fort

Å legge merke til bilister som sitter med bøyd hode pga mobil..

Å se bort fra veien i kun få sekunder kan ha så stor betydning for fartsbildet i trafikken

Å se hvor mye farten virker inn på bremselengden

Å se hvor stor fart man treffer ett objekt ved å kjøre litt over fartsgrensen og hvordan dette påvirker bremselengdem.

Å sjå kor fort vi faktisk køyrer og kor mykje vi går glipp av på den tida ein ser vekk/gjer noke anna

Å skulle forbli trygg i trafikken og at andre kjører like trygt som meg

Å være med å bidra til å hindre ulykker/ hendelser og skader på meg selv og andre

## Vedlegg 8. Hva er det med oppmerksomhetskampanjen som ikke har påvirket deg til å være mer oppmerksom?

avstand til bil forann

blir for mykje info som ikke hjelper

Blir ikke påvirket

Blir nok borte i alt annet av info

Bruken av bilder og tekst

da jeg kjører på vegen konsentrerer jeg meg om kjøringen mere enn å følge med på plakater å skilt etter veien som for eksempel er du åver fartsgrensen er nesten provoserende

Den var ikke inntressant nok. Spolet bare forbi reklamen eller satt på en annen kanal

Den virker ikke hard nok. Kan godt være litt mer grafisk

Det er bare selvfølgeligheter, ikke noe nytt. Jeg fokuserer alltid maksimalt på å lese trafikkbildet og annen trafikk rundt meg.

Det er en voldsom strøm av info som treffer deg daglig , så har ikke fått med meg mye av denne kampanjen.

Dette er ikke noe jeg ikke allerede var bevisst på fra før.

Dårlig forhold til svv.

Egentlig i genting

Er allerede klar over hva uoppmerksomhet kan føre til.

Er allerede oppmerksom

Er alltid oppmerksom uten å bli påminnet det, følger alltid godt med, det er en selvfølge for meg.

Er alltid årvåken ved kjøring

Er fersk sjåfør enda, så ingenting fra den kampanjen var noe jeg ikke har hørt fra kjørelærer.

Er forholdsvis etter mangeårig yrkessjåfør og vet hva uoppmerksomhet kan føre til

Er generelt for mye reklame, følger ikke med på den

Er i utgangspunktet oppmerksom i trafikken

Er ikke utfordrende i trafikken. Men man må få bedre lys ved fotgangfelt

Er nok oppmerksom fra før

Er oppmerksom fra før av

Er oppmerksom på alt dette fra før. Intet nytt.

Er oppmerksom på fart fra før

Er som regel oppmerksom så trenger ikke hjelp av reklame

Er svært lite oppmerksom på reklame, så legger ikke merke til hva den inneholder

For dette er ting en skal vite og som i stor grad kjenner til problemene.

For mye reklame

Fordi jeg allerede lærte om dette på kjøreskolen og da jeg leste til teoriprøven. Det er fint med en påminnelse, men det er ikke ny informasjon for meg som sjåfør.

Fordi jeg er allerede oppmerksom på veien

Forsøker å være en våken,aktsom bilist.

Føler jeg generelt er oppmerksom, så tenker egentlig ikke så mye på det.

Føler jeg har kontroll. Men bevist på ansvaret

Følger med på trafikken og er int i bil og kjøretøy

Følger med på trafikken og ikke reklameskilter

Gammel vane. Har du mobilen på høytaler og starter samtalen før du kjører ser jeg ingen fare med det. Selv om telefonen ligger løst i midtkonsollen.

Har alltid forsøkt å være oppmerksom i trafikken.

Har alltid vært konsentrert om oppmerksomhet, derfor har ikke kampanjen påvirket meg til å være enda mer oppmerksom

Har bare et vagt minne om å ha sett det, ikke noe jeg har tenkt på, samt at jeg er relativt oppmerksom i utgangspunktet, så har nok ikke blitt mer oppmerksom av å så vidt se dette

har i liten grad registrert kampanjen og har fokus på oppmerksomhet.

Har i liten grad sett/lest kampanjen

Har ikke fått oppmerksomheten min

Har ikke hørt den

Har ikke hørt den så mye eller lagt merke til budskapet

Har ikke lagt merke til kampanjen. Kom på at jeg har sett den, når jeg ble spurt

Har ikke lagt spesielt merke til den. I tillegg er jeg, som yrkessjåfør, svært opptatt av å være oppmerksom fra før.

Har ikke sett det

Har ikke sett det så mye, mye pga av jeg ikke har linær tv og har ikke fått opp annonser på mine sosiale medier eller nettaviser.

Har ikke sett så mye til kampanjen på forumene jeg er aktiv på. Kjører også svært lite, og mener selv at jeg er oppmerksom og har godt overblikk

Har ikke tenkt så mye over det selv

Har ikke tilført noe utover det jeg visste fra før, derfor har det ikke påvirket meg på noen annen måte enn at jeg fortsetter å være oppmerksom.

Har ikke vært oppmerksom på reklamen når den har blitt vist fordi den ofte kommer når du holder på med noe som ikke er relaterte til reklamen eller kjøring generelt.

har lagt merke til en kampanje, men i liten grad,og har derfor ikke tenkt over det

Har sett den kun et par ganger, så den har ikke festet seg i noe særlig grad. Ser lite på reklame.

Har sett for lite av denne oppmerksomhetskampanjen

Har sett kampanjen svært sjeldent.

Har sett lite kampanje

Har stort fokus på min bilkjøring, og vil ikke forårsake skade på andre, så har lagt merke til kampanjen, men har lite forbedringspotensiale selv.

Har veldig høy fokus på oppmerksomhet fra før

Har vært yrkessjåfør i transport i 50 år har gjennomsnitt kjørt 8 tusen mil i året så man får det i blodet

Har vært Yrkessjåfør og disse temaene er det terpet myyye på

I grunnen alt, fordi oppmerksomhet i trafikken alltid har vært viktig for meg. Derfor føles kampanjene helt selvfølgelig, og ikke noe som påvirker meg til å være mere oppmerksom enn det jeg allerede er.

Ikke fenget oppmerksomhet

Ikke noe med kampanjen, jeg var oppmerksom fra før.

Ikke noe spesielt, men har fokus på det uansett uavhengig av kampanje eller ikke

Ikke påtrengende nok

Ingen ting

Ingenting- er pensjonert kjørelærer

Jeg er allerede oppmerksom i trafikken

Jeg er allerede veldig oppmerksom på det

Jeg er alltid fokusert under bilkjøring, men skal en trekke fram noe, så kan kanskje en "reminder" på å overholde avstanden til forankjørende biler være det som fanger min oppmerksomhet de gangene jeg har sett det - dog en stund siden.

Jeg er enig i kampanjens budskap.

Jeg er generelt oppmerksom i trafikken. Når jeg kjører bil, så kjører jeg bil. Jeg trenger ikke denne påminnelsen.

Jeg er helt klar over farene ved uoppmerksomhet. Jeg trenger ikke en kampanje for å bli mer oppmerksom.

Jeg er oppmerksom fra før. Vet om farene. Gjør det jeg kan til enhver tid for at jeg og de rundt skal være trygge

Jeg føler at jeg er oppmerksom hele tiden.

Jeg føler at kampanjen drukner litt i alt annet som blir sendt på radio/tv. Jeg tror at kampanjen hadde vært enda mer virkningsfull i sosiale medier (kan godt være dere er der allerede, men algoritmen min plukker det ikke opp).

Jeg føler jeg er meget oppmerksom i trafikken og dette har sammenheng med at jeg er motorsports utøver

Jeg føler jeg er svært bevisst dette uansett, kampanjen har ikke gjort meg mer bevisst. Dessuten har jeg knapt sett kampanjen, og vil tro at jeg hadde vært mer påvirket om jeg hadde sett mer av kampanjen

Jeg føler jeg har vært oppmerksom i alle år.

Jeg følger loven når jeg kjører bil og er alltid oppmerksom. Med integrert tlf-system snakker jeg kun når noen ringer til meg

Jeg gjør alt for å unngå reklamer

Jeg glemmer de fort, fanger ikke oppmerksomheten



Jeg har alltid fokus på å være oppmerksom, kampanjen har kun bekreftet det jeg alltid har visst, og har ikke endret min tankegang

Jeg har egt vist hele tiden at jeg må være oppmerksom

Jeg har forståelsen fra før av

Jeg har full fokus på bilkjøring når jeg kjører. Det har ikke endret seg pga. kampanjen.

Jeg har fullt fokus på trafikken når jeg kjører, det har jeg hatt siden jeg tok førerkort.

Jeg har ikke sett kampanjen, og derfor har ikke denne kampanjen ført til noe endring på meg.

Jeg har lite potensiale for forbedring

Jeg har rett og slett ikke sett de

Jeg har som vane fra før å være oppmerksom i trafikken, da jeg finner andre uoppmerksomme trafikanter som irriterende og farlige. Jeg gjør mitt beste for å tilpasse fart og oppmerksomhet etter forhold. Jeg har en gammel bil og ser ikke på det som uansvarlig å justere på klimaanlegg eller DAB radio hjul for å skifte sang som noe som tar verken blikk eller oppmerksomhet bort fra kjøringen. Å drikke fra en flakse/kopp oppleves heller ikke som distraherende så langt det gjøres på en bein og oversi

Jeg har vært yrkessjåfør i over 20 år med tunge kjøretøy og vet godt om bremselengder og prøve lese hele trafikkbildet for å tilpasse fart mm. | Er nok derfor jeg ikke har tenkt så hardt på at jeg har sett skiltene da dem vel egentlig bare har vært en påminnelse for min del.

Jeg kjører når jeg kjører bil, ikke annet

Jeg mener jeg er en ansvarsbevisst sjåfør

Jeg mener jeg er godt oppmerksom fra før av

Jeg synes selv at jeg alltid har vært en oppmerksom sjåfør. Jeg mener at jeg tilpasser oppmerksomheten til kjøreforholdene.

Jeg tenker at jeg er hensynsfull og oppmerksom fra før, slik at jeg kjører i henhold til kampanjene

Jeg tror jeg har riktig fokus på bilkjøring uten kampanjer

Jeg unngår aktivt alt som ligner på reklame, og har derfor ikke lagt merke til kampanjen.

Jeg vet allerede at man må være ekstremt oppmerksom i trafikken. For om det skulle hende noe så teller hvert sekund. Trenger ikke noen til å fortelle meg det

Kampanjen har ikke vært synlig nok/fanget min oppmerksomhet i de digitale plattformene/mediene jeg ferdes i. Budskapet er viktig, og man husker det der og da, men så fortsetter hverdagen og andre ting som tar oppmerksomheten.

Kampanjene bekrefter noe jeg vet. Jeg søker å være mest mulig oppmerksom når jeg kjører.

kan i liten grad huske og ha sett noe av kampanjen.

Kan ikke si at noe har festet seg nevneverdig

Kjører i den farten jeg har lov til, bruker ikke tlf i hånden og ser på veien når jeg kjører.

Kjører sikkert

Klar over viktigheten av oppmerksomhet i trafikken fra før.

Kunnskap om det fra før

Lite engasjement fra min side

Lite nytt

Lite synlig kampanje

Man forholder seg til trafikkreglene når man kjører og er oppmerksom

Mas

Mener at jeg selv har mye fokus på å være oppmerksom i trafikken, men det blir aldri feil med påminnelser.

Mener jeg er en sjåfør som holder fartsgrensene og er en oppmerksom sjåfør.

Mener jeg er opmerksom

mener jeg er oppmerksom nok i trafikken

mener sel att jeg er meget oppmerksom og legger inn lengere reaksjonstid på kjøringen etter vært som jeg har blitt eldre og stadig dårligere sjåfør .

Mener selv jeg er en aktsom fører etter mer en30 år uten skade

Når jeg kjører bil kjører jeg bil og har fokuset på trafikke

Oppfattes som reklame, og folk flest ser på reklame som plagsomt.

Opplever at jeg er en oppmerksom sjåfør og kampanjen forteller det jeg allerede vet og er enig i.

Opplevs ikke relevant.

Oppmerksomhet i trafikken har vært viktig for meg hele tiden.

Overdrivelsen

overser generelt reklame og kampanjer

Ser reklame/kampanjen, tenker på den der og da, men glemmer det igjen. Kan være man er mer påvirket likevel. Kan huske jeg nå har hørt kampanjen på radioen når jeg har kjørt og da får tenker jeg på at jeg må holde fokus. Bli ferdig med tankekjøre før jeg begynner å kjøre

sett lite av kampanjen

Skal alltid ha fokus på kjøring når en er ute på veien. Uavhengig om vegvesenet har kampanje

Skal være oppmerksom uten at noen forteller en det.

Synes ikke budskapet treffer..

Synlighet kanskje. Innholdet er bra, men jeg har ikke sett noe særlig til kampanjen.

Tar ikke til meg noen reklame/kampanje bevisst, men er mulig den har påvirket kjøringen min likevel.

Tenker ikke så mye på det

Usikker på om de har påvirket meg.

Vanskelig å si, reklame faller skjeldent inn for meg

Vanskelig å svare på. Jeg vet at jeg blir svært påvirket av de store bildene med at man skal bruke sikkerhetsbelte.

Var oppmerksom fra før, har ikke behov for kampanjer, for å vite det. Bruk heller pengene på bedre veier i stedet for å overvåke folk.

Vet ikke

Vet ikke

## Vedlegg 9. Har du noen innspill til måter for å redusere uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken?

- Flere kampanjer som belyser temaet. - Forbedre rasteplasser langs veiene. - Ha forbedret skilting langs veiene.

- Fokuserer på å videreutvikle handsfree slik at det oppleves som lettere og mer fristende for bilførerne å benytte seg av det.

- Godt forslag med app på mobilen som varsler innkommende samtaler/sms at man kjører bil. - Lage en kampanje mot videregående skoler og de aldersgruppene fra 17-19 år, som snart skal ut å ta førerkort, om hvor alvorlig konsekvenser uoppmerksomhet og dis

- tilrettelegge mulige steder å stoppe (som ikke er små lommer langs en motorvei) og med tydelig skilting at det er lov og ønsket at man stopper. - oppmuntre kjøp av biler med godt sikkerhetsstyr (varslere for kryssing av midtlinje osv.) -god belysning

- Ønsker spesielt fokus på å IKKE bruke mobiltelefon under kjøring. Ser daglig bruk av mobiltelefon når jeg går i trafikken. Jeg er like sjokkert hver gang. Gjerne kampanjer på linje med bruk av bilbelte. - Fokus på "lydighet" ifht sen gul og rødt lys

"Mobillås" etter modell fra "alkolås" i bilene.

"Tasteplasser" virker som en god ide, men det blir kanskje litt vel mye å sette inn overvåkningsutstyr i hver en eneste personbil i Norge. Men kampanjene som ble nevnt støtter jeg fullt og helt.

\* reklame - bruk mediet og sosiale kanaler vi har tilgjengelige idag til å promotere for riktig oppførsel i trafikken. \* sterkt fokus på dette under hele perioden med oppkjøring, øvelseskjøring med trafikkskolene

«Tasteplass» var en genial ide - og håper slikt med en realitet i nærmeste fremtid.

• redusert forsikringspremie ved prikkfri kjøring ••• | • innføre obligatoriske kurs hvert 5. år - prikkbelastning hvis ikke deltar

1. Høyere bøter til trafikanter som ikke vil skifte fra venstre til høyre fil på 4 felts motorvei. 2. Høyere bøter til trafikanter som skaper farlige situasjoner ved konsekvent å kjøre i betydelig lavere hastighet enn påbudt fartsgrense.

1. Lag bedre spørreundersøkelser.

1. På veistrekninger hvor det er langt mellom rasteplassene, bør det bygges flere lommer der søvnige bilister kan stoppe og sove, jf. at bilistene ikke kan bruke busslommene til dette. 2. På ensformige veistrekninger som E 18 mellom Oslo og Kristiansand

1. Være uthvilt før kjøring finner sted. 2. Legge personlige problemer til side før kjøring finner sted. 3. Eldre personer, som meg selv, bør ha en time eller to innom kjøreskole -HVERT ÅR- fra 60-års alder for å bli oppmerksom på egne vaner/uvanier som

1.)Moped på trange trafikerte veier der fartsgrensen er over det mopedklar er unødvendig og farlig. Fjern moped. 2.) Må gjøres tiltak med eldre som kjører, føler meg aldri trygg å sitte på med eldre og se hvordan de kjører, og kjønner ikke hvordan

1. Display for alle valg og innstillinger utgjør hyppigere fare enn de tross alt få som bruker håndholdt mobiltelefon. 2. Spørsmål om hvor stor % av andre sjåførere som er uoppmerksomme kan ikke jeg svare på. I sum: jeg tror display i nye biler utgjør stor trafikkfare.

20000kr i bot for å se på mobil. | Lavere hastighet i byene. 30/35 km/t styrt gjennom bilen.

3 sekunder regel

60 og 70 soner på motorveier

adjust the speed limits and provide better light

Adskill myke trafikanter (sykkel fotgjenger) bedre. Nytt skilt som varsler mulighet for forbikjøring lengre fremme (ref bla. USA og Australia)

Ake bruk av bruk av retningslys.

Aksjoner

Aktive kampanjer hele året, i radio, TV, skilt langs veien

Aldri ta blikket fra vegen når en kjører, selv om en prater med passasjerene. Kanskje burde det være system for bare å motta mobil-samtaler, hvis en kjører. Skal en selv ringe ut, må bilen stå stille.

Alko lås også i personbiler Råkjørere bør fratras sertifikat og bil uten noen advarsel da dem vet at det dem har gjort er lovstridig og har sjanset på ikke å bli tatt

Alko/narko lås. Fartskontroller

Alkohol lås

alkolås

Alkolås

Alkolås, mobillås, køvarsling

Alkolås/narko/pille lås i alle biler.

Alkometer i personbiler på lik linje som i lastebil

All bruk av mobiltelefon bør være forbudt! Unntatt starte opp, og gjennomføre en samtale. Håndfri sådan. Jeg trykker bare på «øret» for å ta en samtale. Det er i svært høy grad nødvendig i yrkessammenheng i hvertfall. Uviktige telefoner bør ikke tas under kjøring.

All mobilbruk er ulovlig, unntatt hvis det er i en holder eller koblet til skjermen i bilen der du kan ta i mot telefonsamtaler. Sende melding i holder og slike ting burde være forbudt. Bare bruke telefonen til telefonsamtaler og navigasjon.

All telefonbruk burde være forbudt, ingen vet hvilke samtaler som kan komme. Det kan være svært ubehagelige ting som blir sagt og som opprører, da er det lite hjelp i om telefonen er håndholdt eller ikke. Flere kontroller. Opplysningskampanjer.

Alle "City Safe" utstyrs-pakker til nye biler burde bli påbudt, evt. valgfritt, men reduksjon i avgiften på bilen (altså en bonus/gratis om folk velger å utstyre bilen for mer sikkerhet for både de inni bilen og øvrige trafikanter, fotgjenger-airbag etc

Alle biler kommer til å bli selvkjørende snart. Bilen min trenger lite input fra meg. Den holder fart, felt, og passer på hva som skjer foran. den skifter felt, og tar avkjøringer. Gir meg mulighet til å slappe av slik at jeg kan fokusere når jeg må. Hom

Alle biler må ha integrert mobil og navigasjonsutstyr. Saktekjørere er til stor irritasjon for mange og kan skape ulykker.

Alle må foreta en holdningsendring. Man bør alltid stille inn telefonen slik at den ikke forstyrrer.

Alle må ha fokus på det de gjør

Alle må lære seg å kjøre i rundkjøringer. | Bruke blinklys..

Alle må vere oppmerksom når dei kjører bil

Alle sjåførene skulle tatt ny teoriprøve hver femte år. Sjåførene spesielt de unge og de eldre som ikke kjører bil ofte bør testes en gang i blant med kjøreprøve. (Et slags sjåførkort i personbiler hadde det vært en god idee?)

Alle stoppe plasser og avkjørslers skal ha skilt før du kommer dit, og informasjon om hvor langt det er til neste stopp etter denne. Dette bør også være obligatorisk i alle navigasjonssystem.

Alle tekniske hjelpemidler som gjør at man blir påminnet eller på andre måter overstyrt forhold som har betydning for sikkerheten er av det gode.

Alle trafikkantene bør være utkvilt og roe seg ned før en biltur, ikke stress, stress er en farlig sak i trafikken. Har sett altfor mye galskap på veien. Samfunnet bør senke farten på det som skal utføres de setter for høye krav og da blir folk oppkavet.

Alltid være oppmerksom og vise hensyn.

Alt av utstyr som er i bussene som skal kvitteres på, blant annet forsinkelser, grunn etc

Alt bør ivaretas av kjøreskoleopplæringen. Slig bygges det opinsikt og ansvarsfølelse som gjelder hele livet. Offentlig overvåking og "terror" mot bilførere er noe styggedom. Man mister tilliten til systemet. Det virker som om motivet for å sette opp trafikkovervåking og fotobokser - dreier seg om å innkassere ekstra skattet/avgifter for å finansiere politiets aktivitet. Skulle tro det var intern konkurranse mellom ulike UP/veisjefer for å innkassere mest mulig penger. Denne terroren mot bilf Alt er sagt.

Alt for mange forstyrrende elementer i nye biler pga all programvaren

Alt for mange tullede spørsmål. Dette tok for lang tid !!!!!

Alt for mye unødvendig informasjon, knapper, brytere etc. spesielt på nyere biler. Kun det mest nødvendige trengs.

Alvorlige og seriøse reklamekampanjer

Annonser på SoMe og strømmetjenester, samt skilt langs veien.

Apellere til folks samvittighet om ansvar for egen og andres sikkerhet. Ofte kontroller, der mobilbrukerne blir tatt. Skilt med "bruk bilbelte" og store skilt med "ikke bruk mobil". Kunne tenkt meg skilt på utkjørslers der en trafikkulykke er avbildet

App

App og kampanjer

App på mobilen nesten samme som flymodus

App på tlf - god ide med autosvar!

App, kampanjer, TV kampanjer, mobil kampanjer, Facebook kampanjer, trygg trafikk på skolen. Telefontasting er like farlig for syklister

Appen dere tenker å utvikle burde ha en egen funksjon hvor vedkommende kun kan ta imot samtaler, ikke starte de opp. Tilby handsfree og holdere til mobil i disken ved bensinstasjoner så det blir mer salg av det.

Apple CarPlay i bilen er med å gjøre at jeg fokuserer mer på bilkjøringen. Der leses meldinger opp og jeg kan svare med å snakke. Samt jeg kan fortelle mobilen hva jeg vil gjøre. Om det er å sende en melding eller ringe noen. Da slipper jeg selv å trykke

arbeide for et mer oversiktlig trafikkbilde

At alle biler alltid har en kopp/flaskeholder som er "riktig" plassert.

At ansvarlige strør / salter veiene tilstrekkelig. Danjeg kolliderte hadde jeg hastighet på 15kmt men svaret fra ansvarlig for salting svarte at de ikke hadde fått beskjed. Kunne ikke stå oppreist utenfor bilen.

at de slutter med mellommåling i trafikk. for de som ikke har kruskontroll, tar fokuset vek fra veien. og til spidometeret.

At det fokuseres spesielt på all mobilbruk bortsett fra å svare ett anrop hvis man har handsfree.

At det skal bli mer opplysning om farer ved ikke å ha hunder/katter i bur i bilen. Ikke la de sitte/gå løse rundt i bilen under kjøring.

At du er uthvilt før du setter deg bak rattet

At en del av montert integrert utstyr i nye biler ikke kan betjenes når bilen er i gir, eks. Sms, gps, etc.

At folk får mindre terskel til å ringe politet hvis de ser en bil som kjører litt rart

At folk slutter å snakke i mobil når de kjører.

At førere av bil konsentrerer seg om å være førere av bil og ikke holde på en masse fjas.

At kjøreopplæringen blir bedre. De yngre lever på sosiale medier og har "hele livet" sitt på sin tlf. Beslag av førerkort, f.eks. 2 mnd., ved bruk av håndholdt tlf, sms, mm. ved første gangs overtredelse kan kanskje bøte på dette. Eldre, fra 70 år bør b

At man lærer etter første gang etter et trafikkuhell at det aldri skal skje igjen. Å da blir man mer oppmerksomme på hva som er lurt å ikke lurt å gjør neste gang

At mobiltelefoner navigasjon osv. ikke kan brukes i bilen under kjøring.

at politiet burde være raskere på å stoppe folk som bruker mobil under kjøring

At telefonen på settes i en holder for at bilen skal kunne starte

Atomariserte kjøretøy. Det vil fjerne den største årsaken til ukykker som er mennesker. Altså selvkjørene biler tror jeg er løsningen.

Aut. Sperring av mobilsamtaler inne i bil

Automatisk blokkering av telefon ved bilkjøring. Automatisk svar til oppringer at bilkjøring pågår. Ring senere

Automatisk overvåkning av mobilaktivitet på de mest traffikerte veiene, samt alle motorveier. I tillegg burde det på alle veier være flere utkjoersler for traffikale stopp for trafikantene, gjerne med fri Wifi som ett forebyggende tiltak. Jeg har bo

Automatisk redusere volum på stereo under kjøring, Pålagte førstehjelpskurs og med utstyr i bilen minst vært tredje år, Redusere antall skilt langs veiene, Langt flere rasteplasser og som også har fungerende toaletter også vinterstid

Autonome biler. Mennesker bør ikke kjøre noe tyngre enn sykkel.

Autosvar på meldinger og telefonsamtaler

Avgiftslettelser på biler med adaptiv crusecontroll skiltgjenkjenning og linjevarsler.

avpasse farten etter forholdene

Avstand til kjøretøyet foran deg bør være 3 sekunder.

Avstander til møtende trafikk og om hvor fort vi ønsker at møtende trafikk skal kjøre. vi opplever ofte at d er greit at vi selv kjører for fort men vi ser helst at de vi møter kjører saktere.

Barcelona: Jeg er spanjol/cubaner og har bodd der i 8 år. Bodd i Norge i 4 år. I Barcelona innførte de nettopp bøter for å minke at kvinner sminker seg mens de kjører. Dette har hatt en stor virkning. I Norge burde det slå hardere ned på med mobilbruken

Bare fokusere mens du kjører

Bedre flyt /informasjon i trafikken ved uhell. Ved mye kø observerer jeg at mange gjør andre ting i bilen

Bedre innholdet i opplæringen for 65+. Nevnte kurs er teoretisk. Bilkjøring er en praktisk ferdighet. I disse tider med fokus på om eldre skal få kjøre bil uten legevurdering er det viktig at samfunnet tør å skjerpe kravene til kjøreferdighet. Mye fora

Bedre integrerte mobilholdere i bilen! Egen plass på dashboard hvor man kan sette mobilen i docking, lett og billig utskiftbar docking some passer min modell. Når man setter mobil i docking starter bilmodus automatisk

Bedre integrerte systemer i bilene. Autopilot.

Bedre kjøreopplæring. Tvungen oppfriskningskurs for førere etter bestemte tidsintervaller. Tydeligere om mobilbruk og høyere bøter

bedre føreroplæring

Bedre lys i fotgngfelt. Få folk med sykler og sparkesykkel til å gå i fotgangfelt og ikke fare over

Bedre merking og funksjona på bilane som gjør deg oppmerksom i trafikken.

bedre merking på parkeringsplasser/hus unngå mindre kollisjoner. bedre plass til parkering på den enkelte plass

Bedre og billigere kollektivtransport alternativer. Redusere fattigdom og sosioøkonomiske forskjeller.

Bedre og bredere veier. Det er et etterslep på milevis av dårlige veier, både europavei, riksveier, fylkesveier og kommunale veier. Også legge til rette for å kunne kjøre til siden for nettopp å gjøre justeringer ved behov, eks plotte inn gps , ta den telefonen som har ringt 7 ggr. Få flere krabbefelt for tungtransport, mange farlie situasjoner oppstår pga tungt lastete trailere som ikke harnok motorkraft til å takle alle bakker, og bobilfolket som skal stoppe opp midt i svinger for å ta bilder

Bedre og entydig skilting, færre snodige omkjøringer og bedre avvikling av trafikk i av/påkjørsler med mye biler som forplanter seg videre.

Bedre oppdragelse....

Bedre oppfølging av trafikanter ca 1-2 år etter at de har fått førerkort.

bedre oppførsel i glidelåskjøring

Bedre opplæring og flere fotobokser og trafikkkontroller

Bedre opplæring som starter i grunnskolen. Lære unger om dødsvinkel for sykelister. Lære at store kjøretøy ikke ser det som er nært osv.

Bedre opplæring spesial til bruk av blinklys

Bedre regulering av elsparkesykler og bruken i sentrum.

Bedre skilting langs veiene

Bedre skilting og oppmerking. Bedre opplæring av trafikkskolene (bruk av retningsviser etc.) Strengere reaksjoner på fartsovertredelser. Strengere reaksjoner på unge som kjører uansvarlig. Større premiering for å kjøre biler med nye teknologier.

Bedre skilting på veier

-Bedre skilting, -større skilt. -Mindre tekst på info skilt, som gjør deg uoppmerksom fordi du bør lese alt i farten.

Bedre skilting. Få opp skilter der det mangler og få opp noen ekstra før f.eks. en brå avkjøring eller påkjøring. | Mer veibelysning og midtdeleere. Gjerne også noe breiere veiskuldre. | Innfør billigere kollektivtrafikk slik at det blir mer attraktivt og reduserer antallet biler på veien. La fastlege vurdere om den enkelte er skikket til å kjøre bil.

Bedre system i bilene for betjening av radio og tlf. Er for alkohol i alle biler. Ellers skal folk være oppmerksomme så snart bilen starter å rulle.

bedre trafikkOplæring alt for mange som ikke skulle hatt førerkort får det hadde en vist hva som ferdes ute på veiene hadde en aldri tørt å kjørt på veien d er heilt sikkert

Bedre trafikkopplæring.

Bedre veger, bedre skilting og veg merking. Flere kontroller med politiet

Bedre veier

Bedre veier (4 felts veier) gir bedre flyt og mindre distraksjoner/skilting. Slikeveier ligger et stykke unna bebyggelse og gir mindre behov for å se på annet enn veien.

Bedre veier Bedre informasjonskampanjer Sikrere automatiske systemer i bilen

Bedre veier og tunneler og nedsatt fart her i området jeg til daglig ferdes i.

Bedre veier så man kommer raskere frem - man blir uoppmerksom av å kjøre i 70 på lengre strekninger, eller av å ligge i en lang kø bak 1 bilist som kjører sent eller har tunnellskrekk. Man får liksom tid til å gjøre andre ting. Folk snakker om alvorlige

Bedre veier, flere midtsperre, lavere pris på biler med mye sikkerhetsdetaljer, mye høyere vrakpant på gamle og ofte trafikkfarlige biler (>15.000).

Bedre veier.

Bedre veier.

Bedre veimerking som legger til rette for god autopilot funksjon.

Bedre veinett

Bedre veistandard så man slipper å ha oppmerksomhet på å kjøre i hull og slagkanter

bedre veistandard. Flere 4 felts veier

Bedre veistandaren, spesielt på Vestlandet!

Bedre veivedlikehold og veimerking slik at moderne assistansesystemer fungerer.

Begrens bruken av blendende reflekser (på skilt og kantmarkering) langs vegen. Bruk mer belysning utenfor tunnelåpninger og i vegkryss. Her er ny praksis et tydelig tilbakeslag mot tidligere. Særlig ser T-kryss ved overgangen fra en veg med høg standar

Begrens trafikkskilt - smartere skilting, spesielt ifm X og O-kjøringer. Mer opplysninger om trafiksikkerhet for sjåfør

Begrense all «informasjonsstrøm» langs veien.

Begrense muligheten, til mobilbruken, den tar mye av oppmerksomheten 🤔

Begrensning av kjørelengde/tid mellom hvilested

Beklageligvis tenker jeg at mer synlig politi i trafikkbildet er det som hjelper. | Elg varsling langs veien i Østerdalen er et fint tiltak.



Beklager, har ingen innspill.

Belyse ulykkesstatistikk sett opp mot mobilbruk. Fronte muligheter til å bruke mobil, som festemuligheter på dashboard, enkle mikrofon tilkoblinger osv. Ikke basere kampanjen på at alle skal forstå og ta inn over seg at de skal kutte mobilbruken 100%

Benytte reklame i form av plasser rundt nettaviser hvor kampanjer om akkurat dette temaet vises, samt benytte sosiale medier plattformer slik at når man IKKE er i bilen men bare scroller seg gjennom ser kampanjene om dette. Videre kan det være greit å la

Besøke skoler.

Betrakteligere høyere bot for mobilbruk i bilen, slik at man ikke har råd til å bli tatt. Reklamer med mennesker som har vært ute stygge ulykker (grunnet f.eks mobilbruk) som snakker ut om hva som skjedde og hva de skulle gjort for å unngå det. Ti

Bevisstgjøring av regelverk, gjerne via kampanjer på tv/nett

Bevisstgjøring Bevisstgjøre Bevisstgjøre

Bevisstgjøring itrafikkskolene i større grad

Bevisstgjøring kanskje gjennom reklame på tv

Bevisstgjøring og holdningsskapende filmer. Forsette god kjøreopplæring

Bevisstgjøring på konsekvenser av uoppmerksomhet, spesielt knyttet til telefon bruk. |Strengere straffer.

Bevisstgjøring via kampanjer.

Bevissthet rundt hvilke alvorlige og uopprettelige skader man kan forårsake for andre, og leve med konsekvensene av resten av livet

Bevistgjøring. Forståelse av ansvaret en har som bilfører.

bil og mobiltelefon passer ikke sammen

Bil som registre uoppmerksom fører

Bilbelte aksjonen ned to som er glad i hverandre er fin. Appeller til at noen er glad i deg.

Bilbelte tilpasset damer så en slipper å justere dette gjentatte ganger under kjøring.

Bilbeltekampanjen med skilter langs veiene er veldig bra. Det samme var reklamesnutten på tv der man viste forskjellen i bremselengde ved hhv. 80 og 90 km/t (bil møter traktor etter sving). Liknende kampanjer (skilt/tv-reklame) kan være bra for å øke b

Bildene med sikkerhetssele, som viser til hensy til dine kjære er virkningsfulle. Noe i den sjangeren - eks et lite barn/en besteforelder som ringer og spør om du følger godt med i trafikken.

Bilen bør være mobilfri sone

Biler med infosystemer på skjerm kan lett få sjåførens oppmerksomhet. Disse skjermene burde ha begrensninger sålenge bilen kjører

Biler med logisk førermiljø hvor brytere og instrumenter er plassert i riktig synsvidde, slik at man hele tide kan holde blikket på trafikken.

Bilførere bør bli flinkere å bruke blinklys, respektere vikeplikt og stoppskilt i kryss, overholde fartsgrense og slutte med mobilbruk under kjøring

Bilførere bør bruke blinklyset igjen. Dette slurves det med i stor stil. Det må få større konsekvenser for de som ligger å kjører 60 og 70 km i 80 sonen hele tiden. Min erfaring er at de som gjør det, de kjører 60 og 70 samme om fartsgrensen kommer ned

Bilistene må bli flinkere til å bruke retningsvisere korrekt! Bilister må bli flinkere lete til å bruke det hondgplrr

Bilkjøring krever stor grad av ansvarsfølelse. Ta derfor konsekvensene av dette og ikke la stadig yngre få begynne øvelseskjøring. En dårlig ide å la ukvalifiserte (alle foreldre) drive øvelseskjøring med umodne sjåførere bak rattet. Begrense det i det min

Bilkjøring må skje med full oppmerksomhet. Har man barn med i bilen, er det viktig å ta pauser slik at de får bevege seg i friluft, unntatt i regnvær tror jeg.

Bilkjøring. Må ikke la seg distrahere av ting som skjer i og utenfor bilen.

Billistene må bli mindre avhengig av elektroniske komponenter som skal nyttegjøres under kjøring

Bilmodus på telefonen som kun tar i mot telefonsamtaler og ikke meldinger eller varsler fra andre apper, et system i bilen som kan advare deg når du bruker telefonen til å tekste, vær varsom med musikken og ikke ha for høyt volum, siden det kan gjøre før

Bilmodus som nevnt i spm. Som sender autosvar om at du kjører bil på sms og anrop og eks. Innleesing av melding på eks maks 4 sek eller 6 ord. som automatisk spilles av uten betjening av tlf. Eks. "Hei, mamma jeg er hjemme"

Bilprodusenter må ha eit opplegg montert i alle nye biler - der sjåføren blir minnet på at det er viktig å ha fokus ( noko ALA bilbelte som pip viss du ikkje har det på)

Bilprodusenter må slutte med å utstyre for mye tjenester via dashbordpanelet. Det lages altfor mye data i nye biler.

Bilsimulator eller kurs på bane hvor sjåførere får presentert en situasjon. De får i oppgave å navigere denne situasjonen over flere omganger. Hvor omgang har forskjellige typer distraksjoner og ting som skaper uoppmerksomhet. Hensikten er at sjåføren ska

Bli gjort oppmerksom

Blinkende lys ved gangfelt, bruk av brostein i bygater, blandet trafikk

blinklys.det hjelper alle trafikkanter

Blokkering av mobiltelefon i bilen er nødvendig i fremtiden

Bondeveitt

Bonus system på et eller andet vis. Ikke bare straff for ulovligheter, men "minus" prikker ved god "oppførsel" i trafikken.

Bot for de som bruker devicer til annent enn å snakke. Forbud mot ørepropper og høretelefoner

Bra dette

Bra forslag med autosvar på sms under bilkjøring!

Bra med kontroller av mobilbruk

Bredere veibaner med god bredde på veikanten, slik at biler som må stoppe kan stå der uten å være til fare for andre trafikkanter.

Bruk av blikklys. Korrekt plassering i veibanen ved høyre/venstre sving

Bruk av blinklys

Bruk av kampanjer som opplyser om konsekvenser for uoppmerksomhet i trafikken, og at det lett kan unngås.

Bruk av media.

Bruk av mobil i bil bør straffes på lik linje som ruskjøring, har vel de siste årene opplevd 4-5 ganger som fotgjenger og nesten bli påkjørt av bilister som benytter mobil under kjøring

Bruk av mobil under kjøring bør begrenses

Bruk av telefon og tidsklemme

Bruk barn i kampanjene, spill på folks samvittighet.

Bruk blinklys. Alt for mange unnlater bruk. Manglende bruk kan hisse opp andre og bidra til farlige situasjoner.

Bruk eksisterende lovverk, flere kontroller og gjør det til en risiko å bruke tlf i bil.

Bruk hodet og sunn fornuft

Bruk hue, følg regler.

Bruk sosiale medier for å nå ut til unge;) helst instagram og snapchat

Bruk tidsaktuelle virkemidler for å ansvarliggjøre og jobb med regelverk. Standard utstyr i bilene tilpasses risikobildet.

Bruke "snutter" som omhandler temaet på div. radiokanaler.

Bruke eksisterende fotobokser til å ta bilder av alle førere, gi bot til de som sitter i mobiltelefonen når de kjører!

Bruke radio-/stereokontroller du ikke trenger å se på for å bruke, f.eks. på rattet.

Bruke systemer som Apple CarPlay og rattbetjening (Inkl Siri) for å ringe opp folk, betjene musikk osv. Øke fartsgrensene slik at reisetiden reduseres Skilte på en slik måte at kartverk blir mindre viktig Skilte til typisk plasser man stopper på, slik

Bruke TV.

Bruke øretelefon som er koblet til mobiltelefonen. Felt, midtlinje og kantlinje valser. Fart sone valser. Sperre når mobiltelefonen holdes i hånden. Vasler for glatt kjørebane. Vasler for å ikke kjøre for nørt forankjørende kjøretøy.

Bruker handsfree når jeg kjører for å snakke i telefon. Trykker ikke på telefon annet enn å finne ett telefon nr

burde hatt det, men kan ikke komme på noe som kan hjelpe annet enn å konsentrere seg selv om oppgaven

-Burde være forbudt å røyke i bil (miste røyken ned i fanget=garantert akutt uoppmerksomhet. |- Spise i bil samt drikke varm drikke bør også unngås

burde være mer kampanjer. som spørsmålene inneholder, burde det finnes en app som hindrer forstyrrelse. finnes allerede en ikke forstyrr funksjon på telefonen som fungerer veldig bra når man kjører bil. er en aktiv bruker av denne funksjonen :) spesielt

Burde vært obligatorisk med en tur i lastebil når en tar klasse.b

Butikk assistanse

Bygg bedre veier med god oversikt og ikke krøtterstier som vi har i distriktene.

Bygge flere fine stoppesteder langs veien. Med store skilt , her kan du slappe av , gå på toalett og bruke tlf , før videre reise.

Bør bli høyere krav til eldre for å få lov til å kjøre bil. Alt for mange dårlige/uoppmerksomme eldre bilførere.

Bør inngå i kjøreopplæringen, også hva kjøring i rus kan føre til.

Bøtelegge flere som bruker håndholdt mobil i bilen gjennom hyppigere kontroller. Fortsette med forebyggende holdningsskapende kampanjer, gjerne ved å vinke folk inn til siden og stille konkrete spørsmål.

Bøtelegge håndholdt mobilbruk mye høyere! Eventuelt prikkbelastning i førerkort! Har en mann som er yrkessjåfør som forteller om nesten ulykker pga mobilbruk!

Bøtelegging av uvettig telefonbruk.

Bøter

Bøter

Bøter for bruk av mobil

Bøter for mer enn bare bruk av telefon. Spising betjene radio/Navi etc..

Bøter for mobilbruk under bilkjøring Plakater lignende den som minner om hastighet og bilbeltebruk

Bøter og prikkbelastning.

Bøter og prikker til di som ikke bruker blinklys

Bøter som svir, prosentvis av inntekt. Førerkort må inndras oftere. Kontroller og automatisk fartsmåling. Opplysningskampanjer på TV og kino. Enda tydeligere forbud mot feks mobilbruk o a. som tar fokus. Samt tøffere konsekvenser som avskrekker.

Bøter som virkelig svir

Bøter ved bruk av mobiltelefon under kjøring.

Bøtesatsene viser at staten er bare ute etter penger, det undergraver troverdigheten av hvor farlig det er.

Dab må virke mer enn idag

De enkle skiltene langs E39 med over fartsgrensen? Er virkningsfulle.

De er bra at det er forbudt med håndholdt tlf, men når den er i eget stativ og du kan bruke den uten og berøre den så mener jeg det må være greit, slik som til veibeskrivelse - da må du selvfølgelig starte det før du kjører, eller stoppe og starte den.

De som kjøper nye biler må få opplæring i de hjelpesystemene som er innebygd i bilen. Alt for mange vet ikke hvilken nytte det kan gi og føre til sikrere kjøring.

De store skiltene som viser til hastighet, bilbeltebruk, gi plass til syklistrer etc synes jeg er fine. Fortsett eller utvid disse!

Den som forårsaker en ulykke pga. mobiltelefonbruk, bør miste førerkortet i minst ett år.

Den som jeg sagt

Den som ligger først i kø'en og holder 10 til 20 km/t under fartsgrensa er den som skaper distrasjon i trafikken.

Den største årsaken til at jeg blir forstyrret, er andre trafikanter som kjører for tett bak meg. Det stjeler mye oppmerksomhet

Den var ikke lett - har mye tanker men allikevel vanskelig å definere. Men kunne jo nevne at vi burde hatt flere "Din fart er..." målinger, da dette tror jeg kan få førere til å bli mer bevisst på eget speedometer og forskjellen den viser kontra målingen.

Denne kampanjen mot uoppmerksomhet må ha vore og er for anonym, eller kanskje den berre er konsentrert i byar?? Ute på bygda eller på nett og i aviser synest den fråverande for meg.

Denne undersøkelsen

Denne undersøkelsen burde vært paginert, slik at man visste hvor langt man var kommet. I tillegg var det på fallende dårlig språk/dårlige formuleringer i noen av spørsmålene.

Denne undersøkelsen er ALT for detaljert!!!

Dere har nevnt alt, vil jeg tror

Dere nevner kampanje - Tv-reklame (kino?) med situasjoner som kan oppstå når fører blir distraheret, eller drømmer seg bort eller HOLDER PÅ Å SOVNE. Søvnige sjåførere er farlige og jeg lurer på hvorfor dere ikke har mer fokus på det i denne undersøkelsen..

Dere skal ha spesielle regler til "smart"elbiler med stor skjerm (tesla)... kan bli samme farlig som telefon

Dersom du blir trøtt - stopp med en gang og ta en høneblund

dersom man har med passasjer, burde passasjeren ta seg av mobilen til føreren. "lese opp" meldingene høyt sånn at fører kan muntlig si hva passasjeren kan svare tilbake på eventuelle meldinger eller anrop dersom han ikke har handsfree!

Dersom man kjører ofte og føler seg ofte trøtt bak ratt, anbefaler å sove nok og holde oppmerksomheten på vei og ikke ta sterke medisiner som påvirker din oppmerksomhet i trafikken.

Dessverre

Dessverre er det nok kontroll og sanksjoner av strenge regler som fungerer. Heldigvis vet vi dette. Ellers bør folk som ikke blinker ut av rundkjøringer betale samfunnskostnadene i bot for forsinkelsene de skaper.

dessverre ikke

Dessverre tror jeg de fleste må oppleve konsekvensene for seg selv eller noen nære for at de skal ta det alvorlig...

Desverre

Det at alle nye biler, spes Elbiler har store skjermer som må / kan betjenes under fart, gjerne med flere trykk for en enkelt operasjon, tror jeg er medvirkende årsak til den store økning i møteulykker. | Mvh Jan B.

Det beste er å legge seg til gode vaner fra en begynner å kjøre bil, og fortsette og holde på de. Så fokuser veldig på å få det inn i med teskje med en gang. Hvis vi lærer hvor mye glede vi har av bilkjøring, friheten det gir til å forflytte seg når en v

Det burde være enkelt gjennom dagens tidssystem i biler å få en påminnelse på at man kanskje har kjørt såpass lenge at man trenger en stopp for å opprettholde fokus. Omtrent som kjøre/hviletid for tynge kjøretøy, men på frivillig basis.

Det burde være strengere lover, statens vegvesen burde ha fler kontroller som kan ta mobilbruk. App og liknende hadde vært bra, slik at en ikke har mulighet til å bruke telefonen når den er i bevegelse.

Det bør gis en kraftig bot for håndholdt telefon i bilen, det har jeg sett mange ganger har nesten gått galt

Det bør kjøres en mye mer "høylytt" kampanje på bruk av blinklys. Det å informere medtrafikanter om hva du har tenkt å gjøre. Det er jo både ferske og mer erfarne sjåførere. Blinklys bør blinke minst 10 ganger før manøver, slik at alle får tid til å "jus

Det bør lages busslommer, slik at det ikke blir så mange farlige situasjoner når bussen stopper midt i veien i rushtiden. Ser at disse blir fjernet når de rehabiliterer veier i Oslo. Skaper ekstra kø og farlige situasjoner. Uforståelig.

Det bør rettes fokus på å få trafikanter å bruke blinklys riktig, spesielt i rundkjøringer.

Det bør straffes hardere om man kjører med mobil i hånden

Det bør være forbudt å snakke med håndholdt mobil.

Det bør være bnegrensninger på betjening av skjermer i bilen. De tar for mye oppmerksomhet. Har selv en prius med mange funksjoner i trykkfølsom skjerm. Det er et problem ift oppmerksomhet.

Det bør være klarere lovgivning som inneholder betydelige konsekvenser hvis man med viten og vilje bedriver aktiviteter som medfører uoppmerksom og distraksjon i trafikken. Det bør medføre bot og tap av førerkort.

Det bør være langt flere kontroller i trafikken som gjelder bruk av håndholdte telefoner ved bilkjøring. Dette fenomenet opplever jeg nesten daglig. Jeg tror flere trafikkulykker kunne vært unngått ved hyppigere kontroller og at resultatene presenteres b

Det er alt for lite bruk av retningslys, spesielt i rundkjøringer.

Det er alt for mye dill-dall utstyr i nye biler som tar oppmerksomheten bort fra veien.

Det er blitt veldig masse dupperingser og knapper iforbindelse med disse sikkerhetssystemene. Kanskje bilfirmaene kan gjøre det enklere for folk å bruke dem, evt at det blir stemmestyrte.

Det er dumt å ha på mange trenger hyggelig, spesielt de som har liten betydning. Resultat i dette er at folk låse i mange regler, også de som er viktig. Dette gjelder også for fartsgrensen som er ofte får lavt for vei forholdene

Det er en god ide å blokkere mobilen, med sending av automatisk beskjed når bilen er i bevegelse. Fortsette med holdningskampanjer etc.

Det er en god idé å ha flere kampanjer rundt trafiksikkerhet og jeg tror også mer opplysning rundt farligheten av mobilbruk er viktig.

Det er for mange steder hvor det skiftes mello ett og to felt. Ned Mailundveien: Når du skal til høyre får du et kort rødt intervall mellom helt grønt og grønn pil, dette forårsaker farlig stopp og nøling. Fotgjengere bør få grønt samtidig med bilene u

Det er forbudt med reklameskilt langs veien, undres at det er lov med bussreklame (bak på bussen), gjerne med mye skrift!

Det er nå myr bra dere holder på med. Mobilbruk og sikkerhetsseler er nok noe av det viktigste å akseptere. Det skjer mye ulykker pga av mobil. Her kan ikke loven være streng nok.

Det er rart at man har lov til å trykke på skjermen i en Tesla men ikke snakke i telefonen uten håndholdt. Jeg tror at et tiltak kan være: bedre stemmestyring i bilene. I stedet for å måtte bruke telefonen for å gjøre en samtale eller for å finne ruten s

Det er vanskelig men å synliggjøre konsekvenser av dine handlinger i trafikken.

Det er vanskelig å skjønne alle spørsmålene som her forrige - denne hva betyr eks dette?????????++++ flere

Det er veldig mye skilt i trafikken. Kan kalle det skilt-jungel. | Dessuten ved veiarbeid er det mye skilting som ikke blir gjort noe med (snudd bort) når det ikke er aktivitet der. Dette medfører at trafikanter mister "respekten" og forståelsen for skiltingen. Det er veldig mye rart på veiene som blir godtatt av Veivesenet, eller som de ikke følger opp.

Det forbauser meg at så mange ikke klarer å etterleve de reglene som gjelder, men det gjelder nok å ikke gi opp. Fortsett med kampanjer og hyppige kontroller. Altfor mange tror de er verdensmestre. Kanskje kalle en kampanje: Tror du at du er verdensmester i trafikken? Alle kan være uheldig, men uhellene blir færre med god oppmerksomhet. Det ser ikke ut til at høye bøter skremmer nok heller. Kanskje de ikke er høye nok... Det medfører et stort ansvar å ferdes i trafikken. Både i forhold til andre

Det første en tenker på er selve trafikkopplæringen. Muligens burde bilførere ta nye teoretiske prøver med jevne mellomrom, for å beholde gyldig sertifikat. Bilførere er en "uensartet masse" og det er vanskelig å gi råd som bør nå de fleste. Bildene

Det gjelder å være konsentrert om det å kjøre bil og la andre ting vente til etter kjøreturen.

Det gjør inntrykk på meg å se hva som kan skje ved å vise eksempler med folk det har skjedd med.

Det går ikke an å forby alt mulig. Folk må ha vett nok til det når de er godkjent som sjåfører.

Det hadde vært fint å kunne fokusere på det som fungerer, over det som står i loven. Når loven blir for statisk blir det vanskelig for mennesker å forholde seg til den, og man må akseptere at man selv avviker fra loven. Det hadde vært fint å fokusere på hvordan mennesker fungerer i praksis over hvordan mennesker burde fungere ihht loven.

Det handler om liv, dermed er det viktig for seg selv å passe på og for andre trafikanter

Det har vært usedvanlig mange trafikkulykker nå. Tror mye kan skyldes alt som stjeler oppmerksomhet. Utnytte dette til å bevisstgjøre sjåfører enda mer.

Det jeg nå har hvert igjennom var mye bra om hva vi bør og ikke bør gjøre i trafikken. Her har de fleste av oss litt å gå på! Det er helt nødvendig å ramme inn hva som er uvetting bruk/gjøremål i et lovverk. Det jeg mener er problemet i Norge er lovverke

Det jeg selv opplever som et av de største trafikkproblemene her jeg bor er at folk ikke holder seg på sin side av veibanen og manglende bruk av blinklys. Mere fokus på dette i kampanjer kunne vært ønskelig.

Det jeg ser som et stort problem er at bilene i dag har så mange elektroniske systemer slik at det er lett å bli distrauert.

Det kommer veldig an på trafiksituasjonen. Jeg kjører veldig skjerpet i byen der det skjer ting hele tiden men når jeg kjører lande- eller motorvei der man kan se langt og har god oversikt er det greit å gjøre andre ting som å snakke eller drikke så lenge blikket er rett fram og jeg har minst en hånd på rattet.

Det med en app på telefonen som gir status på at vedkommende kjører bil, er opptatt og dermed ikke tilgjengelig høres ut som en god ide. Men de fleste kan legge inn en beskjed om at de er ikke tilgjengelig på telefonen, så det burde ikke være noe problem

Det må bli mer kontroller for bruk av mobiltelefoner under kjøring særlig om ettermiddagen .

Det må mer fokus på mobilbruk i bil , ser daglig bruk av mobil ved kjøring , dette må det bli slutt på

Det må være forbud å sende SMS mens man kjører!!

Det må være slutt på teksting på mobil i trafikken.

Det må være tydeligere regler for oppsetting av reklame mm langs vei / rundkjøringer etc

Det offentlige bør være mer bevisst på hvem som får lov til å kjøre bil. Det er alt for mange smådemente som befinner seg på veiene, og personer som er påvirket/sløvet av medisiner.

Det og klargjøre for kjøreturen, så det ikke oppstår uante hendelser i bilen.

Det plager meg å se vinglete kjøring, og blir sint og redd. Tenker at de sitter med mobilen. Mer kontroll på denslags. Jeg møtte nylig en livsfarlig en som kjørte rett mot min kjørebane og det var rett før jeg måtte kjøre av veien. Så fikk hen vrent bi

Det skulle for eksempel ha vært div apper som dere spurte om tidligere i undersøkelsen om redusering og varsling av telefonbruk i bil.

det skulle hvert obligatorisk med en teorikveld hvert 5 år, lært å bruke blinklys.og en liten teoriprøve for å vite kunnskaps nivået.mye forandrer seg og mye blir glemt.

Det som jeg føler er grunnen til at folk er uoppmerksom når de kjører bil er 1. mobilbruk 2. for opptatt av å snakke med sidemannen, som igjen gjør at de ikke følger med på skilting og fartsgrense Sett opp skilt, vær mer tydelig på regelverk ved b

Det som vil fungere best i praksis vil gjerne være å implementere en mer trafiksikker teknologi i alle biler. Det så være at hver gang man setter seg inn i bilen vil man høre en lydbeskjed om å fjerne distraksjoner el.l. eller andre trafiksikre løsninger gjennom teknologi. Ellers vil det gjerne være å redusere distraksjoner i trafikken, dette vil kanskje være litt vanskelig å gjennomføre i praksis da man ikke vil kunne fjerne utsikter osv.

det største iritasjonsmoment i dagens trafikk er at spidometerne på privatbiler ikke er riktig justert så det blir lange køer som fører til mange uforsvarlige forbikjøringer

Det trengs definitivt flere skilt lang veien og klare, gode reklamefilmer som forteller om konsekvensene ved å kjøre i "drømmemodus". Jeg føler at for min egen del så treffer ikke videoene meg like godt, fordi jeg ikke kjenner meg igjen i de. Kanskje, ve

Det trengs flere påminnelser (skilt) langs veien, som går inn på samvittigheten til sjåførere i alle aldre.

Det var et vanskelig spørsmål!! ;)

Det viktigste i trafikken er å vite hensyn. La råkjørerne slippe frem.

Det viktigste må være å få bort de som tar farlige forbikjøringer. Opplever stadig at jeg man må bremse opp for å hjelpe opp i situasjoner der den som kjører forbi har feilvurdert forholdene.

Det vil alltid være noen som "bare må" noe når de kjører bil, så midtdelere på veiene er det som kan gjøre de fleste trygge

Det ville hjulpet mye dersom vegvesenet organiserte møter med elever på videregående skole ca 2-3 ganger i året slik at elevene ble hele tiden minnet på det de har blitt fortalt, samtidig få med seg ny og oppdatert informasjon.

Dette er ett godt tiltak. Men om jeg skulle komme med et forslag til å komme ett signifikant framskritt m h t sikkerhet i trafikken så ville jeg tatt fatt et annet sted. Det er regulering av store og tunge kjøretøyer på veien som må ha oppmerksomhet. D

Dette har TØI, politiet, statens vegvesen og trygg trafikk mye bedre kunnskaper om enn meg, så det overlater jeg til dem å vurdere / implementere.

Dette løser seg selv, så mye adaptive cruisecontrols og snart selvkjørende biler så er dette temaet historie om få år.

Dette må starte allerede ved opplæringen til førerkort. Mye skarpere informasjon om følger av dårlige holdninger til det å føre motorvogn. Med det mener jeg at de unge bør bli pålagt en serie foto fra stygge trafikkulykker med forklaring om hvorfor den



Dfh

Digitale skjermer langs veiene som gir forskjellig informasjon

Du bør ikke snu deg mot medpassasjerer ved samtaler under kjøring.

Du bør kjøyre ut/stoppe om du må gjøre ting som teke vekk oppmersomheita i trafikken. Spesielt gjeld det snakking/sms med mobilen. Eller ta igjen samtalen seinare. Så bør du ha full konsentrasjon når du kjører.

du må vere opplagt når du er ute i trafikken

dyrere bøter for de som skiver sms mens de kjører

Eg kjører mye lastebil og er vant til og planlegge kjøringen min har kjørt lastebil i 35 år

Eg trur det er viktig at alle partar i trafikken følger reglane, og har ei relativt høg grad av meistring av kjøyretøyet. Er dessverre så godt brøyta og salta Vegar mange plassar i landet, at når det først blir utfordrande kjøyreforhold så klarar mange ikkje å gjere dei rette vala/tilpassingene. Å bruke sunn fornuft, som til dømes og ikkje stoppe rett etter sving, parkere bil litt inne på vegen fordi parkeringa er full osv er dømer på svikt i oppmerksomheit/trygge val.

Egentlig burde kampanjer, regler og lignende være totalt unødvendige! Alminnelig sunn fornuft tilsier at alle ting som tar oppmerksomheten bort fra kjøringa, kan være farlig. Man bør kunne vurdere situasjonen sjøl; noen tåler mer distraksjon enn andre, s

Egentlig ikke, men jeg ser ukentlig førere som leser på sin telefon. Blikket er vendt bort fra veien og ned i fanget. Jeg bor ved en trafikkert vei med skoler og barnehager i nærheten. Mange tar ikke hensyn til dette. Synes det er veldig frustrerende .

Egentlig ikke. Håper at nye sjåførere får det i sin opplæring.

Egne fotobokser som tar deg for mobil. Ansvarliggjøring av eier av kjøretøy for forseelser gjort av andre. Bruk av informasjonsskilt. Legge inn "vær oppmerksom i bilkjøring" i veimeldinger. "reklame" på egen nettside/app. Holdningskampanjer hvor radiovertene blir invitert til å bidra.

Ein bør ha kontroller langs veien ofte.

El bil sine store skjermer

Eldre førere oftere på kurs/fratatt førerkortet. Bedre veier!

Elektronisk overvåkning av kjøreadferd hver 3-5 år med sakkyndig veiledning i ettertidd uten fare for prikker eller tap av førersetet.

Elektroniske skilt med situasjonstilpasset regulering; fartsgrense, varsel om dyr i veibane/underkjølt regn, osv...

Eller belte og mobil kontroller

En app av ett slag er gjerne ikke så dumt. Gjerne med «gevinst» til foreksempel bil forsikringen? Der appen gjerne registrer at bilen er i fart (ikke hvor høy fart, da vil sjåføren kunne føle seg overvåket) og hvor lenge sjåfører kjører uten å bruke

En app eller i det integrerte systemet som gjør deg oppmerksom på at du er gjør noe du ikke bør gjøre.

En erfaring etter mange år's kjøring er at hjelpesystemer i bil nok er ment å hjelpe, men kan dessverre avspore og skape ukonsentrerte førere og dermed farlige situasjoner. Får man følelsen av at bilen styrer seg selv, vil det være naturlig å finne på andre ting enn å holde oppmeksomheten på trafikkbildet. Mange av hjelpesystemen (f. eks. que-assist) skaper fort rykk og napp i trafikken i stede for smidig kjøring. Spesielt når biler skifter fil. Erfaringsmessig har man mer oppmerksomhet rundt

En form for demonstrasjon av konsekvenser eller lignende. For min del var største tankevekkeren i trafikken glattkjøringskurs for lastebil

En god nattssøvn og å være uthvilt.

En sensor som reagerer på hvor øynene ser

En skal ikke drive med andre ting da en kjører bil

Enda bedre opplæring på kjøreskolene

Enda bedre trafikkopplæring og ansvarliggjøring.

Enda høyere bøter for mobilbruk. Jeg ser folk som trykker på telefonen hver gang jeg kjører og møter biler/lastebiler.

Enda høyere bøter for å bruke håndholdt telefon

Enda strengere straffer med mobilbruk i hånd

Enda større fokus på fart og ulovlig mobilbruk

Enda større fokus på og konsekvenser av å bruke mobil utenom det som er tillatt. Å se unge mennesker kjøre med en hånd på rattet, den andre med mobil ved øret og små barn i baksetet er veldig skremmende!

Endre holdninger når det gjelder samtaler med passasjerer og bruk av mobiltelefonen. Når du kjører bil er du på "jobb"

Endre holdninger og gjøre det mindre krevende å bruke essensielle features på mobil

Endring i lovverk, og implementering i føreropplæring.

Enkel montering av håndholdt mobil.

Enkelte steder burde ha stoppskilt i stedet for bare vikeplikt.

Er for mange sikkerhetssystemer i bil nå så folk blir dummere og tror at bilen hjelper de med alt. Folk blir rett og slett dårlige til å kjøre bil.

Er generelt imot forbud, men holdningskampanjer vil alltid hjelpe. Se f.eks. kampanjen om bilbeltebruk langs veiene i landet. "Alle" husker kampanjen hvor armen symboliserte beltet. Fint spill på følelser. Slike kampanjer vil nok bidra ubevisst såvel som

Er opp til hver og en

Er reisende med firmabil, ser mye rart langs veien hver dag! Det er først nå!? dette blir satt fokus på! Endelig. Med all teknologi i bilene tilgjengelig, burde kampanje kommet før, så hadde mange ulykker kunne vært spart, bank i bordet for at jeg har k

er veldig fokusert på at man ikke prater i mobiltelefon under kjøring. Har sett så mange nesten ulykker. Har selv nesten blitt påkjørt som fotgjenger flere ganger pga mobilbruk i bil. Det må blir mer kontroll og opplysninger om bruk av mobiltelefon under

Ergonomien i biler må forbedres/forenkles. Moderne biler har for mange funksjoner som kan reguleres digitalt via menyer som kan kalles opp fra betjeningsorganer på rattet og på dashbordet eller - som på Tesla - store skjermer. Alt dette bent ut inviterer

Et forslag som jeg kunne tenkt med å ta nytte av hadde vært om det var lettere å stanse og få muligheten til å sjekke kart eller svare en viktig telefonsamtale på steder hvor det er stor trøkk i trafikkbildet. Det kan være vanskelig å nå frem til destinasjonen på en ukjent plass, i dag brukes telefonen flittig med både kart og kontakt om du ikke finner frem dit du skal. Det hadde vært en ide

om det for eksempel hadde vært laget til et gyldig stoppested for personer som trenger noen minutter p

Et mye større bøttnivå ved bruk av håndholdt mobil. Hyppigere kontroll for å ta syndere.

Et utvalg av Spørsmålene i denne undersøkelsen og noen andre kunne vært obligatorisk for å beholde førerretten. F.eks En gang i året. Lite offer å kreve oppmerksomhet rundt det å være oppmerksom.

Ett bra voice recognition system I bilen som gjør det du spør om og leser opp alt du motar så du slipper å ta blikket bort fra trafikken.

etter 56 år somyrkessjåfør har det blitt mei og meir utrygt på veiene, så eg har hatt mine siste tur. Dt er like farligt ute på veien enten det er sommer eller vinter.

Etteropplæring av «erfarne» sjåførere, med fokus på kjøring på flerfeltsvei, rundkjøringer og kryss. Mye uoppmerksomhet å se i slike trafikksituasjoner. Lovliggjøre selvkjørende biler når slike blir klare for trafikken.

Eventuelt skremmende gebyr for mobilbruk I bil . Kampanjefilm vist på tv , bilder fra ulykker vist langs veien , som bilbelte kampanjen !??

Evigvarende opplysning og informasjonskampanjer!! Men med varierte metoder, intensitet, budskap og tema - + humor!!!

F.eks hyppige politikontroller hvor man bøtelegger bilførere hardt for håndholdt mobil telefon bruk under kjøring.

Farger, lys i veien

Fargerik kunst langs lange, rette strekninger.

Fartskontroll, mobilbrukk kontroll, alkotest mm

Fartslås på alle mobiler i Norge som ikke vil fungere dersom man er over en gitt hastighet. Noe problem med taxi og buss, men kan løses. Stort sett funker oppmerksomhet rundt tema kun i perioder, men kontinuerlig reklame fungerer bra.

Fartssperre,t.d ikke mulig å taste inn på GPS om du kjører over 20km/t

Fast påminning i radio, lik veitrafikkmeldinger

Fastmonterte følere som varsler når du bør ta pause. |Oftere ruskontroller på vegene, har ikke blitt stoppet for kontroll de siste 10 år. |Mer kontroll og utluking av bilister som kjører med defekt lys, har du kun et fungerende hovedlys, da har du kun et lys igjen før det er helt svart.

Fiks det du skal på telefonen din. Legg den et utilgjengelig sted for deg selv og andre i bilen. Innstill alt du skal bruke før du begynner turen.

Fiks vegnettet så folk slipper å kaste bilene sine unna dype hull i vegen, å kjøre sikk sakk på smale bygdeveger er ikke trygt

Film som viser hvor lite som skal til av uoppmerksomhet med de «vanlige» gjøremålene som å se bort fra veien pga tlf, mat i fanget, natur/utsikt ol

Filmer bl.a. På Facebook der man ser konsekvensen av å tekste mens man kjører er den viktigste årsaken til at jeg ikke gjør det. Bilder, som feks holdningskampanjen til bilbelter, tror jeg fører til at folk tenker over det en ekstra gang. Oppfordre f

Filmkampanje på tv i reklametid?

Finne en løsning for å redusere mobilbruk, f.eks mobil som ikke virker på annet enn handsfri i bilen og bare til snakking ikke teksting.

Finne måter å redusere mobilbruk under kjøring

Finnes ingen gjelder egen adferd

Fint med fokus på trafiksikkerhet

Fint med kampanjer/filmer da det vil kanskje gi litt innblikk i hva det er å komme i en situasjon der det går galt ? ??

FJERN REKLAMESKILT OG ANNET SOM FORSTYRRER LANGS VEIENE. Dagens lovgivning er ikke skarp nok eller praktiseres for "snilt"

Fjern unødvendige skilt à la Bruk bilbeltet (de hjelper ikke), farget belysning av såkalt kunst (som på E6 på Kolomoen), osv.

Fjerne all stor reklame langs veiene. Strengere ved bruk av mobil eller annet utstyr mens man kjører

Fjerne alle reklameskilt langs veien . Bare myndighetenes skilt burde være nok

Fjerne bruk av håndholdt mobil

Fjerne ein del skjermer som tar oppmerksomheten bort frå veien og trafikkbildet.

Fjerne eller sikre løse gjenstander som f.eks tom flasker, boss, eller andre ting som har tendens til å flytte seg i bilen når man kjører bil som kan forstyrre fører.

Fjerne endel av all infotainment mulighetene. Dataskjermer med masse «unødvendig» info i nyere bilee

Fjerne fartsdumper, de er provoserende for aggeesive sjofører, sette opp fotobiks isteden.

Fjerne noen av de forskjellige fartsgrensene. Synes at grensene burde være 40/60/80/100/120/140.

Fjerne reklameskilt og fotobokser

Fjerne reklameskilt, spesielt de som beveger seg..

Fjerne store reklameskilt langs veien som er montert på hengere og store vegger som er ment å fange oppmerksomhet din.

Fjerne store skjermer på dashbordet

Fjerning av reklameskilt på fortau/inn og utkjøringer, som sperrer for utsikten

Fleire avkjørseler der folk kan svinge inn og ta t.d. mobil samtalar, litt niste, drikke, ta bilde etc.

Fleire kontroller

Fler politibiler bør finnes ute på veiene! Det kan virke forebyggende !

FLERE - OG HYPPIGERE KONTROLLER LANGS VEIENE!

Flere automatiske systemer i bilen gjør føreren sløvere

Flere fartskontroller

Flere fartskontroller og kontroll av elbiler i tidsperioder i kollektivfelt når det er krav om flere i bilen.

Flere forbud mot distraksjoner og flere varsler om kontroller.

Flere forbud mot hvordan man ikke kan bruke telefonen mens man kjører.

Flere fysiske kontroller

Flere gode og effektive reklamer, i sosiale medier og langs veien

Flere Gode rasteplasser, gjerne 50-100 meter bort fra veien.

Flere holdningskampanjer

Flere holdningskampanjer, herunder skilting i trafikken

flere kamera, høyere fokus på sikkerhets kampanjer/reklamer.

Flere kamerar til overvåking av telefon-beltebruk og hastighet.

Flere kampanjer

Flere kampanjer

Flere kampanjer

flere kampanjer

Flere kampanjer langs etter veiene, også de små veiene. Sterkt fokus på de områdene som jeg har besvart under kjøreopplæringen, gjerne også i skolen for 16-17åringene. Fokus også hva uoppmerksomhet kan føre til ved ulykker.

Flere kampanjer mot mobilbruk, men også bedre skilting. Lær fra USA, bedre med for mye skiltning, enn så lite at folk får for lite tid til å skifte fil, for å kjøre av hovedvei feks. Dont text and drive kampanje fra usa bør kopieres Bredere veier, og

Flere kampanjer og informasjon

Flere kampanjer og reklamer for å vise hvor farlig det er, gjerne noe obligatorisk læring om når du først tar førerkortet, som viser mer hvor farlig det er... var vel gjerne litt av det, men ikke så det har satt skrekken i meg...

Flere kampanjer og skilter langs veiene

Flere kampanjer og strengere reaksjon når det blir oppdaget

Flere kampanjer på tv, osv

Flere kampanjer som fokuserer på hvor farlig bruk av mobil kan være mens man kjører bil. Eller ny teknologi som hindrer folk å bruke mobil i bil med mindre den eventuelt er festet fast

Flere kampanjer som oppfordrer førere til å være mer oppmerksomme i trafikken og slutte å ta opp mobil for å ringe/sende SMS/lignende.

Flere kampanjer som viser bilder om konsekvensene ved uoppmerksomhet.

Flere kampanjer!

Flere kampanjer, og oftere.

Flere kampanjer, skilting underveis (slik som de om å bruke setebelte og holde fartsgrense). Rette mer søkelys mot farene ved bruk av mobiltelefon i bilen

Flere kampanjer, større bøter. Flere kontroller. Få bukt med alle som "skal bare".

Flere kampanjer. Har faktisk ikke sett mye til kampanjer om uoppmerksomhet i trafikken

Flere kampanjeskilt på veiene.

Flere kontroll, bot, overvåkningskamera på veier

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller

Flere kontroller av bilister som surfer med håndholdt telefon i bilen i rushtrafikken. -Særlig nær skoler/skoleveier.

Flere kontroller av bruk av håndholdt telefon. Sjansen for å bli stoppet i kontroll er minimal, noe som gjør at mange ikke bryr seg.

Flere kontroller av håndholdt mobil bruk i bilen Tilsvarende skilting mot mobil bruk, som de skiltene som er satt opp for sikkerhetsbelte/fartsgrense

Flere kontroller av kontroll organ. Det er mange man møter i trafikken om morgenen som sitter med telefonen limt til hodet, så de glemmer å blinke i rundkjøringer osv. Dette er veldig synlig for oss som kjører motorsykkel.

Flere kontroller av mobilbruk, og kanskje høyere bøter for bruk under kjøring?

flere kontroller av mobilbruk, oppfordring til å bruke blinklyset som alle biler faktisk har

Flere kontroller av sele, telefon bruk og lignende på mindre folksomme steder. Flere skilt langs veien. Skilt som får deg til å tenke på konsekvensene av og hvere uoppmerksom i trafikken Som f.eks familie barn og lignende. Mindre distraherende utstyr

Flere kontroller for mobilbruk

Flere kontroller for opplysning, men uten mer straff.

Flere kontroller for å avdekke mobiltelefon i hsnd eller på skulder

Flere kontroller med (enda) høyere bøtesatser for f.eks. mobilbruk. |Integrerte skjermer man må trykke på må være låst for trykking under kjøring (har erfart farlig bruk av dette som passasjer hos Tesla-fører.

Flere kontroller mhp håndholdt mobil (er et stort problem), manglende blinklys (er mange).. for høy fart. Opplæring av de som "synder"

Flere kontroller mot mobilbruk og kjøring i ruspåvirket tilstand

Flere kontroller må til om forbud mot bruk av mobil (håndholdt) skal overholdes.

Flere kontroller og høyere bøter

Flere kontroller og høyere bøter for mobilbruk.

Flere kontroller og høyere bøter, gjerne basert på noens inntekt eller formue så de rikeste også bryt seg. Syns det ofte er de «feteste» bilene der folk bruker mobil, er uoppmerksomme og generelt kjører uansvarlig.

Flere kontroller og håndhevelse av dagens regler. Blinklyskampanje. Dashcam videobevis brukt som informasjon.

Flere kontroller og informasjon

Flere kontroller og kampanjer i media og langs veien

Flere kontroller og slå på alle kameraene rundt om kring

Flere kontroller og strengere bøter.

Flere kontroller og strengere reaksjoner

Flere kontroller og større bøter

Flere kontroller og synlig politi ute på veiene.

Flere kontroller også for bruk av blinklys. Fartsgrensene i Oslo er til for å brytes - se en del av 4 felt veiene våres - store busser og lastebiler kjører fort opp i 100 og over det (fartssperre ser ikke ut at de har). På vinteren med miljøfartsgrense e

Flere kontroller på mobil bruk under kjøring. Kontroller ved fotgjenger overganger ved skoler og barnehager. Ofte nesten ulykker ved skoler lokalt

flere kontroller på telefon bruk. aldri opplevd å treffe på en.

Flere kontroller på telefonbruk. Ser folk står igjen på rødt lys for de surfer. Tør påstå av egen svigerforskning at minst 3 av 10 biler med kun sjåfør i i en 50-sone surfer på mobilen.

Flere kontroller på ulovlig bruk av mobiltelefon

Flere Kontroller rettet mot mobil bruk

Flere kontroller rettet mot tasting på telefon mens man kjører

Flere kontroller som plukker ut de som kjører og prater i telefon. Holdningskampanje i trafikkopplæringen.

flere kontroller som ser på mobilbruk

Flere kontroller spesielt rettet til bruk av håndholdt telefon.

Flere kontroller vedr. mobilbruk. Ser det daglig både privat og i jobb at folk skriver sms og snakker i telefon. Være litt mer brutal i advarsler. Folk blir og kan bli drept, det trenger ikke pyntes på.

Flere kontroller vil bidra til økt aktsomhet

Flere kontroller, og gjerne på steder folk ikke venter seg at er et kontrollpunkt.

Flere kontroller, skilt langs vegen med oppmerksomhetsfokus på fart, tetthet, bilbelte etc. |Tunge/triste reklamer om sikkerhet

Flere kontroller, spesielt ift bruk av telefon. Kampanjer, informasjon og bøter.

Flere kontroller, politiet bør være i trafikk bilde!

Flere kontroller.

Flere kontroller.

Flere kontroller. Nulltoleranse for stor fart og telefonbruk i bilen. Bør straffes hardere.

Flere kontroller. Og kanskje mer av trygg trafikk kampanjen med videoer som viser hva som skjer når du bryter regler

Flere kontroller. Strengere straffer..

Flere kontroller. Større bøter. Mindre teknisk utstyr og skjermer i biler. Begrensing av hva som kan vises på skjermen i bilen. Eks kun kart og relevante ting for kjøring.

flere kontroller. Synes det alltid kjøres fortere enn tillatt hastighet.

Flere kontroller?

Flere kontroller.....

Flere lyskryss i områder med masse biler som skal ut. Blir veldig stresset av å måtte skvise meg ut på trafikkert vei for å hindre kø bak meg. På lange strekninger er det fint med påminnelser om hva fartsgrensen er, etter en stund så glemmer jeg det gjerne, som f.eks. veien mellom Bergen - Voss.

Flere muligheter for å stoppe på vegskulder. Oppfordre syklistene om å unngå bil-veien. Redusere bilavgifter

Flere målrettet kontroller

Flere og hyppigere kontroller av UP mot sjåførere med telefonbruk

Flere og oftere kampanjer, samt kontroller.

Flere og oftere kontroller av politi, flere fotobokser (også fotobokser som måler gjennomsnittsfarten), flere kampanjer og informasjon om uoppmerksomhet i trafikken, strengere konsekvenser (bøter osv.), ta selvkritikk - bli flinkere, som passasjer - tørre å si ifra om sjåfører er uoppmerksom

Flere og tydelig kampanjer.! Flere og oftere kontroller langs veiene med fokus på slike ting som for eksempel mobilbruk, fikling, lesing, morgenstilling osv osv. Ser mye dårlig og farlig kjøring bla vingling, nesten kollisjoner, mellom bil-bil og bil-m

flere opplysnings skilt ang tlf bruk

Flere opplysnings skilt etter vei.

Flere politi kontroller

Flere politibiler i trafikken

Flere politibiler langs veien

Flere politikontroller med fokus på folks bruk av mobil mens de kjører.

Flere politikontroller og fotobokser. Lang avstand fra fotoboks skiltet til boksen. Slik at folk kjører rolig lengre

Flere politikontroller, spesielt ved treg trafikk / kø.

Flere påminnelse skilt som dem som er idag, del veien, bruk bilbeltet etc

Flere påminnelser langs veien og i hverdagen om å aktivt være oppmerksom når man kjører

Flere rasteplasser langs motorvei Flere muligheter for å ta en stopp for å hvile dersom man blir trøtt

Flere rasteplasser langs veiene, som er åpne hele året.

Flere rasteplasser og orientere kraftigere om faren med mobilbruk i bil.

Flere rasteplasser. Mellom Fredrikstad og Oslo er det ingen rasteplasser for personbiler. Kun for lastebiler.



Flere rasteplasser. Mellom Oslo og Gran på Hadeland (langs RV 4) er det lange strekninger, men ingen rasteplasser.

Flere rasteplasser/stopp mulighet ved og i byene.

Flere reklamer med klart og tydelig budskap

Flere reklamer om hvor farlig det er f.eks. tekste på telefonen mens man kjører

Flere restplasser

Flere sikre overganger/undergangen for Elg/hjort.

Flere skilt for å minne trafikanter på dette. Tasteplasser kunne vært en løsning i tillegg, eller "lommer" langs veien som er skiltet med en telefon, slik at man ser at man kan stoppe. Disse stoppestedene kan også varsles på forhånd ved et skilt noen hun

Flere skilt for å vekke oppmerksomhet mot kjøring. System i biler som minner på å følge med på veien

Flere skilt som viser hvor utrygt det er å bruke mobiltelefon under kjøring og en app som hindrer deg i å bruke mobilen under kjøring. Men dette må ikke bare være en reklame som bare sier at det er utrygt, dette må være ordentlige reklamer som skaper bi

flere skilter i veien om oppmerksomhet og mindre skilter om macern

flere slike undersøkelser. Gjerne oppfølging av denne om et år. Har noen forandret oppmerksomheten, blitt mer oppmerksomme når man kjører bil.?

Flere steder hvor man kan stoppe når man kjører lange turer til bl.a Hytte/fjellet eller landet. På de fleste stedene er det ganske dårlig dekning, så man får ikke sende SMS eller ringe, så burde få bedre dekning og gjerne WiFi så hadde folk nok stoppet.

Flere stoppeplasser langs norske veier.

flere stopperplasser, spesielt i utkantstrøk, og da utenfor tettbebyggelse

Flere stoppesteder

Flere stoppskilt, flere kontroller som måler avstanden mellom biler på f.eks. motorvei

Flere synlige kampanjer..iallefall om håndholdt tlf...skulle vært nesten som en "alkolås" for håndholdte tlf

Flere trafikkkontroller på vegene.

Flere trafikkkontroller, og kanskje flere heftige kampanjer i beste sendetid på tv?

Flere trafikk-kontroller.

Flere tv/reklame-kampanjer som viser hvor alvorlig situasjoner kan gå av valg man tar mens man kjører bil

Flere tydelige kampanjer som får frem hvor få sekunder som skal til før ulykker skjer i trafikken. Undervisning i skolen, opplysningsarbeid

Flere unge bør tørre å si ifra når de er passasjerer i bil hvor fører er uoppmerksom.

Flere veilommer i byer, ikke bare langs landeveier + strengere lover mot de som bruker mobil uten handsfree.

Flerer prikker i førekortet for å snakke i mobilen

Flott med tankevekkende kampanjer som spiller på verdier/følelser fordi det får en til å tenke - og en går mindre i forsvar. Tenker spesielt på bruk bilbelte kampanjen som er svært god. Ville ønsket en kampanje i forhold til bruk av mobil (forbud) for

Fokus

Fokus kampanjer til og fra noe. Legge opp til kampanjer på bensinstasjoner/ ladestasjoner

Fokus på ansvaret en har som bilfører.

Fokus på at bussjåfører bør bli mer smidige (ikke tute på biler med L, ikke blinke ut av busslomme 10 sekunder før man tenker å legge seg ut, ikke absolutt måtte kjøre forbi syklist i 30-sone osv..). Dette hadde ikke så mye med oppmerksomhet for bilist

Fokus på at noen er glad i deg- vi har ingen å miste!

Fokus på barn og familie får folk flest til å tenke

Fokus på det under kjøreopplæring. Og kampanjer i media

Fokus på holdningsarbeid ovenfor nye sjåfører. Bilene bør ha mobilholder som standard utstyr.

Fokus på kjøringa. Tenk

Fokus på mobilbruk ved bilkjøring

Fokus på realistiske tiltak - forbud mot snakk i bil er vel noe drøyt. Holdning istedenfor forbud Sikrere veier, riller i midt og sidelinje Teknologi som støttefunksjon til fører NB: for å unngå å have i kategori sur gretten gubbe; har aldri vært i

Fokus på skjerm i bil og fare/ nytte verdi

Fokus, holdningsendring

Fokuser

Fokuser mest på bruk av telefon håndholdt, yrkessjåfører ser jeg ofte sitter å glør på mobilen, også spesielt ungdommer

Fokuser mye på mobilbruk under trafikk grunnkurset. Kjøp reklameplass på sosialemedier om trafikkikkerhet og mobilbruk i trafikken

Fokuser enda mer på håndholdt telefon i bil. Ser førere av lastebiler ofte holder i mobiltelefon. Holde avstand og holde fartsgrensen.

Fokuser mer på farer med å skrive tekstmeldinger

Fokuser på ansvaret som ligger i å kjøre bil. Sjåføren er ikke bare ansvarlig for eget liv og helse , men også egne passasjerer, og andre trafikanter. Tilpasse farten etter forholdene, og oppføre seg på veien slik man vil andre skal gjøre mot seg selv.

Fokuser på at man ved å være uoppmerksom setter andres liv i fare. Det er andre som tar konsekvensene av ens egen uoppmerksomhet, og man har ansvar for at alle er trygge i trafikken.

Fokuser på at neste gang kan du skade en i nærmeste familie med din kjøring

Fokuser på endring av holdning, ikke tvang.

Fokuser på holdninger. Betydelig mer synlig politi langs veiene og større fokus på farlige trafikanter som kjører uansvarlig fort/plasserer seg for nærme andre trafikanter og viser tydelig hastverk/irritasjon i trafikken. Jeg kjører mye i rushtrafik

Fokuser på hvor mye som skjer om du tar øynene vekk fra veibanen i f.ekd 1 sek.

Fokuser på rus påvirka kjøring

Fokusere på trafikken

Fokusere på å bygge trygge veier og sette rimelige fartsgrenser. 80 sone på en smal drittveg med masse syklist og gående er ikke forsvarlig. 60 sone på en stor, rett og oversiktlig vei er heller ikke rimelig. Det er mye av det her jeg bor.

Fokusere på å holde større avstand mellom kjørende. Vise hvor mye som kan løses med tanke på trafikkavvikling med å tydelig ta ned farten frem mot kryss.

Fokusere på å kjøre bil. For lave fartsgrenser gjør også sitt til å ikke holde fokus.

Folk bør generelt bli enda flinkere til årvåkenhet i trafikkbildet og å overholde regler som førere er satt til.

Folk flest bør bli flinkere til å tenke at det ikke bare er ens eget liv som settes i fare ved å være uoppmerksom men også andres. Både små barn og voksne mennesker står da i fare for å bli skadet for livet eller omkomme. Innebygd alkoholtest i alle biler

Folk generelt må bare skjerpe holdningene sine i trafikken. Og evt planlegge kjøreturen før man kjører, så langt det lar seg gjøre. | Selv prøver jeg og ha det jeg evt skulle trenge i løpet av kjøreturen lett tilgjengelig, såpass at jeg kan ta meg noe og drikke samtidig som at jeg har full fokus på veien.

Fortsett med kampanjer etc 😊

Folk må følge mere med i trafikken

Folk må følge vikeplikt skiltene og la være og ta telefonen mens en kjører. Mer kontroll på mobilbruk

Folk må få være frie til å utøve sin egen ansvarlighet, men jeg har stor tro på holdningskampanjer og det å gi folk dårlig samvittighet. Jeg har selv opplevd å miste noen i trafikken og vet hvor små marginer det kan være. Det kan hjelpe å spille på slike

Folk må holde avstand til bilen foran ! 3 sek regelen er det alt for mange som ikke overholder!

Folk må konsentrere seg om bilkjøring å ikke alt annet tull.

Folk må konsentrere seg om kjøringen.

Folk må ordne GPS en før de starter reisen. Bare innkomne anrop (ikke lete etter et telefonnr mens man kjører).

Folk må slutte med Mobil bruk, sminke seg, lese aviser, spiser og drikker kaffe. Og konsentrere seg om hvorfor dem sitter bak ratte på en bil. Har vært yrkessjåfør i ca 10 år. Før jeg ble trygda, så jeg mye galskap blant trafikanter, og ser at det

Folk må slutte å være egoister, og ikke stå på retten sin. Tar alle hensyn i trafikken så hadde det blitt bedre for alle.

Folk må stoppe og prate med telefoten opp til øret og ikke gjøre så mye når de kjører bil

Folk må ta egne ansvar og være mer oppmerksom på kjøringen

Folk må tenke mer på at de kjører bil og følge bedre med i trafikken. Bruk av blinklys og speiler.

For gammel til å belære ungdommen.

For lite bruk av blinklys både i rundkjøring og avkjøring

For mange skilter

For min del handler mye om modenhet og følelsen av uovervinnelighet i ung alder. Kampanjer rettet mot unge tror jeg har størst effekt for der syndes det mest. Dette må aktivt arbeides med i kjøreopplæringen. Det skjer mye skader på myke trafikanter på parkeringsplasser og ut og inn av gårdsrom. Det burde være større fokus på å unngå uoversiktlig rygging med motorvogn og

applaudere passiv adferd rundt parkering. Til eksempel har jeg ikke lov av min arbeidsgiver å rygge ut av parkeringsplass, de

For min og manges del etterhvert nå, så er det dårlig vei med lapping rett og slett sporing til sidene og store hull i veibanen, og da plutselig på ukjente steder i mørket, pang så hele bilen rister som irriterer så inn i... Så er det et større problem m

For å få flyt i trafikken bør førerne følge trafikkreglene med henblikk på å "gi rett" og "ta rett" slik at det blir flyt i trafikken. Da unngår man rykk og napp i trafikken. Bilister som ønsker å kjøre sakte bør opptre slik at de lar bakenforliggende bi

For å få større respekt for skilt med redusert hastighet er det viktig at skiltene tas bort hvis veiarbeidet er avsluttet og det ikke er nødvendig med redusert hastighet. |Skilting til steder bør bli bedre slik at man ikke blir usikker på om man er pr rett vei. Det jeg prøver å si er at hvis man f.eks. skal kjøre Oslo - Kristiansand, da bør man hele tiden være konsekvent i skiltingen slik at "Kr.sand" står hele tiden på skiltene og at det ikke utelukkes ved at man plutselig får et skilt hvor de

For å unngå uoppmerksomhet i trafikken syntes jeg, dere burde innføre strengere/dyrere bøter ved mobilbruk i trafikken. I tillegg så syntes jeg at biler som er i store veietr burde ha større prioritet, enn bilene som kommer fra små veier kun pga høyeeregel. Dere må også sette inn flere stop skilt i små veier. Alle disse tingene jeg nå har nevnt, føler jeg kan hindre til uoppmerksomhet i veien. Dette skaper også mindre ulykker

Forbud og påbud har me nok av, trur eg. Kanskje kampanjer som kan vekka medfølelsen med dei me evt rammar med å vera uoppmerksam. Eg veit korleis eg sjølv køyrer, men eg veit aldri korleis den motgåande føraren køyrer. Kampanjar som rettar seg mot bilfør

Forbud mot barn i bil. Forbud mot ektefelle/ kjæreste i bil. Forbud mot avanserte sikkerhets-systemer som tillater bilfører å ta fokus bort ifra kjøring og traffikk. Forbud mot autonome og semi-autonome biler. Forbud mot biler med dataoppkoblings-mul

Forbud mot bruk av håndholdt mobil

Forbud mot bruk av håndholdt mobil

Forbud mot bruk av håndholdt mobil

forbud mot bruk av håndholdte mobiltelefoner.

Forbud mot bruk av mobil .,bortsett fra samtale med håndfri

Forbud mot bruk av mobiltilf til annet en samtale med handsfree. Store bøter om man bruker mobil/fratas førerkort over en liten periode.

forbud mot høretelefoner og hettegensere

Forbud mot håndholdt mobil.

Forbud mot mobilbruk under kjøring.

Forbud mot reklame langs vei. Unngå for tett skilting. Fjerne tett skog nære veier med stor trafikk. Informasjon om fart og uoppmerksomhet

Forbud mot reklame plakater plassert i vegkant, ryddig og tydelig vegmerking..god kvalitet på skiltmateriell forbud mot personlige bilsilt.

Forbud mot røyking i bil

forbud mot sminking og spising i bil.

Forbud mot SMS - hvis det ikke finnes et spesifikt forbud

Forbud mot å gjøre andre ting mens bilen er i bevegelse over en viss hastighet 20 km f.eks eller noe som setter ting ut av funksjon over en viss hastighet.

Forbud mot å snakke i mobiltelefon, og å innta mat og ikke minst drikke når du kjører.

Forbud og bøter

Forbud og flere kontroller

Forbudt med mobil i bilen. Ofte kontroller ,bøter som svir.

forbudt å bruke håndholdt mobile for å snakke eller sende sms

Forby all bruk av mobiltelefon i bil. Legg inn begrensninger i GPS systemene som gjør at man ikke fårbetjent dem når bilen ruller. Hadere reaksjoner for de som blir tatt med håndholdt mobil bruk. Ikke gjør som nå, og fjern prikker etter et hvisst tid

Forby all bruk av mobiltelefon under bilkjøring.

Forby all mobilbruk og info skjermer

Forby all telefon bruk under kjøring.

forby alt som har med mobiltelefon i bilen, det går an å stoppe eller ringe tilbake hvis det er så veldig viktig-

Forby at syklende kan kjøre mot enveis skilt, og på rødt lys. Skal sykle på høyre side, selv om de kan bruke fortau. Det ville spare bilister for mye irritasjon. Sørge for at el biler forholder seg til samme lover og normer, som vanlige bilister. Nå e

Forby autopilot, selvkjøring HUFF

Forby bruk av mobiltelefon helt

forby bruk av mobiltelefon i bil. senk hastighetsgrenser

Forby bruken av håndholdt mobiltelefon under bilkjøring

Forby elsparkesykler for alle uten førerkort.

forby Facebook

Forby handholdt mobil i bil

Forby hands-free telefon for sjåfør. Alle som snakker i telefon mens de kjører vet at det ikke er hånden som distraherer, men samtalen! Snakke med noen pr. telefon distraherer 100x mer enn med en passasjer i bilen.

Forby håndholdt mobil

Forby håndholdt mobil

Forby håndholdt mobil.

Forby håndholdt tlf. |Oftere kontroller| Mer synlig politi

Forby kaffesalg på bensinstasjonene til aktive sjåførere. Bare "pausekaffe"

Forby lettkledder damer etter vegen

Forby mobil snakk med håndholdt tlf - mye kontroll og høye bøter.

Forby mobilbruk

Forby mobilbruk

Forby mobilbruk

Forby mobilbruk i bil!!!!!! Ser det daglig, både som fotgjenger og fører av bil.

Forby mobilbruk i bil.

Forby mobilbruk utover samtaler

Forby mobilbruk.

forby mobiltelefon bruk i bilen - på alle måter.

Forby røyk, snus og all telefonbruk utenom tale på integrert utstyr.

forby sms flere stoppeplasser så man kan svare, gi beskjed i en situasjon som haster.

Forby store infoskjermer i biler. Dette fører til at folk bruker mye tid på å se på skjermene. | Forby touch knapper til betjening av utstyr i bilen. Fysiske knapper kan du føle deg fram til uten å fjerne blikket fra trafikken. | Forby biler som har mulighet til å kjøre uten at baklys er på. (Lysbryter i 0) | tunneler og på dager med regn og i mørkre er dette direkte livsfarlig.

forby store infoskjermer i nyere biler!!de må være direkte farlige

Forby teksting under bilkjøring. Øke bøter

Forby touch skjermer

Forbyggende tidlig, f.eks skoler, gjelder også kjøring i ruspåvirket tilstand. Trafikkoffer som forteller sin historie til ungdommen. Bedre veier, midtdelere, hindrer ulykker.

forebyggende tiltak, informasjon om at å få sertifikat betyr at man har lov til å kjøre bil, men at det tar tid før man mestrer bilkjøring

Foreldre må klare å ta en prat med ungene sine før flere liv går tapt helt unødvendig!

Forhindre at bilførere snakker i håndholdt mobiltelefon

Formidle faresituasjonen til fotgjengere som går og snakker i mobilen og plutselig snur seg for å gå over gaten uten å se seg for!

Fornuftige og konkrete gjennomtenkte forbud med høye bøter.

Fornye bilparken

Forsette med å prøve å få Folk til å tenke seg om

Forslagene dere har nevnt i undersøkelsen med en app og "tasteplass" vil nok være gode bidrag til at folk tenker over egen oppmerksomhet under kjøring i større grad.

Forstå hvor farlig det kan gå, presentere konsekvensene (død, lammelse, hjerneskade osv), er det verdt det

Fortelle ekte historier fra ekte ulykker - konsekvenser som endrer liv og helse.

Fortsatt bot for mobilbruk under kjøring

Fortsatt ha skilt, politi, og kampanjer

Fortsett kampanjer!

Fortsett med bra kampanjer! Lær også om det på skoler

Fortsett med godt synlige kampanjer med skremmende eksempler på hendelser forårsaket av uoppmerksomhet, gjerne med barn involvert. Det gjør i hvert fall inntrykk på meg. Stressede ferieturister som skaper farlige situasjoner med stygge forbikjøring er noe jeg er vitne til omtrent daglig i sommersesongen. Å lage en historie som omhandler dette hadde vært en idé.

Fortsett med kampanje det setter ord, bare å kjøre på videre og kanskje til og med hardere.

Fortsett med kampanje, fortell at vi ikke skal gjøre noe annet enn å kjøre bil når vi kjører bil. Vise hvilke konsekvenser det har når vi fjerner oppmerksomheten fra bilkjøringen

Fortsett med kampanjene. Forby teksting.

Fortsett med kampanjer mot uoppmerksomhet der skade potensialet vises mer spesifikt. Fra reelle ulykker.

Fortsett med reklame spesielt på tv

Fortsett med skilt langs veien. Bruke media.

Fortsett å terpe på mobiltlf, sms, og «de farlige få sekundene»!!

Fortsette det svv gjør

Fortsette gode kampanjer. Fokus mot elbiler og selvkjørende funksjoner, noe som leder til mer uoppmerksomme førere og meget farlige situasjoner

Fortsette holdningsarbeidet

Fortsette kampanjen 😊

Fortsette kampanjer...

Fortsette m kampanje - gjerne m reelle bilder fra ulykker pga uoppmerksomhet

Fortsette med gode kampanjer og holdningsskaping

Fortsette med gode kampanjer og lære mer om det på skolen

Fortsette med kampanjen om bevisstkjøringen! |Jeg ble hjernevasket av trygg trafikk som barn på 80tallet, rusken fungerte også..

Fortsette med kampanjer dere har og kan også ha kampanjer om feil last i bil og konsekvenser av dette

Fortsette med kampanjer i form av sosiale medier, tv-reklamer samt skilt langs veien. Få de til å ta innover seg budskapet ved å appellere til folks følelser. Få mer fokus (og kanskje hold kurs) om oppmerksomt nærvær og mindfulness så kanskje folk lærer seg noen (puste)teknikker og å slappe av og være tilstede her og nå til tross for alt som foregår og forstyrrer rundt dem, om det er unger som griner og bæljer i baksetet eller andre tanker og følelser som kan distrahere oss og stjele oppmer

Fortsette med kampanjer som synliggjøres i alle type medier som tv, radio, SOME osv. Dette burde også være en del av grunnskolen. At barn tidlig får et innblikk i hvordan man kan ferdes i trafikken på en forsvarlig måte, også myke trafikanter. Jeg ønsker også å påpeke at foreldre bør få tilstrekkelig informasjon om at foreldrenes vaner arves av barna, som f.eks å løpe over veien på rødt lys. Dette er svært urovekkende å observere i Osloby.

Fortsette med kampanjer!

Fortsette med kampanjer, gjøre de enda mer synlig. Flere kontroller og bot hvis man snakker i telefon.

Fortsette med kampanjer, riktig skilting av vei.

Fortsette med kampanjer.

Fortsette med opplysningskampanjer ved veiene.

Fortsette med slike kampanjer hvor man ser konsekvensen av å kjøre med høyere risiko. det er det som skal til for at folk får opp øynene.

Fortsette med statistikk. Videoer med budskap som feks. trygg trafikk sin video om sikring av barn i bil.

Fortsette å ha fokus på det. Stå på stand på feks bensinstasjoner og informere og gi info

Fortsette å sende reklamekampanjer

Fotobokser også på høyhasighetsstrenlenger.

Fremme det å ta pauser for å ordne opp i ting før man kjører videre

Fremme nye teknikker som stemmestyring for å betjene media, gps og telefon. Slå oftere og hardere ned på skjermbruk og håndholdt mobil.

Fresing av romlefelt på flere veger med møtende trafikk!

Frisk

Friske opp eldres sertifikat, og at man burde være over 20 for å ta bil lappen.

Fristende rasteplasser med ok toaletter og mulighet for benstrekk. Bensinstasjoner, cola og feite pølser er ikke nødvendigvis løsningen for den som trenger en pause.

Full fokus på bilkjøringen.

Full fokus på veg å tafikk

Fullstendig forbud og høyere bøter mot håndholdt mobiltilf

Fyll bilene med autonome systemer som kan hjelpe til når sjåføren havner i en farlig situasjon.

Fylle på blinklysolje og passe på blindsoner. Aldri kjøre forbi på høyre side selv om det er to felt

Fysiske og virtuelle kurs som viser i praksis hva som skjer med fart og uoppmerksomhet.

Færre reklameskilt langs veien. Kraftige bøter for telefonbruk. bøter for å krysse gul hel sperrelinje særlig på svingete veier. Markedsføre mulighet for å varsle 02800 ved uvettig og uoppmerksom kjøring. Tydeligere skilting. Kontroller i rundkjøringer f

Følelser er det som får folk til å huske, gjør reklamene deres mere stressende. Vet jeg husker stress mere en de rolige tingene some dere bruker nå

Følg m i trafikken .Tenk sikkerhet,ver rusfri og våken .

Følg med på veien

følg med trafikken

Følg trafikkreglene

Følge med på trafikkbildet, ikke gjøre andre ting som tar bort oppmerksomheten

Følge med på veien istedenfor andre ting rundt og ha flere kontroller for mobilbruk og systemer i bilen som merker uoppmerksomhet i trafikken

Følge med på veien, ikke værre på telefonen.

Følge mere med

Følge tettere opp det med mobilbruk av politiet

Følge trafikkreglene ,tenk på eget og andres liv når man ute å kjører.Bli ferdig med andre aktiviteter før man setter seg foran rattet.

følge trafikkreglene, lese skilt, plassering i veibane /veikryss, og bruke blinklys.

Førerkort beslag for De som bruker telefonen under kjøring



førerkort er dessverre ikke noe som skaper god holdninger hos mennesker..

Førerkortinndragelse for skrivning på håndholdt mobiltelefon.

Førerløse biler må komme nå! Vi kan ikke miste flere mennesker fordi mennesket er totalt uegnet til å kontrollere en 2 tonn tung dødsmaskin i 60-100 km/t. Jeg mener oppriktig at det å kontrollere ett kjøretøy bør overlates til folk som kan dedikere seg

Førerløse biler

Føreropplæring bør bli bedre, med større fokus på oppmerksomhet og følgene av uoppmerksomhet. Folk flest er totalt hensynsløse og kjører med ræva først.

først og fremst holde farten, holde avstand. og overbevise folk at det er de som er ansvarlig for alt som skjer i trafikken

Få bilen til å minne deg på det av og til

Få biler som ikke starter om det er tlf som er på. Eneste måte å få bort den distaksjonen

Få bilisten bruke blinklys når de skal skiftes kjøre retning. Slik at andre kan skjønne hvilken retning som det skal kjøres. Også i rundkjøringer

Få bort all bruk av handholdt mobiltelefoner i bil, hendene skal være på rattet

Få bort håndholdte telefoner og lær sjåførene at de skal være fokusert under kjøring. Det er vel også svært mange biler som kun leveres med "skjerm" som skal justeres for varmeapparat og "radio".etc. Dette tar bort oppmerksomheten bort fra veien, og burde vært forbudt.

Få bort mobilbruk under kjøring.

Få budskapet meir ut i media, vis det til folk og gjer det synlig

få de over 50år til å skjønne att de ikke er så gode til å kjøre lenger ,få kampanje som omtaler bruk av de store skjermene i enkelte biler dvs få kuttet nettilgang ,bilen våres kan ikke legge inn adresse untatt når bilen står rolig på gpsen .

Få en streng samboer som passer på :) og slutte å være på mobilen, det er ikke verdt det.

Få fart på vei bygging, ingen tvil at de skaper myyye farlige hendelser med så kleine stam veier

Få flere til å bruke blinklys. Rydd vekk skog langs veiene

få folk til på forstå hastigheten i alt som skjer i trafikkbildet omkring dem.

Få folk til å bli mindre stresset i trafikken. Vet ikke hvordan, men folk har det alt for travelt i hverdagen og tar kjappe og farlige løsninger.

Få folk til å ikke bruke mobil under kjøring

Få folk til å snakke om det. Fortelle om tasteplasser. Våge å si ifra til hverandre.

Få folk til å ta spørreundersøkelse, funka for meg

Få folk/publikum til å ha lav terskel på å si i fra

Få forbud for håndholdte mobiler.

få gangfelt på sprett bebyggelse på S OTRA

Få integrert mobil inn i bilsystemet

Få mindre reklamer langs veien og bare ha nødvendig skilting.

Få ned avgifter knyttet til bil kjøring og bygg bredere veier uten bommer. Så folk kan kjøre sikrere biler på bra veier med mittdeler. Politikerne som sitter med makten skal kun ha inn penger fra

innbyggerne å skjønner seg ikke på veitrafikken. Nye veier med mittdele og trafikk i samme retning gir færre alvorlige ulykker.

Få ned bruken av håndholdt mobiltelefon mens man kjører bil. Folk bør heller bruke handsfree hvis de må ta en tlf mens de kjører.

Få ned mobilbruken på folk

Få nok søvn og hvile.

Få opp fartsgrensene, når en kan bli liggende bak en yaris som holder 50 i 70 sona, kan en kjøre forbi, om det ikke er mulig, er sannsynligheten stor for å lese avisen og skrive e-post under kjøring

Få politiet til å være mer på vakt etter folk som bruker mobil under kjøring. Også kanskje legge til sånn at jeg kan velge året jeg er født i (1999)

Få på plass kjempestore bøter for bruk av mobil, både snakking å spesielt teksting.

Få satt ned hastigheten på E6, Max 100 km selv det kan være for mye.

Få slutt på mobilbruk, med eller uten handsfree! Jeg antyder stor bot!!! Er usikker ved sjåfører i feks langtransport/utrykningskjøretøy mtp forbud/bøter. Her er vel egne regler. Men for all del ... få bort all telefoneringen jeg tilfeldig får øye på,

Få sparkesykler bort fra fortauet.

Få syklene ut av bilens kjørebane og at syklister stopper på lik måte som biler skal forann forgjengefelt.

Få såpass breie veier at 2 biler kan passere kvarandre utan at den ein må båbremse fordi den andre (helst menn) "har forkjørsrett"!!!!

Få til mindre usikkerhet i trafikken. Opplæring

Få tilbake FM-nettet, slik at folk slipper å fomme med DAB-adaptorer eller mobiltelefoner for å høre på radio i bilen.

FÅ TILBAKE TEORIKURS, SLIK AT FOLK FLEST FÅR EN UTDANNELSE SOM TILSIER AT DDE KAN FÅ LOV TIL Å KJØRE BIL.

Få ut et alvorlig budskap om at det er ikke bare deg selv du setter i fare. Det er blant annet barn og mennesker andre elsker som er der ute, i fare for å dø, på grunn av dine (førerens) valg.

Få ut flere farst/ og mobilbruk kontroller rundt i Norge.

Få vekk dei intrigerte skjermene i nyere biler

få vekk høye trær i rundkjøringer, hindrer sikt,,,få folk til å skjønne fordelene med glidelås kjøring ved gitte situasjoner,,få fjernet folk som sperrer ledig fil frem til insnevring...

Få vekk høytalerefunksjoner på telefonene når bilen er fart, ser svært mange sitter med telefonen med høytalere rett foran ansiktet og er svært uoppmerksomme. Vil påstå det er i aldersgruppen 20-40 åringer. Funksjonen er grei i seg selv da den er "håndfri" men problemet er at dem holder telefonen mens dem prater i håndfri

Få vekk mobilbruk. Så snart bilen er i bevegelse, så sperres alle mobiler i bilen unntatt den som er installert i bilen. Og det skal kun være mulig å ha EN telefon logget på bilens trådløse tlf. |I tillegg er det alt for mye elektronikk man kan "rote med" mens man kjører - ikke minst selve displayet i bilen, som vokser seg større og større. Mange av innstillingsmulighetene vi har i dag, skulle vært sperret så lenge bilen er i bevegelse. Det samme gjelder all tasting på displayet. |Alt av elekt

Få vekk reklameskilt langs veien

Generell folkeopplysning.

Generell opplæring

gi bøtter til de som bruker mobil mens de kjører

Gi dobbelt opp med bot om det er passasjer i bilen.

Gi forbud mot å gjøre visse ting slik det er mot bruk av håndholdt mobil. Spesifikke regler om hva man gjør og ikke gjør med fastmontert utstyr f.eks.

Gi midler til trafiksikkerhet som kan utstyre bil bedre.

Gi ut stativ til mobilen

Gjennomsnitt fartsmåling tvinger folk til å stirre på speedometeret og ikke veien og trafikkbildet. Pluss at det går mot vårt viktigste rettsprinsipp. Uskyldig til det motsatte er bevist. Det er ulovlig!

Gjenta eller opplys om trafikkregler og endringer i trafikken generelt som om de er nyheter. De burde være større fokus på dekning av opplysningsplikt ref. Ovennevnte.

Gjenta gjenta gjenta

Gjenta informasjon hele tiden

Gjentagende informasjon om farene ved å være uoppmerksom

Gjera folk oppmerksom med jevne tidsrom

Gji ungdom bedre og billigere biler med handsfri, skal man virkelig betale en hel formue for en sikker bil? Kutt moms og avgifter på nye biler. Bil modus på telefonen samme som fly modus. Til en viss grad med tanke på at vi har handsfri:-)

Gjør det du skal så kjør / MÅ du gjøre noe så stopp.

Gjør som her: slutt å reparere hullene i veibanen. Desto flere hull/fartsdempere desto mere må man følge med.

Gjør trafikken mindre kjedelig, unngå kø

Gjøre alle bilførere opplyst om straff og eventuelle konsekvenser. Oppfølgingskurs som viser konsekvenser av små endringer i kjøringen og oppmerksomheten

Gjøre bilistene på mer bruk og riktig bruk av blinklys . Det burde vært fokusert mye mer på dette, der syndes det mye. Trafikken hadde «flytt» bedre.

Gjøre det lettere å sykle der du skal.

Gjøre det lovlig å snakke i håndholdt telefon, endre destinasjon på kart på mobilen og skifte musikk, så man slipper å skjule telefonen utenifra. (Må ta blikket lenger bort fra veien.)

Gjøre det tydelig hva som kan skje dersom man er uoppmerksom under kjøring ved hjelp av f.eks. reklamer. Strengere regler på at dersom man skal gjøre noe, som f.eks. å sende melding, stille setet, taste på GPSen, at man må finne en plass å stoppe eller

Gjøre det umulig å betjene navi utstyr ol. i bilen.

Gjøre det vanskeligere å drive med andre ting dvs på konsollen mens man kjører, slik at man vil heller stanse for å gjøre det

Gjøre folk bevisste på hvor få sekunder med uoppmerksomhet som skal til for å havne i farlige situasjonet. Utenfor veien, treffe en syklist. Å ikke se et viktig veikilt. Og spesielt de med passasjerer. Jeg tenker ekstra på dette når mine barn er i bile

Gjøre folk mer oppmerksomme på alvorlige konsekvenser ved ulykker.

Gjøre folk oppmerksom på hvor fort en kan ødelegge andres liv, og sitt eget

Gjøre folk oppmerksomme på at det er sunt med litt frykt når man setter seg bak rattet. Å kjøre bil er en unaturlig ting vi har gjort normalt og man skal være i god form (frisk, våken osv) når man kjører.

Gjøre folk oppmerksomme på hvor farlig det kan være med forstyrrende elementer, som tar fokuset bort fra bil kjøringen. Spesielt mobilbruk. Bruke kanaler som Tv - kampanjer, reklamer på facebook, instagram og steder der de unge oppholder seg. Det er de u

Gjøre sertifikatets gyldighet kortere så folk må oppfriske kjøreegenskaper med en sensor for å sikre at kunnskap er oppdatert og uvaner lukes bort

Gjøre skiltene mer synlig med ekstra lys!

God og tydelig informasjon i media - inkludert info fra faktiske ulykker som viser hvor galt det kan gå. | Samtidig er det viktig å opprettholde god veistandard, gjennomføre vedlikehold og sørge for at farlige situasjoner kan unngås også med fysiske midler. | Gjennomføre kontroller, også tekniske kontroller - og plukke ut farlige sjåførere og farlige kjøretøy fra trafikken.

God opplæring i trafikkskolene. Synlig politi og synlige kontroller

God sikt, rutene må være rene. Riktig sittestilling.

God skilting langs veien. For mange er opptatt av å snakke i mobiltelefon i stedet for å følge med på hva som skjer

God skilting. Gerne med informasjon med tekst. Om arbeid/kø etc...

God Vei oppmerking og skilting.

God veibelysning

Gode holdningskampanjer i ulike digitale kanaler. Kampanjer langs veiene med politi/svv.

Gode kampanjer

Gode kampanjer

Gode kampanjer som engasjerer ungdommer.

Gode kampanjer, og skilting på oversiktlige strekninger

Gode oppmerksomhets reklame videoer, pålagt oppfriskningskurs med hoved fokus på trafiksikkerhet, forebyggende trafiksikkerhet i ungdomsskole og videregående skole med besøk til trygg trafikk sine lokaler o.l. Mer fokus fra trafikkskoler på trafiksikk

Gode radioreklamer, gjerne ekte om ulykker som har skjedd eller hvor fort en mister oppmerksomheten. En hører ofte disse mens man kjører bil og man blir lettere oppmerksom på øyeblikket og ansvaret en har som bilfører da

Gode rasteplasser

Gode reklamer på kino/TV/YouTube som slår an blant ungdom

Gode tilrettelagt stoppesteder, mindre flaskehalsar som lager kø og mindre reklame som dra oppmerksomhet bort.

**GODE VEIER MED TYDELIG OPPMERKING**

Godt synlig politi og plakater, opplysningsvirksomhet

GPS skjerm og mobilburde vert forbudt i bil

GPS-overvåking av all bilisme. Redusere tilgjengelighet for biler på steder med fotgjengere/myke trafikanter etc. Kamera på bilfører som sikrer fortløpende at bilfører er autorisert og skikket til å kjøre. Helst avvike bilismen, i hvert fall privatbil

Gratis kaffe på bensinstasjoner

Gratis oppfriskning av trafikkreglene, skilting mm. Det bør gis penger til dette over statsbudsjettet slik at alle bilførere deltar. Tester på nett er nyttig, men ikke alle bryr seg om å ta dem. Uenighet mellom kjøreskole, trafikkmyndighet og politikk i medi

Gratis WiFi på rasteplasser, offentlige parkeringsplasser, på bensin og ladestasjoner for å unngå mobilbruk i bil. Bilmodus dersom ikke integrert handsfree. Hyppigere kontroller. Bøtlegging ved grove overtramp.

Groteske reklamer, typ at en uskyldig familie kan havne i farlig situasjon kun fordi noen er på mobilen. «Det kan være deg» typ.

Gulrot funker bedre enn forbud.

Gå ut mot unge mennesker for å skape gode holdninger fra start

Ha blikket rettet framover til enhver tid!

Ha en defensiv kjørestil og tenke på å kjøre aktpågivende og varsomt!

Ha ennå mer fokus på det, både i det daglige, under kjøreopplæring (både på kjøreskole og med forelder under øvelseskjøring).

Ha flere avkjøringer så en ikke må kjøre over lengre tid før en får mulighet til å få tilbake fokus på bil kjøring, istede for andre ting om kan forstyrre i bilen. Det vil si ikke buss lommer som ofte blir brukt av bilister for å snakke i telefonen og roe

Ha flere kampanjer, og vis eksempler til då det har gått galt. Mer påminnelser på veiene

Ha flere kontroller blandt akkuart dette. Jeg har mange venner som sitter blandt annet på tlf mye når de kjører og jeg sier ifra, men de gjør det ellers å.

ha flere kontroller langs veiene.

Ha fokus på farene med det

Ha fokus på kampanjer som angår trafiksikkerhet.

Ha fokus på å unngå ulovlig mobilbruk og å holde fartsgrensene.

Ha jevnlige kampanjer/fokus på tv etc, hvor lett det er å bli rammet selv. Det setter spor å tenke på hvordan dette rammer deg selv. Har selv drømt virkeligfølende drømmer hvor jeg er skuffet over meg selv ved egen feilvurdering

Ha mer skilter langs motorveien. Ha mer politikontroller. Lage mange flere kampanjevideoer, noen som spesielt kan lage et sterkt inntrykk (nesten som en trailer). Gå på videregående skoler å ha foredrag om dette (fordi at det er de mellom 18-20 som er mest oppmerksomme i trafikken)

Ha regler som gir mening, eksempelvis så er jeg mer uoppmerksom når jeg skal finne nr og ringe på bilens system, enn om jeg gjør det samme på min iphone der dette nærmest er automatisert.

Ha standard tester på kjøreferdigheter som vi kan ta selv - legge dette ut på Veidirektoratets hjemmeside. Testene mål gjøres pedagogisk, fristende og morsomme. Kan gjerne legge testen inn som en app? Jeg melder meg som menig bidragsyter for å få det

Ha værinformasjon og offisielt trafikk informasjon integrert i Waze

Ha ytre lyssignaler som slåes på/viser at føreren prater i telefon slik at medtrafikanter blir varslet om det.

HA 100% FOKUS PÅ BILKJØRINGEN. ALT ANNET KAN VENDE TIL BILEN ER TRYGT PARKERT.

Hadde et eksperiment på universitetet om telefonbruk og bilkjøring. Et skilt ble holdt opp og ingen brukte mobilen etter de hadde passert skiltet. Alle la på telefonen når de så det og det kom av at de trodde at det var kontroll av mobilbruk.

Hald avstand, kjør passivt.

Handsfree

Handsfree i alle biler

Handsfree muligheter i bil Synligere kampanjer Tydeligere lover og regler for bilkjøring

Har allerede | Har allerede svart på det.

Har ingen forslag, men det har kommet noen spørsmål i denne undersøkelsen hvor noen ideer er lagt frem. Tenker at disse kan ha noe for seg.

Har ingen innspill da jeg mener når vi setter oss bak ett ratt i bil eller andre kjøredoninger bør vi være klare for det..... Veldig vanskelig spørsmål egentlig... Håper noen kloke hoder finner opp noe lurt.....

Har selv aldri opplevd, eller sett noen form for kontroll av ulovlig bruk av håndholdte mobiltelefoner. Bøtene er sikkert høye nok, men ser jo daglig at folk ikke bryr seg. Det er jo nesten like irriterende som de som ikke bruker blinklys - og mye farlige

Har stor tro på holdningskampanjer som gir inntrykk og vi som bilfører føler oss truffet av.

Hardere straff ved mobilbruk (høyere bøter, prikker). Flere politi-kontroller

Head up display i bilen hjelper, så man ikke ser så mye ned.

Hei. Det er helt utrolig at dere stiller så ufattelig mange spørsmål i en undersøkelse som er utført i samarbeid med TØI. Som forskere bør dere klare å stille mye mer konsise og dermed en 10 ende del av spørsmålene for å få samme vitenskapelige svar. Utformingen av spørreundersøkelser er en egen vitenskap og den bør dere bruke neste gang. Slik dette er utformet nå faller jo 90% av lasset før de blir ferdig.

Hele tiden bli påminnet av hvor farlig det er å være uoppmerksom hjelper

henvisning til Mythbusters episoder om emne

Heve bot for håndholdt mobil enda mer (kr25000?) kombinert med mye kontroll og pressedekning, kanskje en som står frem i media at han/hun drepte noen pga mobilbruk.

Heve bøtene for bruk av håndholdt mobiltelefon. Iøynefallende Kampanjeskilt ref. bilbelteskilt.

Hjelpe passasjerer til å tørre å si ifra. Glattkjøring på bane lærer deg hvordan man kan miste full kontroll over bilen, kanskje ha noe lignende med mobil eller annet tull man kan finne på å drive med.

Hol TV og sosiale medie-kampanjer.

Hold deg våken

Hold fokus.

Hold fram med de gode kampanjene på radio spesielt. Det skal ikke mere til for å opplyse folk om viktigheten av å være trygge trafikanter, både for seg selv og andre.

Hold god avstand til foran kjørende. | Ta pauser når er sliten.

Hold øynene på veien! Å f.eks skrive en SMS er sjansespill. Eneste man får med seg er i beste fall hvitstripen. Stopp hvis det foregår ting i baksetet som stjeler blikket ditt. Å være trøtt, men nesten hjemme er farlig. Stopp og sov 15-20 min. Man tr

Holde avstand til bil foran

Holde avstand til forankjørende!!

Holde avstanden til forandkjørende, holde fartsgrensen.

Holde fartsgrensen

Holde fokus og følge med på trafikkbildet både foran, bak og på sidene. Bruke speilene!

Holde fokus på bilkjøringen!! Planlegge kjøreturen i forkant.

Holde fokus på kjøring hele tiden mens du kjører.

Holde hodet kaldt

Holde seg til trafikkreglene

Holde temaet oppe, f.eks. via ulike kampanjer. Ha noe foran med i bilen som minner meg om risikoen for å skade andre/bli skadet hver gang jeg kjører- f.eks. et klistremerke e.l..

Holdingskampanjer

Holdningen til folk er svært forskjellig så noen nytter det bare ikke noe med..

holdnings kampanjer , gratis kaffe og bolle , mindre skatt , mindre byråkrati , statlig betalt tur til cuba 1 gang i året.... få lagt ned NAV og navere ... og barne vernet burde legges ned for gått og de som jobber der burde bli straffe forfulgt.

Holdningsendring når det gjelder bruk av mobil tlf., blinklys, fart.

Holdningsendring til telefonbruk hos mange sjåførere. itegrering av telefon i bil, med innebygd blokkering av sms.

holdningsendringer og påminnelse

Holdningsendringer vha info og oppfordringer via riksdekkende tv og radio. Kjør bil og gjør kun det når du er på veien. Folket følger med på hverandre (Vi SER deg)

Holdningskampanje ala DelVeien med spesielt fokus på mobilbruk

Holdningskampanje kan være nyttig.

holdningskampanje mer kontroll radar i bil som varsler farer automatisk brems

Holdningskampanje mot bruk av mobil O.l.

Holdningskampanje via tv. Økte kontroller. Økte bøter.

Holdningskampanje. Bedre og mer oversiktlige veier og skilting. Ikke innskrenke individets frihet gjennom mobil overvåkning eller svarte bokser i bilen.

Holdningskampanjer

Holdningskampanjer

Holdningskampanjer

Holdningskampanjer

Holdningskampanjer

holdningskampanjer

## Holdningskampanjer

Holdningskampanjer : skilting langs veien

Holdningskampanjer har mer effekt enn lovpåbud. Full oppmerksomhet i trafikkbildet gjelder alle trafikanter; gående, syklende, sjåførere av alle typer kjøretøy. F.eks. kampanjer mot bruk av head-set/hodetelefoner blant myke trafikanter er også helt nødven

Holdningskampanjer langs veien.

Holdningskampanjer med ekte mennesker som forteller om sin opplevelse. For å endre noe må en forstå hvorfor ikke bare vite hvorfor...

Holdningskampanjer mot farlig bruk av mobil/SMS og annet. Strenge straffer som virker forebyggende.

Holdningskampanjer og gjentakelser. Kontinuerlig prosess, men ikke for hyppig.

Holdningskampanjer og lavere avgifter på «sikre» biler.

Holdningskampanjer og påminnelser langs veien som blir gjort med f.eks bilbeltebruk.

holdningskampanjer på radio, tv, rasteplass, bensinstasjoner, ladestasjoner, phus, foran rundkjøringer og større kryss.

Holdningskampanjer på TV/radio og opplysningsvideoer i flere ulike kanaler.

holdningskampanjer, da spesielt til ferske sjåførere. Få noen på videregående til å komme i klassen og fortelle om egne opplevelser pga uoppmerksomhet.

Holdningskampanjer, kontroller og bøter

holdningskampanjer, reklamefilm ( gjerne morsom, ala den om sykkel og bil med Thor Hushovd, den tenker jeg på stadig vekk)

Holdningskampanjer.

Holdningskampanjer.

Holdningskampanjer. Bruk gulrot, ikke pisk.

Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid

Holdningsskapende arbeid som f.eks. flere undersøkepøser som denne, mer omtale i nyhetsbildet (tv, radio og nett) om temaet og korte opplysende reklameinnslag på TV.

Holdningsskapende arbeid spesielt rettet mot ungdom.

Holdningsskapende arbeid så tidlig som mulig, gjerne i barneskolen. Skal visjonen om NULL drepte i trafikken nåes, må ALLE være bevisst risikoen ved å oppholde seg i trafikken.

holdningsskapende kampanjer.

Hovedproblemet slik jeg opplever det, er ofte håndholdte telefoner. Usikker på hvordan en skal "nå inn" for å redusere dette, men det er ingen tvil om at det må ha fokus.

Husk at du kjører bil og er i bevegelse

Hver mann må kjenne sin egen ferdighet i trafikken og finne ut om han er skikket til å kjøre bil.

Hvert enkeltmenneske må ta mer ansvar selv, for å holde oppmerksomheten på veien.

Hvis alle trafikantene følger trafikk loven og spesielt plassering unngår vi mange ulykker



Hvis biler hadde vært utstyrt med volum knapper og svars knapper på rattet hadde man ikke trengt å ta øynene fra veien selv om man skulle høre musikk eller svare en håndfri telefon. Samtidig tror jeg det hadde vært lurt å reklamere/informere sjofører o

Hvis fører er tatt for mobilbruk beholde førerkort med en gang og eventuelt arrest + ta kurs på nytt. Bot er ikke preventiv nok til mobilbruk i bilen.

Hvorfor setter vegvesenet opp store plakateretter veien når det ikke er lov å sette opp en plakat om at det er en kafe/spisested. Skjøner ikke at det er mer forstyrrende enn plakaten til vegvesen.

Hyggelige kampanjer med skilting langs vei som minner om farene ved å være uoppmerksom. Bilbelte kampanjen med armen på skrå foran fører er et godt eksempel. Kampanjem mot bruk av håndholdte mobiltelefoner er å skyte spurv med kanoner. Fikst politisk på

Hyppig kontroll.

Hyppig og synlig trafikkpoliti Gi temaet større fokus under trafikkopplæring - utdanning og forebygging overgår streaffetiltak Kampanjer i sosiale media (med sterke billedlege virkemidler) Belønningssystem til folk som bruker app Som skal begrense mobi

Hyppigere kontroll av politiet ved mobilbruk

Hyppige kampanjer og fysiske kontroller.

Hyppige kampanjer.

Hyppige kontroller.

Hyppige kontroller

Hyppige kontroller

Hyppige kontroller

Hyppige kontroller

Hyppige kontroller av (håndholdt) mobilbruk. | Flott med kampanjer på store skilt langs vegen, f.eks. den som var for noen år siden, tror den het "over fartsgrensen?" eller lignende.

Hyppige kontroller ev bruk av håndholdt mobil, SMS bruk

Hyppige kontroller med bøter. Reklame på TV.

Hyppige kontroller og flere kampanje skilt langs høyt trafikkerte veier

Hyppige kontroller på de større innfartsårene/motorveier der disse problemene er størst» min oppfatning»

Hyppige pauser, strekke på kroppen, innhalere/dyp pust, drikke vann el. lignende, studere reiserute videre. Nyte utsikt.

Hyppige påminnelser i TV og radio om hvor farlig det er å være uoppmerksom i trafikken

Hyppige trafikkontroller.

Hyppigere kontroll av mobilbruk.

Hyppigere kontroll av mobilbruk. Folk tar for lett på ansvaret hver enkelt person har i trafikken.

Hyppigere kontroll mot bruk av mobil uten fjærbetjening integrert bilens ratt. Strengere reaksjon på overtredelse av forbud mot ulovlig bruk av håndholdt telefon i bil under fart

Hyppigere kontroll og strengere straff for mobilbruk under kjøring

Hyppigere kontroll på mobilbruk

Hyppigere kontroller

Hyppigere kontroller

Hyppigere kontroller

Hyppigere kontroller - gjerne med kameraer langs veien - større bøter

Hyppigere kontroller - som helårssyklist sykler jeg med hjertet i halsen når jeg ser hvor mye tull sjåfører holder på med mens de kjører

Hyppigere kontroller ang. Mobiltlf-bruk. Også skilt langs vegene ang. Oppmerksomhet.

Hyppigere kontroller av mobilbruk

Hyppigere kontroller av mobilbruk i bil

Hyppigere kontroller av utenlandske sjåfører. | Lever i en helt egen verden og har mest sannsynlig ikke trafikkopplæring

Hyppigere kontroller og høyere bøter, og prikker for bruk av mobiltelefon ol. Brukssperre på mobiltelefoner når de er i bil.

Hyppigere kontroller og strengere bøter

Hyppigere kontroller på de som lager farlige forbikjøringer grunnet ligger langt unna fartsgrensene

Hyppigere kontroller rettet mot bruk av håndholdt mobil, holdningskampanjer

Hyppigere kontroller, spesielt ift mobilbruk. Slå ned på manglende bruk av retningsvisere (mange 'glemmer' det) - noe som gjør at andre må være ekstra oppmerksomme for å unngå farlige situasjoner...

Hyppigere kontroller. Det er mange som sender/leser SMS og til og med bruker mobilen som TVskjerm mens de kjører.

Hyppigere politikontroller av adferd (f eks mobilbruk)

Høg alder fører ofte til ulykker

Høgere fartsgrense der veien er bygd for det. Alt for mange strekninger har nedsatt fart av ulike grunner. Da begynner bilister å vera uoppmerksomme og farlige situasjoner oppstår.

Hørselstest på eldre .

hørte at de hadde oppfunnet et system med kamera/sensor som advarer om du er uoppmerksom ikke følger med på veien, det tror jeg kan fungere, ellers tror jeg at det eneste som kan få folk til å slutte med mobilbruk er førerkortbeslag for en kort periode feks 3mnd, da tror jeg mobilbruken vil gå kraftig ned. | Ha en fin dag :-)

Høy straff ved bruk av mobiltelefon o.l. under kjøring. OGSÅ politifolk! De skal være eksempler for oss andre!

høye bøter for mobilbruk og mer kontroll av fart og bruk av retningsviser

Høye bøter og mere synlig politi på veien.

Høyere bot for bruk av mobil. | Flere fartsmålinger på farlige strekninger.

Høyere bøter

Høyere bøter

Høyere bøter for bruk av bl.a telefon ??

Høyere bøter for bruk av håndholdt mobil under kjøring

Høyere bøter for bruk av håndholdt mobiltelefon

Høyere bøter for bruk av tlf osv.

Høyere bøter for de som tekster eller snakker i håndholdt tlf.

Høyere bøter for fikling med telefonen under kjøring

Høyere bøter for mobilbruk i bil. Ser det HELE TIDA, praktisk talt daglig. Sykler selv til jobb og oppsøker derfor ofte blikkontakt med bilførere ved kryss/rundkjøringer etc. Veldig mange prater i håndholdt mobil.

Høyere bøter for uoppmerksomhet/ bedre fokus på dette under opplæring

Høyere bøter for å snakke i mobil når man kjører

høyere bøter og andre straffer hvis man blir tatt i f.eks. å prate i mobiltelefon.

Høyere bøter og mer kontroller angående håndholdt mobiltelefon

Høyere bøter på bruk av håndholdt mobiltelefon. Politiet bør ha mere fokus på sjåførere som er uoppmerksomme i trafikken.

Høyere bøter som svir skikkelig. Lettere for og miste førerkortet i en periode ved for høy hastighet i lave fartssoner

-høyere bøter straff for bruk av tlf uten handsfree.(generelt bilbruk) - følge opp bedrifter som holder på med transport at forhold legges til rette for yrkessjåførere. Generelt alt mulig. F.eks at utstyr som kjøretøy er i god nok stand(mange bedrifter)

Høyere bøter ved lovbrudd

Høyere bøter, spesielt ved mobilbruk. Ser dette daglig på min sykkel tur til jobben. Spesielt ille når føreren også skal røyke samtidig??

Høyere farts grenser

Høyere fartsgrenser og bredere veier

Høyere krav til bilførere. | Påbud om oppfriskning av førerkort.

Høyere straff for å sende meldinger under kjøring

Håndheving av regler!

Håndholdt mobil må ikke brukes . Mange gjør det.

håndholdt mobil og sms kan forbys

Håndholdt tlf bør gi inndraging av førerkort

Håndholt mob. må slåes hart ned på.

Håper og tror på nye teknologiske løsninger som gjør det sikrere å kjøre bil, både hva gjelder utstyr i bilen og ved utforming av veiene.

I andre land finnes f.eks busser og lastbiler med Careful Driver skilter bak på karossen, med et telefonnummer som kan ringes for å rapportere farlig kjøring/situasjoner årsaket av bl.a. uoppmerksomhet og distraksjoner i trafikken. Å gjøre sjåførere /bil

I Australia (da jeg var der for 20 år siden) hadde de satt opp kors langs veien der folk hadde omkommet. Et kors pr. menneske. Det hjalp på med å være oppmerksom.

I dag har nye biler mye hjelpemidler som reduserer uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken.

I sommermånedene burde vegvesenet/politi vert oftere synlig/ute, stoppa bilister, stilt spørsmål og sjekka mobilbruk i trafikken. Bøter svir litt.

I Stavanger kjører folk veldig fort inn i rundkjøringene. Det er full forvirring om blinke ut og inn.

I stor grad mobilbruken hvor ikke handsfree er montert. Burde være et mye større fokus av politiet på dette. Legger også merke til at lastebil og trailer førere , så godt som 9 av 10 du ser og treffer i trafikken sitter med mobil i hånden - skremmende.

I større grad vurdere sin egen habilitet før en setter seg bak rattet før en kjører. Vi har alle et ansvar i trafikken både som sjåfør og fotgjenger.

Igangsette noen ganske overtydelige tiltak, så folk skjønner hvor dumt det er å f.eks. sende sms mens man kjører. Bruk av humor/ironi virker ofte å fungere. Tenker da på Sporveien sin kampanje i høst/vinter med "Er du glipper'n?" og lignende. Noe lignend

Igjen... Tenke på egen og andres sikkerhet

Ikke akkurat nå

Ikke bruk mobil

Ikke bruk mobil eller andre ting aktivt

Ikke bruk mobil tlf. i det hele tatt i bilen.

Ikke bruk telefonen. Den tar mye oppmerksomhet

Ikke bruke håndholdt mobil

ikke bruke håndholdt tlf

Ikke bruke mobil, spise, drikke eller andre elektr. dubeditter

Ikke bruke mobilen mens man kjører | Fikse navigering før man begynner å kjøre | Ha øynene på veien mens man kjører

Ikke bruke skremselspropaganda.

Ikke bruke telefonen, eller la andre ting ta vekk oppmerksomheten din fra veien. Ikke spise, men drikke bør være ok.

Ikke bytte fartsgrenser så ofte - det er vanskelig å huske hva gjeldende fartsgrense er. Og det kan lage unødig kø og frustrasjon

Ikke dessverre

ikke direkte kanskje, men mere kontroller fra politiet på avstand mellom biler

Ikke fokusere på andres feil å la det distrahere. Ikke la seg påvirke og irritere men ha fokus på egen kjøring. Planlegge turen godt og j\ha fokus på trafikkbilde, se kort se langt for å kunne kjøre planmessig og ha rett fokus på trafikken.

IKKE FOR MANGE SKILTER TETT PÅ HVERANDRE. KUTTE UT REKLAMESKILT RUMLESTRIPER ER BRA

Ikke fungerende smarttelefoner når de er koblet til i bilen.

Ikke gjennomførbart, men jeg har selv blitt en mye mer oppmerksom sjåfør etter å ha drevet øvelseskjøring med sønn de siste par årene.

Ikke ha veilys som lyser rett inn i bilen fra siden. Som på E39 nordgående i vågsbotn.

Ikke innspill, men kommentar. Undersøkelsen tok ikke 10-15 min, men snarer 30 min. Ble lei til slutt og svarene mine kan nok ikke være pålitelige.

Ikke kjør bil når du er trøtt og sliten, ta ofte pauser under kjøring av lange strekk.

Ikke kjør bil, når du ikke er i form eller trøtt.

Ikke kjør om du er trøtt

Ikke kjøre bil når en er trett og sliten.

Ikke kjøre dersom man ikke er i form.

Ikke kjøre ruset

ikke la de nye bilene ha såpass store skjermer i nærheten av sjåføren, slik det er på de nye elbilene

Ikke legge på avgift på nye biler, ny bil = bedre trafikk sikkerhet

Ikke noe

Ikke noe annet enn at det med jevne mellomrom bør komme kampanjer som forteller at mobilbruk er helt forbudt under kjøring!!

Ikke noe spesielt.

Ikke noen innspill

Ikke pekefinger, men oppfordre til ...

Ikke senke fartsgrenser på gode veier. Lett å bli trett ved langsom kjøring. God landskapsarkitektur er viktig ved monotone strekninger.

Ikke sette fartsgrensene så lavt at det innbys til å sove i trafikken...

Ikke sliten..godt med søvn og være forsiktig og tenke mere at tenk vist

Ikke sms

Ikke snakk i telefon, ser dette mye når jeg kjører mc

Ikke som jeg kommer på.

Ikke stress

Ikke så mye om igjen spørsmål.... .

Ikke være for trett, ta pauser ved lengre kjøreturer.

Ikkje bruk mobilen i handa, kun tilkobla

Info og holdningskampanjer.

Info og kampanjer i stedet for reklame på TV.

Info om kjøreregler på tv

Info skilt om trafikken litt lenger fram

Informasjon Bruk spørsmål som Tenk tanken... Vil du skade andre? NEI DA MÅ DU KONSENTRERE DEG! Dette som eks.

Informasjon enten langs veiene/rasteplasser i form av skilt eller kampanjer på TV. Jeg regner med det er en del av opplæringen ved kjøreskolene, hvis ikke synes jeg dette absolutt burde være med der.

Informasjon i alle slags medier, hyppig trafikkovervåking, bøtlegging

Informasjon langs veien er nok viktig, for da blir man påminnet når en sitter ved rattet og kjører.

Informasjon med fokus på «hva hvis» med fokus på worst case utfall. Ingen ønsker å angre.

Informasjon om hvor mange ulykker som er forårsaket av bruk av mobiltilf./bruk av utstyr i bilen, f.eks musikkanlegg. | Høye bøter ved uoppmerksomhet. | Informasjon om inndragning av førerkort hos

dem som ser på film! mens de kjører. Mer info om hvor fort ulykker skjer og hvor alvorlig konsekvensene er. | | Informasjon om høye bøter ved

Informasjon om lover og konsekvenser

informasjon på radio

Informasjon støtt og stadig på plakater og i media

Informasjon via kampanjer. Bilbeltebruken er et godt eksempel på at kampanjer med målrettet informasjon/ budskap fungerer bra.

Informasjon via sosiale kanaler og kanskje også i skole rettet helt ned i barneskole/ungdomsskole

Informasjon, filmer og kampanjer

Informasjon, informasjon, informasjon...

Informasjons- og holdningskampanjer mot konkrete aktiviteter som lesing av meldinger feks. Påbud med handsfree styring av tlf og radio i biler ( knapper på rattet).

Informasjonskampanjer

Informasjonskampanjer og bevisstgjøring

Informasjonskampanjer: Fokus på hvor kort tid med uoppmerksomhet som kan gi fatale følger

Informere bedre om hva som er lov og ikke når ein køyre bil. Slik som for eksempel å trykke på telefonen når ein står i lyskryss. Lov? Ikke? | Ein annan ting kan være å gjere folk meir bevisste, og at det stilles krav om å fornye førerkort

Informere ennå mer allerede i grunnskolen - aktivitet som får barn- ungdom ser alvor uten å bli alt for skremt . Nb! Lære barn hva side en gå / sykle på vegen ! Dette ser ut til å falt helt bort. Det farligste situasjoner og mest dagligdags er gående / joggende på feil side av kjørebane ... De har glem Gå på venstre side - mot kjørende trafikk . Utrolig skremmende at folk går hvor det passer seg , de bet ikke bedre .

Informere om at det ikke er lov og sende meldinger på mobilen mens du kjører

Informere om trafikkregler for syklende i gangfelt og sykkelfelt

ingen

ingen

Ingen

Ingen

Ingen jeg kommer på!

ingen kommentar

Ingen kommentarer

ingen kommentar/ide'er!!

Ingen reklameskilt langs veien.

Ingen råd å gi. Folk må tenke selv.

Ingen spesiell

Innebygd sensor i bil ved avsporing i kjøringfeltet ved trøtthet ( slik at det kan rette opp på rattet automatisk og strammer mer på bilbelte hos føreren), eller innebygd sensor ved høyt fart ( slik at de kan bremse eller redusere automatisk hvis kjørin

Innføre en fartssperre på lette kjøretøy - slik vi har på tyngre kjøretøy. Vi ser at dagens biler blir raskere og med « unødvendig» stor motorkraft - noe som fort kan medføre flere ulykker. Sette registreringsforbud på biler med info. Skjem langt nede på

Innføre forbud eller til og med strenge straffer for å sette opp skilt/plakater langs veien når det ikke er en saklig grunn til det. F. eks.: - Veiarbeids-skilt der det ikke pågår noe arbeid. - Reklametavler som forteller om "Miljøpakkens fortreffeligh

Innføre kjøre og hviletidsbestemmelser

Innføre system for å forhindre teksting på mobil under bilkjøring - observerer dette ofte.

Innføring av teknikk som umuliggjør bruk av telefon i bil, så lenge den er i bevegelse. En frivillig App. vil ikke fungere. Forenkle informasjonssystemer i moderne biler, en standardisering.

Innrett teknologien slik at en ikke kan bruke telefon mens man kjører. Begrens funksjonaliteten på musikkannlegg til volumkontroll mens bilen er i trafikk. Mange moderne biler har mye fint ekstrautstyr som krever sjåførens oppmerksomhet. Jeg tror en med

instalasjoner i nye biler som sørger for at fører ikke kan ha forstyrrende aktivitet.

instalere metoder i bil som gjør det vanskelig å bruke håndholdt tlf når du kjører, fungere som alkolåsen

Installasjoner i bilene

Installer anretninger i alle biler som gjør at mobiltelefon kun virker når bluetooth er installert og når man i bilen trykker på en bryter for at det skal virke. Hyppigere kontroll av bruk av mobil i bil, strengere straff ved lovbrudd. Å sende sms er sæ

Installere eyetracking i neste generasjon bil som følger øynene og registrerer hvor du ser og hvor lenge, slik at den kan varsle om at blikket er på feil sted.

Integrert navigasjonssystem bør ikke være lov å drive med under kjøring. Farligere å skive på den enn en telefon eller snakke med telefon på øret

Integrert utstyr i bilen må være lett håndterbart. Mulighet for å betjene stereo mv. på rattet er i så måte et godt tiltak. Av myndighetstiltak kan kampanjer som er iøynefallende under kjøring være effektivt. Ytterligere forbud mot aktiviteter under kjøring

Integrerte apper i bilen, som f.eks. spotify, itunes osv. Vil si at de fleste bruker mobilen til musikk eller podcaster mens de kjører, hvis de hadde blitt integrert i bilene så hadde ikke folk trengt å se ned på mobilen for å f.eks. bytte sang.

Integrerte systemer for mobil - Opplesing av sms/chat og muligheten for tale til tekst ved svaring på sms/chat + styring av musikk og GPS via tale.

Ja

Ja

Ja

ja flere kontroller og høyere bøter

Ja mannen må bli flinkere og se i speil og bruke blinklys

ja politiet være mer på veiene

Ja, flere, men tiden min renner ut. Jeg har vært profesjonell sjåfør/koordinator/tekniker i musikkbransjen i store deler av livet og under mange himmelstrøk. Min erfaring som sjåfør er ikke atypisk og min bransje har noen spesielle utfordringer. Dessve

Ja. Det er veldig stort fokus på bruk av mobil i bil. Har det siste året fått låne helt nye el-bil mens bilen var på verksted. Bilene hadde moderne touch-skjermer - nesten som en ipad - hvor du kunne styre alt fra varme, ventilasjon, kart, radio, musikk, telefon mm Her tikket sms'er inn. Dette er imponerende, men også veldig skremmende. Dett er virkelig en nyvinning som stjeler oppmerksomhet. Dette burde det vært mye større fokus på. Det som var flott med det nye var: Automatisk nedbremsing til

Jeg blir forskrekket når jeg ser andre bilister sitter og snakker i mobilen mens de kjører. Det er skremmende. Hvis noen ringer til meg venter jeg med å svare til jeg har parkert bilen.

Jeg blir mer distraheret av andres manglende oppmerksomhet ( mulig det dreier seg om splinten i andres øye vs bjelken i eget) f.x: andres bruk av håndholdt utstyr/telefon, uensartet bruk og ikke bruk av blinklys i rundkjøringer og regler for kjøring i ru

Jeg bruker tre kvarter til og fra jobb (en vei) hver dag, og ser av og til på bilførerne som kommer i motgående felt. Altfor ofte (hver fjerde/femte bil) ser jeg at fører holder en mobil til øret. (I tillegg kommer de som bruker handfree eller som har de

Jeg har ikke sett kampanjene for sikker trafikk fordi jeg ikke er bosatt i Norge.

Jeg har ingen innspill.

Jeg har kjørt bil i alle år uten å bli kontrollert i Norge . I Sverige har jeg "blåst" 2 ganger. Svensk toll. Flere kontroller i Norge påkrevet ?. Flere av disse spørsmålene burde vært mer presise.

Jeg har lagt merke til at på enkelte steder langs veien er det så mange skilt at det kan være vanskelig å få med seg alle og dermed kan det skape uheldige situasjoner. Å se et "større bilde" enn bare veibanen er for meg en del av det å være sjåfør. V

Jeg har som allting min kone med meg som ordner alt radio mobil , så vi kontroller trafikken i sammen pluss Naf meddlem.

Jeg har tro på god reklame som f.eks. RSA Irelands "Don't look back"

Jeg har tro på teknologi i bilen som advarer om fører blir uoppmerksom.

Jeg har vært yrkessjåfør i over 20 år med tunge kjøretøy og vet godt om bremselengder og prøve lese hele trafikkbildet for å tilpasse fart mm. |Er nok derfor jeg ikke har tenkt så hardt på at jeg har sett skiltene da dem vel egentlig bare har vært en påminnelse for min del.

Jeg kjenner ikke dagens kjøreopplæring, men vil anta at et godt sted for å bearbeide holdninger er i kjøreopplæringen. I tillegg er det viktig å nå voksne som har barn slik at de voksne kan modellere gode kjørevaner for sine barn.

Jeg kjører bil i USA en gang hvert år og jeg anbefaler bilister som skal kjøre der studerer "DRIVERS HANDBOOK". Kjørereglene i forskjellige stater der er noe forskjellig sammenlignet med norske trafikk regler.

jeg mener at det skulle vært nærmest umulig å svare på en telefonsamtale i bilen hvis den går, så fremt at du ikke har handsfree. en "ikke forstyr" knapp på telefonen for bilkjøring hadde vært greit, men denne ville vært enkelt å skru av hvis fristelsen

Jeg mener at man IKKE skal bruke telefonen aktivt i trafikken , noe jeg ser hver eneste dag at andre gjør. Det bør være fler skilt og kampanjer mot dette. Jeg mener også at skiltene kan være større eller i farger som syntes godt.

Jeg mener mobilbruk er det farligste og den mest utbredte distraksjonen ved bilkjøring og tror dessverre at strengere straffer er det beste virkemiddelet.

Jeg må gjennta, fotgjenger overgang er et stort problem, kjører selv bil og buss i rute trafikk. Dette brukes til sykle over og nå sparkesykel, de fleste går av. Ser selv lærere fra barneskole der lører



først sykler over. Skaper fort farlige situasjoner. Gir du folk beskjed om dette får du fingern. | | Synd og si det men var i Brasil og her hadde bilene fortrinn så lenge det ikke var med lysregulering. Fungerte mye bedre. Dem ventet gå over til det vsr klart

Jeg opplever at mange bilførere ser på kjøring som en side-sak, ikke noe som krever full fokus (kjøringen er jobben som skal gjøres og ha all oppmerksomhet). Noen kjører bare på innlærte reflekser og når uforutsette hendelser inntreffer blir reaksjonstiden lang. Jeg kjører stor bil og ser alt det rare folk holder på med under kjøring. Tror kampanjer kan hjelpe, med de må være mer inntrengende enn nå, f.eks. gjennom korte snutter på TV, med innhold som vektlegger ting folk kan kjenne seg i

Jeg opplever svært ofte vingling i kjørefeltet / retning pga bruk av løs mobil, så jeg vil si enda høyere straff for bruk av løs mobil under kjøring, eks miste førerkortet for 6mnd J

Jeg ser ALTFOR ofte førere av tunge kjøretøyer som tekster eller ser på TV mens de kjører. Dette burde det vært slått hardere ned på. Det burde ikke vært mulig å se TV mens man kjører.

Jeg ser dessverre daglig førere som sitter med håndholdt mobiltelefon..Synes det er veldig synd.men vet ikke hva som skal til for å stoppe det.

Jeg ser irritasjon som en distraksjon, ergo hadde jeg satt stor pris på økt kommunikasjon i trafikken - bruk blinkers kjære medtrafikkant !! Når rødt lys skifter til grønt så er det grønt lys for alle, ikke bare den som er først i køen.

Jeg ser mange som ikke respekterer regler, men hva gjør en? Det er litt drøyt å anmelde folk for det. All holdningsendring må starte tidlig.

Jeg stusser over mobilbrukspørsmålene da jeg har fabrikkmontert integrert hands-free i begge bilene mine.

Jeg synes det er en skiltjungel der ute, det kan være mange vurderinger å ta iløpet av kort tid, det mest skremmende er at du kan faktisk kjøre ut i feil kjøreretning på motorvei,skulle ikke vært mulig.

Jeg synes det er svært viktig med mer fokus på bruk av håndholdt mobiltlf. under kjøring - både ved skilting langs veiene, info i media og at politiet slår hardere ned på det. Jeg møter så og si daglig folk som prater i håndholdt tlf og lå nylig bak en S

Jeg synes egentlig at kampanjen som ble brukt nå var veldig smart og ryddig. Som jag har oppgitt i tidligere svar - enkelt og effektivt, eller - slik opplevde jeg den i hvert fall. Lappen har jeg ikke fått i Norge, og der jeg kommer fra er kjørereglene/lovene egentlig "rettningslinjer" og "free for all" på en måte, så meningen min er kanskje ikke så objektivt. Selv synes jeg ikke at trafikk i Norge er så galt, selv i store byer. Jeg føler meg trygt generelt sett, men har alltid litt mistilling til

Jeg syns at ikke bare bare snakke ,vi må fokuseres da mi kjøre bil , hvis det er en farlig situasjon må vi stoppe å ringe til noen , men ikke hvis vi kjører, eller bruke håndsfree ,det er viktig

Jeg syntes det er mange eldre som er dårlige og uoppmerksomme sjåførere så kontrollen burde bli bedre. Min mann hadde dårlige dager og gode dager før han døde, og på de dårlige dagene kjørte han aldri. Jeg er livredd når jeg parkerer bilen min på kjøpesen

Jeg tenker at det kunne vært interessant med en Facebook gruppe eller en annen motivasjonsgruppe der en kan dele egne historier fra trafikken eller lignende og motivere hverandre til å ikke bruke telefonen under bilkjøring. Det kan kanskje også være spen

Jeg tenker det burde være flere kontroller i forhold til mobilbruk under kjøring. Bilene burde også få en innstilling, som sier ifra om den merker lite eller svak aktivitet, så du burde stoppe bilen og hvile litt før du kjører videre. Jeg vet Volkswagen

Jeg tror at dersom flere (særlig unge) hadde hatt biler hvor man kan koble mobilen opp i bilen, slik at man får samtaler over høytaler, og kunne bytte musikken på en skjerm i bilen, hadde det vært med på å bidra til at man er mer oppmerksomme i trafikk

Jeg tror det er ganske vanlig å snakke i mobiltelefon når en kjører, men har ikke oversikt over hva andre gjør. Kanskje det er tungvint å betjene håndholdt telefon og at det derfor er et område som kan forbedres teknisk slik at dette ikke tar oppmerksomhet

Jeg tror det er viktig at det er tett mellom lommer der det er mulig å stoppe langs veien. Og at disse også brøytes om vinteren. Dette er ikke noe problem på fylkesveier, men riksveiene kunne hatt flere slike "sms-lommer"

Jeg tror det generelt er vanskelig å fjerne mobilproblematikken, men som jeg opplever det er unge fører med førstegangsbil fort de som bruker mobilen mest aktivt (mtp generasjon) aktivt under kjøring da de ikke har biler som støtter noe form for handsfre

Jeg tror folk er folk med styrker og svakheter og vil opptre i trafikken deretter. Det er derfor etter mitt syn vanskelig å endre folks adferd. Med den bakgrunn tror jeg holdningsskapende kampanjer kan bidra i den grad det kommer ut til folk og er mening

Jeg tror holdningsarbeid er viktigere enn lovgivning rundt for eksempel mobilbruk.

Jeg tror kampanjer som bilbelte-kampanjen med grafiske skilter med barn eller andre nære som holder armen rundt bilføreren der bilbeltet ville vært, er av de mest effektive. Man når bilføreren der han/hun faktisk fører bil, og de hjelper føreren med å ko

Jeg tror opplysningskampanjer og skape oppmerksomhet rundt problemet vil ha en positiv virkning. Mer oppmerksomhet på uoppmerksomheten vil etter min mening fungere mye bedre og skape mer oppmerksomhet rundt det enn å kline på med flere forbud, lover og r

Jeg tror Statens Vegvesen har den nødvendige ekspertise til å iverksette rasjonelle tiltak. Og så håper jeg mitt svar bidrar.

Jeg var selger i mange år i Bergen og omegn. Det som er aller mest irriterende i trafikken er: at ikke folk holder fartsgrensen. Spesielt de som kjører for sent. Det fører til farlige situasjoner..... Dette opplever jeg ofte fremdeles.

Jeg vet ikke hva bøtenivået er på mobilbruk under kjøring er for tiden, men jeg synes at det bøtenivået skulle vært over 10.000,- kr. | Når jeg reiser til og fra jobb så ser jeg at folk sitter og tekster med mobilen eller surfer på nettet nesten hver dag.

Jeg vet ikke om det stemmer, fordi min kone og jeg kjører en 9 år gammel vanlig, bensindrevet bil - men jeg har en følelse av at de store tasteskjermene på dashbordene til hybrid- og mest for rene el-biler skaper farlig uoppmerksomhet hos førerne av disse bilene..?

Jeg vet ikke.

Jeg ville ha sotte pris på feks om noen stopper tilfeldige biler. Ikke for og gi bot for mobilbruk da. Men bare generell informasjon, en påminnelse om og kjøre pent osv. kanskje dette hjelper de og bli mer oppmerksom, får de til og tenke osv. bare feks stoppe en bil, minne de på og være oppmerksom, ønske de en trygg ferdsel videre osv osv

Jeg ble en mye mer forsiktig/oppmerksom sjåfør etter at jeg ble far. Det ble plutselig veldig viktig å ikke skade meg barn, kone, meg selv eller andre i trafikken. Jeg har lagt merke til at kampanjer som spiller på disse faktorene treffer meg i hjerte o

Jevnere hastighet over lengre distanser. Stadige hastighetsbegrensninger særlig på motor og riksvei bidrar lite til sikkerhet men mye til kødannelse, lite smidighet og stor irritasjon hos mange. Irriterte mennesker er farlige i trafikken!

Jevnlig kampanje og påminnelser

Jevnlig påminning og kampanjer, kanskje

Jevnlig test av teori og praksis hos biltisynet ca hvert 10 år. Dette for å tvinge førere til å holde seg oppdatert på trafikkregler, og luke bort de som ikke bør kjøre bil.

Jg tror på at kontroller kan være preventive. (politi)

Jobbe med holdninger.

Jobbe med å få flere til å gå og sykle til jobb og på korte daglige turer. Det bør brukes langt mer penger på at det skal bli attraktivt

Kamera også i tettbebyggelse/småveier, skoleveier etc

Kameraovervåking med henblikk på håndholdt mobil

Kameraovervåkning

Kampanjar type bruk bilbelte. App for telefonbruk god idé.

Kampanje for mer oppmerksomhet

Kampanje for sikkerhet

Kampanje mot mobilbruk

Kampanje mot mobilbruk og lesing i bil

Kampanje mot teksting, og strengere straff for teksting/surfing enn andre ting. Dette er aktiviteter som kan vente og som drar bort oppmerksomheten i over 3 sekund om gangen

Kampanje og kontroll

Kampanje på tv el.l for å øke bevissthet rundt konsekvens av å være uoppmerksom sjåfør. Historier fra virkeligheten o.l

Kampanje som fungerer og blir sett

Kampanje Utstyr

Kampanjer

Kampanjer

Kampanjer

Kampanjer

Kampanjer

Kampanjer

Kampanjer

Kampanjer

Kampanjer (jeg husker selv godt visse filmer jeg har sett og som minner meg på å være ekstra forsiktig). Jeg likte godt forslaget om at mobilen kan sende ut et automatisk svar til dem som ringer om at jeg som fører er opptatt.

kampanjer \ plakater . informasjon på videregående skoler

Kampanjer ala den for bilbelte/høy fart:enkle bilder men med sterkt budskap.

Kampanjer av noe slag som gjør bilførere mer oppmerksomme

Kampanjer både til ungdom og voksne

Kampanjer der en bruker trafikkofre. Foredrag/film/dokumentar Kjører obligatoriske kurs for bilførere om trafiksikkerhet med jevne mellomrom. Informere bilførere om sin plikt til å melde i fra om uvetting kjøring eller oppførsel i trafikken.

Kampanjer er bra for holdningsendringer, sammen med justering av reglene i trafikken i tråd med endrede vaner hos bilistene.

Kampanjer er dessverre lite effektivt, tror jeg. Bøter bøter bøter...

Kampanjer for større respekt for lyskryss, for gående og syklistene. Miljøgater med 30km/t i by og tettbygd strøk. Skilting er ikke distraherende men øker oppmerksomheten om kryss, avkjøringer osv., ref. Slik det gjøres i Tyskland. Tydelig prioritering

Kampanjer for trafiksikkerhet, hvor vi kan se utfallet av hva som kan skje i situasjoner der fører ikke følger med.

Kampanjer for å informere om hvor viktig det er å være våken og konsentrert når en kjører bil. "Bilbeltekampanjen" for mange år siden var god, noe lignende bør lages i dag, f.eks med bilde av fører som snakker i mobil mens et barn på sykkel kommer ut av

KAMPANJER FRA POLITI/VEGVESEN ETC..

kampanjer fungerer ofte for meg. oftere kontroller

Kampanjer Høyere bøtesatser

Kampanjer i media

Kampanjer i tilknytning til populære sendinger i nrk 1, for eksempel dagsrevyen.

Kampanjer Informasjon til bilførere Spesielt knyttet til bilkjøring og mobilbruk

Kampanjer langs veien slik det har vært både med bilbelte og fart.

Kampanjer med "skremmende" innhold. Data om faktiske ulykker og skadene av de.

Kampanjer med barn og unge kan mange relatere til og gir sterke inntrykk.

Kampanjer med bonusopptjening.

Kampanjer med eksempler

Kampanjer med ekte historier fra de som har opplevd tragiske hendelser i trafikken. Gjerne foredrag på videregående.

Kampanjer med fokus på dette er lurt. Jeg prøver å være fokusert i trafikken, og tar det IKKE for gitt at andre er det!

Kampanjer med gjennomtenkte budskap, kan være bra.

Kampanjer med informasjon om resultat av ulykker, hvor fort uoppmerksomhet kan gi konsekvenser for andres og eget liv

Kampanjer med personlig preg tilsvarende "hvilken side av fartsgrensen er du" bør være tankevekkende og effektive.

Kampanjer og bevisstgjøring! En app som sender autosvar hvis det ringer eller blir sendt en melding er genialt. Snapchat og andre varslinger kan også forstyrre. Eventuelt en app med bilmodus som kun sender autosvar, ellers ingen aktivitet.

Kampanjer og hyppigere kontroller

Kampanjer og info som viser hvor lite uoppmerksomhet og forstyrrelse som skal til for at en ulykke kan inntreffe. Fokus på sjåførens ansvar og hvor viktig det er å være bevisst at sitter bak rattet og hvor lite som skal til for å utgjøre en forskjell som

Kampanjer og informasjon

Kampanjer og informasjon

Kampanjer og informasjon.

Kampanjer og kontroll

Kampanjer og kontroller på veien

Kampanjer og lovforbud. Hyppige kontroller og høye bøter ved overskridelse av trafikkregler. Redusere stress i samfunnet. Kortere arbeidstider.

kampanjer og mere synlig politi

Kampanjer og politikontroller (mot håndholdt mobiler)

Kampanjer og reklame

Kampanjer og undervisning

Kampanjer om faren og viktigheten av å ikke bruke mobilen!

Kampanjer om hva som kan skje hvis man tekster e.l

Kampanjer om temaet. Info om hvor mye som kan forandres i trafikkbildet på kort tid. Opplysning om at multitasking ikke er reelt, en kan bare fokusere på en ting om gangen. Opplyse om ansvar en har som bilfører i forhold til andre trafikanter og eventuel

Kampanjer om uoppmerksomhet og muligheten for automatiske svar på SMS som mottas når bilen er i bevegelse.

Kampanjer osv

Kampanjer på arbeidsplasser og steder hvor det er mange som pendler til og fra jobb, samarbeid med frivilligsentralene i kommunene og drive mer lokalt opplysningsarbeid knyttet til område/nærområde.

Kampanjer på DAB-radioen i bilen. Varslingssystem i bilen på endret kjøreadferd i trafikken.

Kampanjer på skoler for å gjøre ungdom mer oppmerksomme for å tørre å si ifra om f.eks. mobilbruk som synes å være utbredt i tillegg til mer oppmerksomhet i media

Kampanjer på SoMe som viser konsekvenser av uoppmerksom kjøring.

Kampanjer på TV og på rasteplasser

Kampanjer på TV, aviser og sosiale medier om faren ved å bruke mobiltelefonen ved bilkjøring. Dersom min telefon ringer eller jeg får en SMS (og jeg ikke har den koblet til bilen slik at jeg kan snakke «handsfree») så svarer/sjekker jeg ikke. Man er oppt

Kampanjer på Tv, Plakater langs trafikken, mer kontroll

Kampanjer på TV, sosiale medier og store skilt langs veien med bilder, som bilbeltekampanjen

Kampanjer på TV. Store skilt langs veien ala Bilbelte, Del veien osv.

Kampanjer rettet mot spesielt ungdom og kanskje eldre mennesker.

Kampanjer rettet mot barn som korrigerer foreldres adferd

Kampanjer som favner bredt.

Kampanjer som fokuserer på temaet lovverk og håndhevelse av forbudene og mange flere kontroller

Kampanjer som setter fokus på uoppmerksomhet i trafikken. Mange kan legge seg til vaner de selv ikke er oppmerksom på at det kan føre til trafikkfarlige situasjoner.

Kampanjer som spiller på følelser. Bøter og kontroller

Kampanjer som viser hvor få sekunder det kan ta før noe alvorlig skjer om man sender sms eller gjør andre ting - og omfanget av konsekvensene (for den skadede og pårørende, men også for bilfører). Bør også fokuseres mer på at det skal være greit å SI FRA

Kampanjer Strengere forbud En slags app med bil/kjøre-modus. Tror mobilen er en stor synder

Kampanjer særlig rettet mot ungdom.

Kampanjer vil virke på meg :)

Kampanjer! Og gjør folk bevisst på hvor raskt trafikken kan endre seg, og hvis man i akkurat det øyeblikket for endringen skjer ikke er oppmerksom... hva skjer da?

kampanjer, feks skilt som minner om at man må være oppmerksom og ikke bruke tlf fordi det kan føre til trafikkulykker og dødsfall. At radiokanaler minner om det feks "kjør forsiktig, ikke bruk telefonen." "Uoppmerksomhet et sekund kan føre til livsla

Kampanjer, foredrag, reklame, strengere bøter ved mobilbruk

Kampanjer, kamera og kontroll. Fjerne distraksjoner, skilt, asfaltspor som bil reagerer på på det det er særskilt viktig

Kampanjer, konkrete tiltak, lovendringer.

Kampanjer, kontroller,varsling.

Kampanjer, opplæring ved kjøreskole

Kampanjer, regelverk, bøter

Kampanjer, reklame

Kampanjer, rettet mot unge som skal ut i trafikken, men også i økende grad oppfølging av eldre som kanskje ikke er klar over at regler og påbud har endret seg siden de har tatt førerkortet. Generelt vil jeg si at kampanjer og reklame som spiller på sam

Kampanjer, synlig i trafikken.

Kampanjer, økt kontroll, føreropplæring

Kampanjer, reklame på kino og i tv og aviser/blader.

Kampanjer. Bøter.

Kampanjer. Fokus på hviletid ved langkjøringer og yrkessjåfører.

Kampanjer. Reklame. Må også vise "konsekvensene" av en ulykke. Slik som skade omfang på personer og bil.

Kampanjer. | Kontroller.

Kampanjer/ reklame på tv, ved arrangementer, ved rasteplasser info skilt etc.

Kampanjer/ reklame som vekker oss opp og fokuserer positivt på fordelene og ikke forbud eller skremsel, som jeg tror fungerer dårlig.

Kampanjer/reklamer som spiller på følelser (patos) - ingen ønsker å oppleve å miste noen man er glad i. Alle må være klar over det store ansvaret det er å kjøre bil. Din uoppmerksomhet kan gå utover andre helt uskyldige mennesker. Samt likte jeg idee

Kampanjer/skilting langs veien til påminnelse...? Ang telefonbruk, bør bruk av håndholdt utstyr straffes strengere !!

Kampanjeskilt langs veien får en til og tenke der og da

Kampanjeskilt langs veien slik som med bruk bilbelte

Kampanjer i stedet for reklamer på TV

Kampanjer som opplyser om farene ved å være uoppmerksom i trafikken

Kanskje bättre reklam eftersom jeg inte har sett någon - klem

Kanskje bruke tiktok, eller andre plattformer der du ser yngre folk. Eg vil tru førebygging er det som skal til.

Kanskje en kampanje der noen som har mistet noen i trafikken til mobilbruk/ uoppmerksomhet ber deg om å la være. Eller forteller om den personen de mistet. Gå på samvittigheten til folk liksom:)

Kanskje fokusere mer på trafikksikkerhet før ungdommer tar førerkort, evt i skolene, på kjøreskoler etc.

Kanskje gjøre bot/prikker strengere? Eller mer kampanjer osv

Kanskje ha kampanjer som opplyser meir om reglar for mobilbruk og bruk av ny teknologi

Kanskje informasjonsskilt langs veiene, slik som bilbelte kampanjen.

Kanskje lage 5-10 trafikkvettregler til en ny kampanje- akkurat som fjellvettreglene kan de redde liv. Disse kan fx brukes i radioreklamer/ innslag. I noen kanaler får man trafikk oppdateringer - disse kunne suppleres med korte innslag hvor man minner om hvor viktig det er å holde øynene på veien, vekk fra telefon og andre forstyrrende ting

Kanskje mer synlig politi?

Kanskje prøve å nå ut til enda flere. Publisere på flere plattformer

Kanskje større oppmerksomhet/fokus på det ansvaret alle må ha/ta , det er ikke en selvfølge at alle skal ha lov til å kjøre bil!

Kanskje være mer synlig i kampanjer og jobbe for konkrete lovforslag med høyere straffer

Kanskje øke innsatsen på å ta dem som ikke markerer filskifte, det opplever jeg nesten daglig, og her blir fort farlige situasjoner.

Kjempehøy bot/ miste førerkort til de som bruker håndholdt telefon til å sende SMS mens de kjører

Kjør etter fartsgrensen

Kjør hensynsfullt, vær aktpågivende og varsom.

Kjør kampanjer der fokus er retta mot viktigheten av at når du kjør bil da kjør du bil, hvis tenkte situasjona som kan oppstå når man er uoppmerksom og ikke er konsentrert om det man ska gjør.

Kjør kampanjer som viser unge, spesielt jenter alvoret med å tekste når de kjører. Vær også proaktiv mot yrkessjåførere som sitter hele dagen i bil og ikke har andre valg enn å tekste og ta telefoner mens de jobber.

Kjør mer kollektivt. Ha mobil på STILLE til du er framme der du skal.

Kjør mindre bil og tilrettelegg for bedre kollektiv infrastruktur

Kjør, som om du ikke blir sett av andre trafikanter.

kjøre forsiktig og være uthvilt.

kjøre hyppige kontroller av mobilbruk og ikke minst mye oftere promillekontroll.

Kjøre kampanjer på hvor langt en kjører på eksempelvis 1 sekunds uoppmerksomhet. Kjøring etter forholdene, en trenger ikke å ligge i fartsgrensen hvis det er såpeglatt på veien. Det er ikke sikkert det er strødd eller saltet. Holdningskampanjer på fartsg

Kjøre merking av trafikk og kjøremønster mer lettforståelig

Kjører flere sammen-del på å kjøre Stans og hvil når du føler deg trett

Kjører mye på 4 felts motorvei. Ser mange ganger daglig at løs mobiltelefon er i bruk i bilen ved siden av. Er mer forsiktig nå enn tidligere, konsekvensen ved et uhell vet en ikke.

Kjører som regel motorsykkel utenom bil. | Der kjører jeg som at alle andre kjører som idioter( stoler ikke 1sekund på andre trafikanter)

Kjører veldig lite. Når jeg kjører er jeg så gjør jeg det. Høye bøtesatser på f. Eks mobilbruk håper jeg kan bidra til mindre uoppmerksomhet

Kjøreskolene må ta mere ansvar.

Kjøring av småbarn til og fra aktiviteter inneholder distraksjoner vedrørende trafikkbildet. En bevisstgjøring av foreldre kan kanskje være ønskelig

Klar reklamasjon overalt

klarare regler angående mobilbruk. Store båter for skriving av sms, lese aviser ol.

Klare og tydelige lover, flere kontroller i forhold til bruk av håndholdt telefon.

Klare og tydelige trafikkskilt og trafikkinformasjon

Klare regler

Klare regler. Kontrollere at regler blir fulgt.

Klarere regler. Mer synlig politi

Klarere retningslinjer og bedre oppfølging av lover.

klippe hekker i veikryss

klistrelapp i bilen: OPS!

Klistremerker med gode slagord mot uønsket opptreden til å feste i bakruten på biler.

Koble sammen, registrere telefonbruk og bilreiser , bøter

Komme med forbud på alle ting som tar fokuset vekk fra bilkjøringen

Komme med regler som forbyr bruk, Starte med synlige kampanjer langs vei og på tv lage en app som man kan bruke når man starter og slutter for å se om du har brukt mobilen eller ikke

Kommer ikke på noe nå

Kommer ikke på noe.

Kommer ikke på noe..

Kommer ikkje på noe

Kon ha tenkt mæ mere politi i sivile bila, for dokke det opp ein politibil senkes farten. For det finnes Audia, BMV som ikke fyller på blinkesolje, å dæ skoil det også ha hvært sån sperre som er på lastebilan. For får du ein av der typan bakdeg, så har æ

Konsekvens tenking!



Konsekvens, verst tenkelige, billedliggjøre, være konkret og kortfattet med fakta, noen som har vært rammet med - vi påvirkes mer av følelser enn bare info og fakta (som feks når dere bruker barn, det påvirker meg som har barn). Man er gjerne mer bevisst dersom man er klar over at det kan gå ut over andre enn en selv.

Konsentere seg om veien, være uthvilt og årvåken

Konsentrasjon

Konsentrasjon i kjøringen Syn og hørsel

Konsentrasjon og være opptatt av hva du holder på med. Være mest mulig uthvilt

konsentrasjon, spist bra og hatt bra med søvn før turen, informasjon til andre i bilen om unødvendig prating eller tlf. bruk

Konsentrasjon. Ikke fikle med det ene eller det andre

Konsentrasjon. utvilt.fokus på bilkjøring

Konsentrasjons/oppmerksomhet

Konsentrere deg med kjøringen.

Konsentrere seg kun om kjøringen og ikke alt annet.

Konsentrere seg om trafikken og intet annet

Konsentrert om trafikk og ingen ting annet . Bedre opplysning

Konsetrere deg om veien

Kontroll

Kontroll av folk som snakker i håndholdt tlf

Kontroll av håndholdt mobilbruk

Kontroll mobilbruk, kvinner slurver mest.

Kontroll og informasjon

Kontroll/overvåking av mobilbruk. Stadige påminningar/kampanjer om viktighet av oppmerksomhet.

Kontroll av alle typer rus og skjerpa rutiner for sove- og kviletid. Bort med ting som tek oppmerksomheita langs vegane.

Kontroller

Kontroller

Kontroller

kontroller

Kontroller

Kontroller

Kontroller

Kontroller

Kontroller

Kontroller

Kontroller i trafikken av UP/politi

kontroller langs vei. spesielt rettet mot utenlandske lastebiler som ofte kjører i ruspåvirket tilstand. noe jeg har vært borti ofte da jeg kjørte bilberging. som en polakk sa. "you need to be drunk to have the nerve to drive in norwegian roads"

Kontroller med fokus på oppmerksomhet og generell informasjon. Kontroll av mobilbruk. Kvar gong ein er ute og kjører ser ein at folk snakkar i mobiltelefon. Forbod som ikkje kan kontrollerast og som får ein følge for folk om dei blir brotne har ingen

Kontroller og bot.

Kontroller og bøtelegging på håndholdt telefon-avstand til forankjørende

Kontroller og kampanjer

Kontroller og tydelig skilting

Kontroller og ulykker

Kontroller underveis, og opplysning om disse i media

Kontroller, blinklys, mobil og andre uoppmerksomheter av fører.

Kontroller, kampanjer

Kontroller, kampanjer og lover.

Kontrollerer oftere mobilbruk. Utrolig ofte jeg ser folk snakke i mobilen, som de holder i hånden. Og kontrollere farten. Her jeg bor i tettbygd strøk og fartsgrense er 30 km/t. De er få som overholder fartsgrensen.

kort filmen/video kan være en greit måte.

Korte filmer som viser hva som kan bli konsekvensen av uoppmerksomhet

Korte videoer som fanger oppmerksomheten slik at vi forstår ansvaret vi har som førere. Og hvor fort ting kan skje - også for MEG

Kortere arbeidsdager. Ha fokus i skoler på å lære barn og unge å holde på oppmerksomheten. eks. meditasjon.

Kraftige bøter for håndholdt mobil, særlig i tettbygde strøk, nær barnehager og skoler. Hyppige kontroller.

Kraftige bøter og inndragelse av førerkort ved teksting og annen mobilbruk under kjøring!! Har lagt merke til at det er veldig mange yngre kvinner som MÅ tekste hele tiden mens de kjører. Har sett mye rart på strekninger med høy fartsgrense, unge jente

Krav at alle biler har Integrert tlf/GPS ect. WiFi stoppesteder Strengere lover

Krav til utstyr i kjøretøy

Kreve integrerte løsninger i bilene

Kun klare regler og håndhevelse, spesielt for håndholdt mobilbruk bør boten være høy (høyere enn for å bryte fartsreglene). Ellers gjør folk som de vil uansett, ansvarlige folk kjører ansvarlig, ikke ansvarlige folk gjør ikke det - samme gjelder bilbelte

Kun tillate telefonopkall ved bruk av stemmestyring. Forsyne lang flere trafikkskilt med varsel om oppmerksomhet.

Kurs kontroller

La bilen kjøre selv

La det svi hvis man tas for å bruke håndholdt mobiltelefon under kjøring

La folk prate i mobil, da blir det mindre sms.

La telefon ligge mens du kjører

La ulykkesbilder henge på rasteplasser, ferge kaier og parkeringsplasser o.l. Lag en mini fartsdump på alle ulykkes steder et år, så får en en påminnelse om konsekvenser uten å måtte ta blikket av veien.

La vegen kreve oppmerksomhet. En del svinger gjør at man ikke har tid til å gjøre andre ting. Lange rette strekker med fartsgrense 100, er derimot for enkelt å kjøre.

La være å bruke telefonen under kjøring

Lag en kampanje om bruk av mobiltelefon i bil, møter mange som snakker i håndholdt mobil.

Lag enda fler huller i veien slik at vi må være superskjerpet for å ikke riste i filler bilen ved kjøring..:)

Lag videoer av det, gir større inntrykk

Lage bedre veier og få bedre trafikkflyt.

Lage en ordning slik at når noken ringer når du kjører (kjøremodus f.eks) so skruv telefonen seg automatisk på høytalende, slik at ein slepp å styre so mykje med telefonen medan man kjører.

lage klistremerke til å feste i bilen, synlig for fører. med teksten "vær oppmerksom i trafikken" kanskje med en humoristisk tegnefigur sammen med.

Lage mer forutsigbar og klar skilting.

Lage reklamefilmer som virkelig viser de horrible konsekvensene av uoppmerksomhet i trafikken.

Lage til handsfree system eller knapper på rattet

Lage videoer med folk som er uoppmerksom og vise hva som kan skje.

Lage videoer som sendes på TV.

Lavere bilpriser på nye og sikre biler med integrert utstyr

Lavere fartsgrenser. Lavere priser på nye, godt utstyrte biler.

Lavere terskel for bøter, hyppigere kontroller. Kampanjer.

leg vekk eller steng mobilen når du kjører

Legg mobilen i baksetet

Legg mobilen i langt unna førerretet

Legg telefonen i bagasjerommet eller annet sted hvor den er utilgjengelig for deg

legge inn sperre i biler for telefonbruk når bilen står i gir.

Legge inn sperrer på mobilen når en kjører bil f.eks.

Legge telefonen utenfor rekkevidde når en kjører.

Legge vekk telefon. Bruke bedre tid i kryss og rundkjøringer ( ikke stress)

Legge vekk telefonen

Legger merke til plakatene langs veien

Lettere tilgang for alle til feks banekjøring o.L der man får se hvor lite som skal til før det går galt o trygge former

Liker den kampanjen med skilt langs veien.

Liker veldig godt skiltene som er langs veien ang. å huske å bruke bilbelte. Kanskje det hadde vært en ide å hatt slike forbundet med uoppmerksomhet i trafikken! Reklame på tv hadde jo også vært noe, hvor man viser konsekvensene av uoppmerksom kjøring

Litt meir fokus på at det kan komme ein lastebil rundt neste sving. Bremserekning på stor bil og kostnad for å få ein stor bil opp igjen i fart

Litt mere reklame om det, kanskje med folk som har opplevd ulykke

Litt på siden kanskje, men innføre bot på de som ikke bruker REFLEKS.

Litt skrekk & gru-kampanjer med grafisk innhold som skremmer vannet av folk. :)

Litt sterkere reklamer, der vi kjenner oss igjen i situasjonen. For min egen del, så vet jeg at jeg roer ned kjøringen hvis jeg begynner å tenke på hva som faktisk kan skje.

Lover, regler og kanskje en app

Loverk, bøter, samt opplæring/bevisthet

Lovfestede forbud

Lovverk og forbud og hyppigere bøtelegging for å gjøre andre ting enn å følge med.på veien

Lovverk som følges opp med kontroller og bøter

Lurt med bevisstgjøringskampanjer, plakat langs veien, filmer på nett/ TV som viser hva uoppmerksomhet kan føre til

Lære 18-åringene at dem fører et kjøretøy som kan gjøre stor skade på andres liv og helse ved uforsiktighet. Respekt.

Lære folk og følge med og reglene

Lære folk å bruke blinklys.

Lære om konsekvenser av distraksjon i opplæringen

Låse telefonen inn i Hanskerommet. Stemmestyrte radio/mediasenter i bilen

Man blir like uoppmerksom med håndfri og ikke håndfri telefon samtaler. Så ikke håndfri telefon burde være lov å ringe med så det blir mindre bruk av sms/teksting.

Man er snart mere opptatt av å unngå huller i veien enn å passe på trafikkbildet. Større konsekvens av å benytte håndholdt mobil.- fratatt sertifikat 1/2 år. Ser dette daglig.

Man kunne for eksempel hatt instrumenter i bilen slik som gps osv ikke være brukbare mens bilen er i bevegelse i den form at man ikkr kan skrive inn adresse osv. kun før man starter reisen eller er i full stopp

Man kunne gjerne hatt separate regler for by/ikke by. F.eks all mobilbruk er forbudt. Jeg bruker ikke bilen daglig, og beveger meg mye i bytrafikk og opplever ofte at sjåførere i sentrumsstrøk er uoppmerksomme, og da som oftest pga mobilbruk. Man kunne f.

Man kunne ha soner for forbudt med mobilbruk - forskjell på land og tettsted.

Man må ha et bevist forhold når man kjører bil og være fokusert, også om man skulle gjøre noe annet mens man kjører, som f.eks. å betjene navigasjon. Selv er jeg ikke glad i 70 grenser, hvor man fort kan bli sløv. Om jeg kan øker jeg farten, og mener dette gjør meg langt mer aktiv og fokusert, men politisk korrekt regnes vel ikke dette som.

Man må tenke selv. Det er mange ulike situasjoner. Står man kø, kjører på motorvei eller gjennom et boligstrøk, eller kjører rolig uten trafikk rundt deg, så er det naturlig med ulik grad av oppmerksomhet. Det må folk styre selv. Jeg ville syntes det var

Mange hører på radio. Så de som har radiosendinger burde minne folk på dette ofte. De fleste som hører på radio sitter i bil

Mange hører radio mens de kjører. Innslag i programmene om trafikksikkerhet kan virke skjerpene.

Mange kjører uten førerkort og ikke kan trafikkreglene, dette skaper farlige situasjoner

MANGE LOMMER LANGS VEIENE HVOR MAN KAN STOPPE FOR Å TA TELEFONER OG GJØRE ANDRE TING. GJERNE VED ET SKOGHOLT HVOR MAN KAN TISSE.

Mange prøver seg ved å neglisjere høyreregelen.

Mange taxisjåfører og andre med skjerm i bilen bruker mer oppmerksomhet på den enn trafikken, mener selv mobil i telefon holder til å besvare anrop med er bedre

mange, dere har ikke nok plass til alt

Manglende bruk av blinklys er et stort problem. Spesielt i rundkjøringer. Har aldri sett en eneste kontroll ifm dette. Ufattelig mange stygge inn- og utkjøringer og man må gjette hvor folk skal.

Med Kampanjen til vegvesenet og ved å minne på hva som skjer om man er uoppmerksom

Meget kraftig snøvær og dårlig sikt.

meir skilting

Meldinger kan komme opp på head up display og besvares muntlig med Google assistent eller Siri.

Mener setebelte skiltene langs motorveien hadde god effekt. Gjorde at folk tenkte seg om. Kanskje noe tilsvarende med samme beskjed? Likte spesielt der setebeltet er illustrert med en arm rundt personen i bilen.

Mengde, mengde, mengde

Mer aktiv UP og politi i trafikken

Mer bevisstgjøring

mer bruk av håndfri- telefon i flere biler. Lignende funksjoner som gjør det lettere å ta telefonen uten å måtte ta blikket av veien.

Mer brutal ærlighet om sannsynlige utfall ved bruk av mobiltelefon.

Mer bøtelegging av bilister som snakker i håndholdt telefon. Dette ser jeg (som syklist/gående) titalls ganger om dagen.

Mer edukasjon på ungdoms- og videregående skolene om trafikk, men ingen nye lover som bryter person vern med kontrollering av mobilbruk eller lignende

Mer fokus i skolealder, før folk får førerkort. | Bilradiospesialisten med skruknapper på volum istedenfor knapp opp og ned.

Mer fokus og reklame om trafikksikkerhet generelt.

Mer fokus på bruk av mobiltelefon. Økte bøter

Mer fokus på det generelt i samfunnet, så folk blir oppmerksomme på det. Mer reklame langs vei og på radio så folk blir påminnet det hele tiden.

mer fokus på det under opplæring

Mer fokus på det å faktisk være oppmerksom når man kjører bil. veldig mange yngre som jeg vet om bryr seg lite om de bruker tlf mens de kjører, og tror ikke en app hadde gjort så mye med dette. Eventuelt om man kunne bevist man var oppmerksom og en tryk

Mer fokus på dett blant eldre bilførere, burde være et obligatorisk, gratis kurs for alle over 65 år

Mer fokus på dette temaet i ungdomsskoler og vgs. Ikke bare fra kjøreskoler, men også viktigheten tidligere

Mer fokus på kampanjene deres, mer synlighet.

Mer fokus på moral og etikk på kjøreskoler, slik at folk kanskje tenker mer over hva som er greit for deg selv og ikke minst andre trafikanter. Jeg tror at mye av problemene ligger i at man tror at en ulykke bare rammer deg selv.

Mer fokus på viktigheten om å bruke blinklys FØRST. Slik man lærer ved trafikalt grunnkurs: blinke først, derav brems og speil.

Mer fokus på å holde avstand til bilen foran. Flere rasteplasser, spesielt i de områder der det er vei med midtdeler. Mer UP. Hyppigere kontroller av bruk av rusmidler.

mer fokus, ikke andre aktiviteter i kjøretid

Mer fokus, tips og råd

Mer info om konsekvenser ved uoppmerksomhet i trafikken.

Mer info på kino, nett, TV

mer informasjon rundt om fra 10 klasse og på videre gående . Gjerne politiet kan gjøre dette. For å forebygge. Vise filmer, snakke og forklare ungdommene om farene.

Mer innføring av trafikksikkerhet på videregående

mer kampanje. Mer skilt ved veien som viser bilder. mer reklame på tv om hva som kan skje osv. Når mennesker blir minnet på hva som kan skje så tenker man over det.

Mer kampanjer om oppmerksomhet og mer informasjon om regler, spesielt om at sykler også er kjøretøy . Er ukentlig i farlige situasjoner hvor oppmerksomme bilkjørere nesten treffer meg da jeg pendler på sykkel til/fra jobb, spesielt om morgenen når de er

Mer konkretisert lovverk rundt hva man kan gjøre mens man kjører bil. Gjøre flere «aktiviteter mens man kjører» ulovlig.

Mer kontroller

Mer kontroll

Mer kontroll

Mer kontroll

Mer kontroll

Mer kontroll

Mer kontroll

mer kontroll

Mer kontroll

Mer kontroll / straff for bruk av mobiltlf. mens man kjører, spesielt sms

Mer kontroll av mobilbruk

Mer kontroll av mobilbruk. Forbud mot å spise og røyke under kjøring.

mer kontroll av mobilbruk. Ser stadig fører som bruker mobil i trafikken både til samtale og til å skrive på tlf

Mer kontroll av politi og andre instanser.

Mer kontroll av politi. Og evt høyere bøter

Mer kontroll av politiet....

Mer kontroll for bruk av mobil tlf + | Moderne biler med store skjermer på dashbordet virker forstyrrende på kjøringa. en og det som er på veiene. Sjøførene er så opptatt av skjermene og det går ut over trafikken og de blir mer ukonsentrerte

Mer kontroll for å "skremme" folk til å være mer oppmerksom.

Mer kontroll fra Politiet og Veivesenets side

Mer kontroll i trafikken

Mer kontroll med mobiltlf

mer kontroll og informasjon til bilførere.

Mer kontroll og kampanjer

Mer kontroll og offentliggjøring av kontrollenes resultat

Mer kontroll og veiledning til ungdommene som er ferske i trafikken det er for mange som raser

Mer kontroll på mobil. Spesielt på motorvei.

Mer kontroll på større veier/ motorveier for å komme dårlige holdninger til livs. Det er svært mange som leser på telefonen på motorveien i 110 sonen. skremmende!

Mer kontroll på veiene som Mobiltelefon, Bilbelte og uvøren kjørng.

mer kontroll, harde straffer/bøter/prikker for flere forseelser. Mere synlig politi på vegene.

Mer kontroll, mer opplysningsarbeid i skolen, barna påvirker de voksne

mer kontroll, mer synlig politi

Mer kontroll, også i tettbygd strøk

Mer kontroll, større bøter og mer synlig politi.

Mer kontroll, særlig når det gjelder bruk av håndholdte telefoner

Mer kontroll.

Mer kontroll | Politibetjente

Mer kontroller

mer kontroller

Mer kontroller

Mer kontroller

Mer kontroller

Mer kontroller , gjerne i tettbebyggelse :)

Mer kontroller av Politi.

Mer kontroller av trafikken, høyere bøter for uaktsom kjøring.

Mer kontroller i trafikken.

Mer kontroller langs veiene.

Mer kontroller og strengere straffer for mobilbruk

Mer kontroller og synlighet

Mer kontroller på bruk av håndholdt telefon.

mer kontroller, flere video kampanier på sosiale medier eller tv.

Mer kontroller, større bøter og straffereaksjoner som svir for å få folk mere fokusert på det de skal under kjøring.

Mer kontroller, øke bøter på bruk av telefon i bil.

Mer kontroller.

Mer kontroller.

Mer kontroller. Tror ikke man trenger å gi høye bøter, men hvis man blir stoppet og snakket til på en fin måte, så tror jeg mange vil tenke seg om. På den andre siden, så er det alltid noen som ikke bryr seg, så jeg er faktisk litt for den nye danske modellen hvor man ved forskjellige grove overtredelser at politiet kan ta bilen din. | Det tror jeg svir så hardt at når man eventuelt får tilbake lappen så har man lært. | Fortsette med tv reklamer.

Mer moderne bil hjelper. Nye funksjoner som sørger for sikkerhet og oppmerksomhet.

Mer opplysninger som skilt om fart, over fartsgrensen. disse er godt synlige og får deg til å sjekke egen hastighet.

Mer oppmerksomhet rundt det - kampanjer/skilt

Mer oppmerksomhet rundt kontroller. Alltid aktive fotobokser.

Mer oppmerksomhet rundt temaet

mer politi

mer politi lang veien.

Mer politi langs trafikkerte veier, og at syklistene bør bli mye flinkere til å benytte sykkelstiene sine! Altfor mange kjører i veibanen til tross for at stiene er der til mange millioner.

Mer politi langs veiene. Flere gjennomsnittsmålere og fotobokser. Mange vet at det aldri er kontroller eller målinger langs veiene og da er de gjerne mindre skjerpet. Jeg tror dessuten at bøtene bør være enda høyere samt at det bør være mer teknologi i b

Mer politi på veien

Mer politi på veien

Mer politi på veien som faktisk reagerer på uønsket atferd

Mer politi på veiene .

Mer politi på veiene.

Mer politi som overvåker. Viktigere å ta de som er uoppmerksom, enn de som ligger 5 km over fartsgrensen.

mer politi som tar dem som kjører uoppmerksom, bruker mobil etc.

Mer politi ut på veiene, spesielt ute i distriktene, det er der mesteparten av uoppmerksomheten pågår. Dette pga av de fleste bilførere ute i distriktene vet at politiet sjeldent er der og derfor kan man "tøye grensene" oftere.

Mer politi ute i trafikken.

mer politikontroll



Mer politikontroll

mer politikontroll langs veiene.

Mer politikontroll som tar mobilbruk

Mer politikontroll spesielt myntet på innhenting av informasjon.

Mer politikontroller

Mer regulering av bruk av el. sparkesykkel, flere kontroller av fart, kjøring på rødt lys m.v.

Mer reklame om dette, tvsnutter

Mer reklame på fokus om å følge med i trafikken. At folk blinker dit de skal og ligger riktig i rundkjøringer. At folk holder avstand og noen må stå opp 10 min før hvis de har så sinnsykt dårlig tid!

Mer reklame på nasjonal tv

mer reklame på tv og SoMe om hvor viktig det er å følge med på vegen

Mer sikkerhet knyttet til bilen, eks. sensor som krever to hender på rattet i flere biler feks.

Mer sivil politi som aktivt passer på i trafikken. Oppfrisking av sertifikat ved høy alder. Sertifikat burde ikke blitt fornyet av lege, men ved ny oppkjøring hos statens vegvesen eller hos kjøreskole.

Mer sperring av funksjoner under fart på bilens systemer/skjermer

Mer stemmestyrte teknologi

mer synlig politi

Mer synlig politi

Mer synlig politi

Mer synlig politi

Mer synlig politi

Mer synlig politi

Mer synlig politi Automatiske trafikkontroller med bilde Høyere bøter - -

mer synlig politi i trafikken

Mer synlig politi i trafikken.

Mer synlig politi langs veiene, med mål om å ta uoppmerksomme

Mer synlig politi langs veiene. Tilfeldige kontroller av både SVV og politi. Kontroller bør være på steder de normalt ikke er, det er alt for vanlig at man vet hvor kontrollene finner sted og kan tilpasse kjøringen på disse områdene i stedet for å holde fortsgrensen til en hver tid. På individbasis er det viktig å ta en kort stans en gang i blant om man er på langtur. Ingen klarer å holde fokus i mange timer uansett hvor dreven man selv tror man er. Være obs på at ventilasjonsanlegget sender i

Mer synlig politi og i større grad bøtelegge mobilbruk i bil

Mer synlig politi og kanskje flere kontroller. Kanskje statens vegvesen eller andre også kan ha kontroller på F eks mobilbruk. Teknisk utstyr som fanger opp om tlf er i bruk i bil.

Mer synlig politi og kontroller

Mer synlig politi og kontroller.

Mer synlig politi på veien. Burde vært hyppige kontroller av alkohol- og rusmiddelbruk. Eneste gangene jeg ser politi på veien er når det er utrykning. I løpet av mine 19 år som sjåfør har jeg blitt stoppet for promillekontroll kun en gang.

Mer synlig politi som følger med på trafikken

Mer synlig politi, må ha kontroller hyppigere..

Mer synlig politi.

Mer synlig politi/myndighet på veiene

Mer synlig reklame på some!

Mer synlig trafikkpoliti

Mer synlig trafikkpoliti og hyppigere trafikkkontroller på ulykkesutsatte vegstrekninger

Mer talestyring av navigasjon, medier osv.

Mer tilstedeværelse.

Mer trafikk kontroller.

Mer trafikkovervåkning.

Mer tvungen teknologi og sperrer. Autonome kjøretøy er antakeligvis det som kan løse problemstillingen

Mer UP langs veiene. Ha flere kontroller, også for å gi informasjon til trafikanter om å være observante.

Mer UP ute på vei.

Mer UP, flere fotobokser, høyere bøter, overvåkning i bilene

Mer utbredt trafikkkontroll for å redusere antall sjåførere som benytter mobiltelefon under kjøring.

Mere beviste kampanjer om hvor ille det kan gå, og hvor farlig det egentlig er

Mere direkte rettete titak

Mere fokus mot all type rus

Mere fokus på følelser i kampanjer. (Patos)

Mere fysisk tilstedeværelse av svv og politi, med stopp av biler og påminnelser om trafikkfokus.

Mere info om ulovligheten av bruk av håndholdt mobil i bil. Øke bøtesatsene skikkelig sånn at de ikke tørr å ta sjansen på å bruke den. Ser alt for mange småbarnsforeldre i ny biler som bruker håndholdte telefoner samt folk som bruker bil i forbindelse m

Mere kamera farts målere.

Mere kontroll af bla. bruk af mobil. ser mange rund her hvor eg bor. Men har på 6 år ikke set en kontroll eller politi her.

Mere kontroll langs veiene

Mere kontroll med mobiltelefon i bil, og rus.

Mere kontroll og politi på veiene

Mere kontroll på mobilbruk i bil veldig mye av det i trafikken

Mere kontroll på mobilbruk i bil.

Mere kontroll, bedre opplæringen

Mere kontroller

Mere kontroller

Mere kontroller

Mere kontroller

Mere kontroller ,flere kampanjer .skilting langs vei

Mere kontroller og bøtelegging. Det er betydelig mer risikabelt med en sjåfør som leser/skriver SMS under kjøring enn en som ligger 10 over fartsgrensen på en motorvei

Mere kontroller og finne opp en «fotoboks» som ikke sjekker fart men om man bruker ting som telefon og andre ting som kan forstyrre og få bot dersom dette observeres

Mere kontroller!!!

Mere opplysninger på kjøreskolen /teori timer

Mere politi i trafikken

Mere politi kontroller på bygda

Mere politi synlig på veien.

Mere politi ute på veiene

Mere politi. Kanskje en føler som registrerer oppmerksomhet under kjøring.

mere reklamer på tv om dette med trygg kjøring om mobilbruk å oppmerksomhet å fart

mere skilting

Mere synlig info om hva uoppmerksom betyr i trafikken

Mere synlig politi ute på veiene

Merker at bare denne undersøkelsen gjør at jeg skal tenke mer over min egen adferd i trafikken, så økt fokus på hvor viktig det er. Bra at det gav fokus på familien, om de hadde synes det var greit om jeg var ufokusert i trafikken.

merking i forbindelse med veiarbeider er ikke alltid like lette å forstå

Midtdeler på enkelte strekninger, mer fotobokser for fartskontroller og litt lavere fart på enkelte strekninger

Midtdelere flere steder

Midtdelere som hindrer motgående trafikk

Midtdelere. Mer av ruglete hvite og gule striper.

Midtrabatt

Min egen erfaring er at det er mobiltelefon som brukes mest, ser mange i trafikken bruker det. Sms og sosiale medier er også medvirkende. Jeg vet ikke hvordan, men tenker St det hadde hjulpet med et system som gjør at når mobilen er koblet til bilen, kan den ikke brukes til noe annet. Likevel er dette dumt, da feks barna mine ser på barne-TV på mobilen når vi kjører bil, og da ville antakeligvis ikke den funksjonen funka heller.

Min erfaring er at bruk av håndholdt mobiltelefon er det aller farligste. Kjører ca 16000 km i året med motorsykkel også. Den største faren jeg ser er motgående som sitter i telefonen og vingler.

Mindre avgifter på utstyr på nye biler som kan være til hjelp.

Mindre bruk av hånd holdt mobil under kjøring og «være tilstede når du kjører»

Mindre duppetter i bilen, som tar fokus vekk fra veien, samt alkohol, og nyere sikrere biler.

Mindre elektroniske systemer og skjermer i bilen | Oppfriskningskurs som er obligatorisk

Mindre håndholdt mobil bruk. | Sikre barn snacks/leker når man er på litt lenger biltur. | Ha nok energi/oppmerksomhet for å kjøre..

Mindre kø, bedre veier, lidar utstyr med filvarsling og avstandsholder

Mindre mobil

Mindre mobil bruk. Mindre skifting av fil. El biler skifter ofte fil i høy hastighet. Forby El bil i kolektivfelt.

Mindre reklame langs vegen

Mindre reklame langs veien.

Mindre reklame langs veiene

Mindre reklame langs veiene

Mindre reklame skilt etter veien, utbedre smale og uoversiktlig strekninger, lag til mange gode rasteplasser som man kan hvile på og få seg mat ved (vertshus, kafe eller hamburger)

Mindre reklame, tryggere sykkelstier utenom veibanen, deling av veibanen med fysisk hindring på motorvei

Mindre reklameskilter etter veiene. Flere kontroller i rushtid, da flere lettere slurver med ting i trafikken. Som bla. Ikke stoppe for myke traffikanter ved fotovergang etc.

mindre sjermer, lavere styrke på radio, sperre på håndholdt telefom | n

Mindre skiltjungel. | Kampanjer og økt kontroll, økt bøter.

Mindre skjermer å trykke på i biler og mindre reklameskilt langs veiene.

Mindre snakking i bilen. Og holde vikeplikt og blinke

Mindre stress i arbeidet og fokus rundt begrensning på kjøre og hviletid

Mindre stressende hverdag, for dem fleste trafikanter.

Mindre veireklame, feks om nye hytteområder

Mine svar om mobiltelefon (snak/texting) er sån da jeg bruker siri tale telefon

Minke mobilbruk Være mer opplagt Mer fokus rundt tema

Minne gjentatte ganger om at bruk av håndholdt mobiltelefon e.l. ved bilkjøring er trafikkfarlig

MINST 25.000 i bot for sms/ Facebook etc under kjøring!

Minst mulig av ting som kan endre fokus på veien bedre skilting ved endringer i trafikkbildet.

Minst mulig dippetutter i bilen

Miste serfikat ved bruk av mobiltelefon tror jeg hjelper

Mobil bruk i bil før føles opp ikke skjer

Mobil bruken

Mobil sperre

Mobil telefon

Mobil, sminke seg

## Mobilbruk

Mobilbruk bør forbys under kjøring. Nb håndholdt

Mobilbruk må reduseres, ikke bare blant småbilkjørere, men i særlig grad yrkessjåførere, daglig ser en storbilkjørere som prater i håndholdt tlf - også politi(!!). Intensivere kampanjer mot ting som gjør en uoppmerksom i trafikken, men også arbeide for å

Mobilbruk tror jeg er viktig.

## Mobilbruk varsel

Mobilbruk. Handsfree kan gå an. Det må da være forbudt å tekste mens man kjører bil????

Mobilbruken hos svært mange førere er skremmende og jeg må daglig unngå å benytte min forkjørsrett fra høyre da en stor andel av bilistene, gjerne damer i 30- 40 årsalderen snakker uforstyrret i telefonen og aner ikke at de har vikeplikt. Jeg har personli

## Mobilbruk-kontroller

Mobilene kunne settes i sjåførmodus som blokkerer varsel og anrop lyder dersom mobilen er i bevegelse og ikke knyttet til Bluetooth handsfri enhet.

## Mobilkontroll

Mobilkontroll av politi kampanjer ang. mobilbruk og fart, og konsekvensen av dette.

mobil-lås på mobilene til de som kjører.....

Mobiltelefon bruk i bil må totalt forbys.

Mobiltelefon den er farlig som honholt

## Mobiltelefonbruk

Mobiltelefonbruk. Det er skremmende å se at mange kutter svinger under kjøring, flest ungdommer.

Mobiltelefonen må bort.

Mobiltelefonkontroller i russtrafikken. Ta førerkortet fra dem og bøtelegg.

Mobiltellefon. Fart.

Moderne biler, info til folket spesielt om lover

Money talks! Eneste som hjelper er bøter som svir

Monter ulike sperrer i bilen

Montere varselblink ved fotgjengeroverganger som registrerer når fotgjengere er i nærheten.

Morsomme korte reklamer. Typ «Kjør i fartsgrensa, spar 5 min med svigers»

Motorsykler med høy lyd skaper farlige situasjoner

Mr opplysninger om emnet

Mulig en bør forby mobil når en kjører bil. Ser en god del mobilbruk (håndholdt) og meldingsbruk når jeg kjører.

Mye bedre vei standard. Fylkesveier og kommunale veier osv. Farlig med slalåmkjøring mellom hullene og skadene i veien. Europaveiene er bra. Bedre og billigere biler for folk flest.

mye bra forslag fra dere.

Mye fokus i kjøreopplæringa (trafikkskole-teori) på farene ved å være ukonsentrert i trafikken. Liv kan bli ødelagt og man kan bli drapsmann på få sekunder. Uvettig kjøring er ikke tøft eller kult, det er ødeleggende for alle som blir involvert. Reklame

mye mer kontroll av bruk av mobiltelefon

Mye strengere straff for de som kjører og snakker i mobiltelefon samtidig.

Mye større bøter for alt man finner på å gjøre samtidig som man kjører bil , som tar bort full oppmerksomhet. Jeg kjører lite bil da jeg har gåavstand til jobb , men selv om jeg ikke bruker bil så ofte så ser jeg stadig vekk folk som bruker håndholdt te

Mye terping Hele tiden!!!

Myyye strengere straffer for f.eks mobilbruk.

Må bli flinkere til og bruke blinklys i rundkjøringer.

Må bli mer bevisst på det selv

Må ha strengere straff for mobilbruk i bil. Flere kontroller. Det skjer for ofte nestenulykker og irritasjon (ligger under fartsgrense, følger ikke trafikken i kø osv) i trafikken pga. andres mobilbruk under kjøring. Også strengere straffer dersom ulykke

Må kjøre bil og ikke drive noe annet mens du kjører, heller finne et stoppested for å gjøre annet.

må kun konsentrere seg om kjøringen

Må mere fokus på bruk av håndholdt tlf i lastebil, liten risiko for å bli "tatt" , da man kan taste på tlf, uten at noen kan se dette.... De som speider etter tlf bruk i biler, ser ikke bruken i en lastebil....

Må øke fartsgrensene flere steder, som f.eks. Ring 3 og E6 nordfra, inn til Oslo, slik at sjåførene opprettholder fokus og ikke henfaller til en apatisk og sløv tilstand som følge av mismatch mellom kjøreforhold/veistandard og fart (eller mangel på fart).

N/A

Na

Nasjonale oppslag, bilag som opplyser om loven og flere og kontroller og bøter for den som ikke konsentrer seg om kjøringen

Ne

nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

nei

nei

Nei

nei

Nei

nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
nei  
Nei  
Nei  
nei  
Nei  
nei  
Nei  
nei  
Nei  
Nei  
nei  
Nei  
Nei  
nei  
Nei  
nei  
Nei  
nei  
Nei  
nei  
Nei  
nei  
Nei  
Nei

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

NEI

nei

Nei

nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei

nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei



Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
nei  
nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
Nei  
nei  
Nei  
nei

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

Nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

Nei

nei - bare fokus

Nei :)

Nei dessverre

Nei dessverre

nei dessverre.

Nei har ikke

Nei ikke utenom veivesenet innspill

Nei men folk vet hva skal den gjøre

Nei men synes det har blitt litt problematisk med el biler da de krever sin fulle rett til kollektiv feltet å tar det for gitt at de skal inn i kjørebanelen når de skal skifte fil. Her kommer jeg holdning

nei takk

Nei til mobil. Høyere bøter

nei til mobil | plassering av infoskjerm | og knapper

Nei!

Nei, beklager det.

Nei, dere har egentlig sagt alt....viktig å minne om det hele tiden.

Nei, har ikke tenkt over saken.

Nei, har vel ikke noen forslag på det. Vi, mennesker er så forskjellige at det tror jeg vil bli vanskelig og finne en fasit på dette! Alle har det så travelt, og da skjer det ulykker!! Tror nøkkelen er : GOD OG FORNUFTIG HOLDNING i trafikken er noe å

Nei, jeg prøver å lære av egne feil.

Nei, mange av disse spørsmålene er noe jeg lærte da jeg tok førerkort. Det er mange av de unge i dag som ikke er så oppmerksomme pga telefon og alt teknisk utstyr som er kommet. Dessverre.

Nei, men bruken av håndholdt Tlf bør på en eller annen måte bli mindre. Du ser at det skjer noe med bilen da sjåføren får en SMS eller en inngående samtale. Bilen beveger seg omgående sidelengs i veibanen.

Nei, men det værste jeg ser i trafikken er folk som sender/ svarer på sms mens de kjører. Man tror man kjører bak en rustet person; veldig vinglete kjøring

Nei, men forbud på alt man kan gjøre i bilen mens man kjører vil bare bli en ny melkeku til staten. Kjøreopplæringen er ikke god nok. Elevene får for liten grad forklart risikoen ved kjøring tror jeg.

Nei, men jeg er skremt over all uoppmerksomhet i trafikken, mye p.g.a telefonbruk. Videre er veldig mange bilister dårlige til å bruke blinklys, særlig i rundkjøringer.

Nei, men likte tasteplass

Nei, men synes at dere har foreslått 4-5 tiltak som jeg er veldig enig i

Nei, tror folk kommer til å fortsette med ting i bilen uansett

nei, folk må jo ta mer ansvar selv.

Nei.

Nei. Folk må slutte å tukle med andre ting når de kjører bil.

Nei. For meg er det vanskelig å kunne foreslå noe. Dagens biler er umoderne i morgen. Dette pga. den teknologien som utvikles, med kvantesteg. Noe av utviklingen er til gode, noe annet ikke.

Nei. Får kjeft av kona for at jeg ikke snakker. Da svarer jeg (MÅ HA FOKUS PÅ TRAFIKKBILDE)

Nei. Hadde man hatt det hadde man vært i en fin verden. Tror noe sånt er umulig. Det skulle vært flere kontroller av mobiltelefoner, men skjønner at det ikke er så lett.

Nei. Men opplysning og påminnelser kan være grett.

Nei. Men satte stor pris på skilt som ved satt opp ved veiarbeid f.eks "pappaen min jobber her" med bilde av ei lita jente. Enkelt og effektivt.

nei. siden mennesker er så forskjellige så er det vanskelig å gi ett svar som fungerer for alle. noen har det vanskeligere å fokusere og trenger mer stimuli for å fokusere. selv har jeg ikke opplevd noe problem med å holde fokus, og har jobbet som yrkessjåfør de siste fem sommerene. derimot så syntes jeg at de hjelpemidlene som har kommet frem de siste årene har hjulpet mye. veimerking som lager lyd når man kjører på den, smarte biler som lar deg gjøre distraherende ting på minst intrusive m

Nei. Som mann 50+ mener jeg selvsagt at jeg er en bedre sjåfør enn de fleste andre:)

Nei... ikke akkurat nå, desverre. Vel.... hva med en bilmodus på telefonen (som flymodus)

NEj. Mennesker vil alltid bli distraheret av noe fordi vi er mennesker med svakheter. Dere kan bidra med i samfunnet slik at folk har mindre psykisk stress - men det er en umulig oppgave. Så alt i alt er det ingenting man kan gjøre. Dere kan passe på at eldre mennesker får testet sine kjøreegenskaper etter at de fyller 65 år. Mange mennesker som er farlige i trafikken , eldre mennesker. Lastebiler og bussjåførere burde få bot mye lettere- eller miste lappen. Utrolig at de lager sine egne regler på

noe mer skilt plassert ut, sånn at når man først er uoppmerksom så kan man lett få overblikk stemmeaktivererte funksjoner på innretninger i bil som GPS, radio og musikk, integrert telefon o.l.

Nok av de om de blir fulgt.

nok avkjøringsmuligheter for hvile og beinstrekk

nok søvn ,ikke være stresset når du setter deg i bil og skal kjøre ,hold fokus på kjøringen la alt annet berre være

Null toleranse for håndholdt mobilbruk.

Nulltoleranse på telefonbruk under kjøring som ikke er handsfree

Nye biler med mye skjerm styring er utrygt

Nye bomstasjoner vil endre kjøremønster i rushtrafikken. Køer oppstår nye steder og bilister blir uoppmerksomme. Ting kan lett skje under «rikke-kjøring». Folk begynner da å gjøre andre ting mens de venter i kø. Uten bom inntil byene vil trafikken flyte

Nyere biler har ofte en stor midtplassert skjerm som må betjenes for de fleste funksjoner, dette kan umulig øke oppmerksomheten på veien. Mye værre enn håndholdt mobil, som jo heller er direkte trafikk sikkert, men mye mindre distraherende.

Nyere biler med varsling systemer. Tilrettelagt avgift system. Avgift/økonomi virker. Se på el-bil. Avgiftene er avgjørende for hva folk velger. Eldre biler er mer farlige. Delvis grunnet manglende varsling system, dårligere bremses, abs, anti skrens,

Når noen passer deg legger de seg alt for fort inn etter de har passert , alt for liten sikkerhetsavstand. Særlig når du kjører en mye tyngere bil.

Offensiv kampanje mot bruk av mobiltelefon, sigaretter/snus mens man kjører. Kampanjer som fremmer førerens konsentrasjon( spesielt på motorvei med 2 filer. F.eks blindsoner/ bruk av blinklys etc) Tusen takk!

Oftare politikontrollar for å sjekke bruk av handholdt mobiltelefon

Ofta kontroller og høyere bøter

Oftere adferdskontroller og følgende fokus i media. Ikke bare en liten notis i hjørnet av avisen. Bøter som "svir"

oftere kontroll

Oftere kontroll av bruk av håndholdt mobil. Større bøter for dette og beslaglegge mobil ved gjentatte overtramp. Flere prikker i førerkort for mobilbruk.

Oftere kontroll av mobilbruk, syntes rasteplasser med wifi var et godt forslag

Oftere kontroll langs veiene. Skilter langs veiene som minner folk på hvor farlig det er, slik det ble gjort med bilbeltebruk tidligere.

Oftere kontroll mot håndholdt mobiltelefon i bil

Oftere kontroll på veiene + kampanjer i riktig fora.

Oftere kontroller / synlig politi/biltilsyn ute å stoppe trafikk . Ikke bare for å gi bøter / men direkte kontakt med bilførere og fokus på uoppmerksomhet.

Oftere kontroller på veger. Tok lappen i 2004 har bare vært stoppet av politi en gang på alle disse årene og da var det kontroll av førerkort.

Oftere kontroller, å bruke f.eks. blinklys bør det reageres mer på, her er det utrolig mange som gir "blaffen", dette gir dårligere flyt i trafikken. Bøtene for eks å bruke håndholdt mobil MÅ øke, viser seg at folk har råd.

Oftere kontroller.

Om dere laget en god app med sjanse for premiering (dvs den kontrollerer mobilbruker. En kobler den opp med bilen og kan dermed registrere mobilbruk. For hver uke/måned uten brudd på reglementet kan brukeren være med i en trekning på x antall gavekort el

Om du må snakke i telefonen benytt deg av handsfree. Trenger du å bruke GPS, ordne det før du kjører

Oppfordre innehavere av førerkort til å tenke på konsekvensene av egen uvetting kjøring.

Oppfordre publikum til å melde fra om bruk av håndholdt mobil blant førere av off. transport og tunge kjøretøy.

Oppfordre til full oppmerksomhet og bruk av sunn fornuft.

oppfordring til at privat bilister også tar pauser, som oss yrkessjofører. kjør til siden hvis du ikke har hanskfri og tlf ringer ingen texting mens du kjører, still inn navigasjon på forhånd før du starter å kjøre

Oppfrisking av regler og retningslinjer for trafikken

Oppfriskningskurs for eldre

Opplevde at oppmerksomheten min var totalt svekket etter å ha lest på et opplysningsskilt som ble plassert langs veien "noen meter" fra et fotgjengerfelt i forbindelse med 17 mai i 50 sone, og bilen foran meg ser" heldigvis" en forgjenger som skal over,

Opplever at nye biler spesielt el biler har enormt store skjermer å trykke på. Dette bringer stor uoppmerksomhet under kjøring.

Opplever at når det er mye kø og stillestående trafikk kan mange ta opp telefonen og fikle med den. Bedre trafikkflyt og mindre kø gjennom byer ville selvfølgelig hjulpet på dette. Strengere regler for mobilbruk vil også hjelpe å redusere bruken av mobil.

Opplever mye at eldre mennesker sliter med å holde trafikkflyten, at de er uoppmerksomme og ser stadig vekk farlige situasjoner med eldre mennesker som kjører bil. Strengere krav for å kunne betjene en bil

Opplys om det i ulike medier. Mye fokus på det.

Opplyse folk mer om hvor farlig det er!

Opplyse om risiko ved f.eks mobilbruk forbundet med ulykker og generelt gjøre folk oppmerksomme på viktigheten av være en oppmerksom sjåfør.

Opplysning gjennom reklamefilmer. Kraftig fokus på temaet under kjøreopplæringen. Eldre og sviktende oppmerksomhet.

Opplysning igjen og igjen

Opplysning på TV, skilter langs veien, trafikkmeldinger på radio

Opplysninger av kjøreskolene.

opplysninger information på tv

Opplysnings kampanjer, info om hva som kan være konsekvensen

Opplysnings skilt og oppfølging med kontroll og bøter

Opplysningsfilmer som viser hvor galt det kan gå når man gjør andre ting i bilen.

Opplysningskampanjer. Kanskje spesielt rettet mot ungdom.

Opplysningsskilt

opplysningsskilt på hovedveiene

Opplysningsskilt på plasser det er lite av vanlige trafikkskilt. Feks på litt øde strekninger.

Opplære folk til å kjøre "defensivt", dette betyr at du kan forvente kva som helst når som helst, spesielt etter neste uoversiktlig sving.

Opplæring allerede i grunnskolen.

Opplæring av alle som befinner seg i trafikkbildet.

Opplæring i hvordan å fokusere og lese trafikken

Oppmerksomhet og respekt for å kjøre bil

Oppmerksomhet, bedre veier og veier med flere stoppesteder

Oppretthold påminningen om aldri å bruke håndholdt mobil mens du kjører!! Pålegg bot i større utstrekning for akkurat dette. Minn pensjonister på at synet forandrer seg betraktelig og at kjøring i mørke og regnvær bør unngås så sant det er mulig! Har s

Oppslag i media fungerer, både redaksjonelle og betalte. Alle typer media, for å nå flest aldersgrupper. Det kan gjerne være krasse budskap, som skremmer oss til oppmerksomhet og minner om det store ansvaret vi har også for andre mennesker.

Oversiktlig, godt skiltet

Overvåking av sjåfør og blinkefrekvens.

Pass på mobilbruk

Passe på

Passivere mobiltelefon når bilen er i bevegelse.

Pausar.

pensum i skoler.

Personer som sovner bak rattet og rusede personer er uoppmerksomme: Opplysningskampanje om at man skal være opplagt når man kjører? Legge inn pauser ved langkjøring. Egentlig noe alle vet, men kanskje bør bli minnet på. Holde på med andre ting under

Pga av alle ulykkene hvor noen "kommer over i motgående" kjørefelt må det være mye strengere straffer for å begrense det. Det oppleves som russisk rulett å kjøre bil noen ganger. Det er svært mange som sitter med mobilen i hånda på toppen av rattet, og d

pga manges avhengighet av sosiale medier burde det på trafikkfarlige strekninger vært kamera som så inn i bilen (slik man gjør når man tar feks flybussen. Mulig man burde vurdert å inndra førerkort for feks 1 mnd når noen bruker håndholdt mobil til å sjekke meldinger, Snapchat, Facebook osv under bilkjøring. Forbausende mange yrkessjåfører bruker håndholdt mobil, sees ofte i forbindelse med rundkjøringer

Plakater etter veien .

Plakater på do bensinstasjon, ved bensinpumpe etc

Plakatkampanjer à la svart-hvitt-bildene for bilbeltebruk. Jeg opplever dem som svært synlige, og at de minner meg på hva som er farlig i trafikken. Kampanjefilm på tv/kino, som den ang. fart (familien og tømmerbilen). Har dessverre ikke så stor tro på f

Planlagte turer, gjør det du skal før kjøring, de som ringe mens du kjører kan vente. Gå heller ut av huset 5 min før en 5 min seinere. Ikke stress og kjør. Dersom man kjøre med barn har tydelige regler på hva som er lov å ikke lov i bilen. De kan vente til du har en luke å stoppe.

Planlegg tur/reise nøye og gjøre seg ferdig med telefonbruk før turen tar til. Still in radio eller cd før man begynner å kjøre. Vær sikker på att mobil er tilkoblet handsfree. Slapp av og nyt turen uten å tenke på tiden.

Planlegge kjøreturen og være obs på fotgjengere og syklistere.

Planlegge reisen best mulig. Stoppe ved distraksjon. Ikke kjøre bil når man er trøtt.

Plassere skilt rundt omkring langs veier langstrek med påminnelser

Plassering av askebeger bør gjøres sikrere for røykere. Dette var det jeg hadde som største distraksjon. Automatisk pille og alkoholsjekk før oppstart. Kampanje for tilbud på innstallering av håndholdt mobil.

Pling og beskjeder over ikt utstyr i bil.

Polisen må definitivt overvaka användandet av telefon i trafiken mer än vad de gör just nu.

Politiet må bruke mer ressurser på overtredelser med håndholdt mobil. 99% av alle farlige situasjoner jeg utsettes for skyldes uvettig bruk av håndholdt mobil

Politi

Politi på veien.

Politiet burde ha flere kontroller med fokus på dette. Høyere bøter. Flere kampanjer med fokus på problemet og et mye tøffere budskap må formidles. Det burde også forskes mer på hvorfor folk er uoppmerksomme.

Politiet burde slutte å bruke håndtelfon selv i trafikken, jeg synes også at det burde bli mer synelig for hva som skjer om man blir tatt for å bruke telefon i bil! Det skal ikke være like alvorlig som å få en parkerings bot! Man viser lite respekt for N

Politiet bør øke antall kontroller både i byer og på landevei

Politiet må bøtelegge de som tekster på telefonen sin i rushet på E6

Politiet må vise seg mere, ha jevnlig kontroll

Politiet må være mer på veiene og ta de som sitter i tlf, og andre ting når de kjører.

Politikontroll

politikontroll

Politikontroller og bedre systemer for å holde fokuset i trafikken. For eksempel "ikke forstyr" modus på Apple sine produkter.

Politikontroller og klare sanksjoner for brudd på lover/regler Medieoppslag om konsekvenser av brudd på lover/regler Tydelige bilder langs veiene (alla de som eksisterer om "bruk bilbelte")

Positivt med kampanjer, som bevisstgjør oss.

Prøve å finne en måte som ikke er så alt for alvorlig, men allikevel kan få folk til å tenke seg om. Synes det er på tide at de fleste bør tenke trafiksikkerhet foran man vet aldri hva som kommer i motsatt fil. Eller om noen foran seg kan få noe illebefinn

På høyhastighetsveier (over 90 km/t) kan det gjerne være merket med "Hold avstand". Ref autobanen i Tyskland. Det kunne også vært bedre merket i veibanen her i Norge med fartsgrense malt på asfalten, piler som viser at to felt blir til ett felt.

På landevei bør en fortsette arbeidet med å rydde opp vegetasjon langs veiskulderen

Påbud med handsfree |Automatisk pålogging når bilen starter

Påbud og forbud Flere kontroller med fokus på bruk av mobil

Påbud om baklys i tunnel. Fotgjengerfelt bør være lenger unna rundkjøring. Rydde opp i skiltjungel, unngå for ofte endringer mellom 50 og 60 feks. Flere gang- og sykkelveier. Syklister bør ha forbud mot høreklodder, sykling på venstre side i veibanen og over gangfelt. Tillate gående å bruke røde sykkelfelt om vinteren, da disse feltene feies mens fortauene ikke måkes. Flere parkeringsplasser ved trafikk-knutepunkt. Ikke alle bor nær kollektivtransport. Flere fartskontroller i ytre by.

Påbud om handsfri tilkobling i alle biler, uansett. Alle har mobil i dag.

Påbudt dashcamera, begge veier

påbudt Handfree telefonsystem i alle biler

Påbudt med handsfree i bil

Påbudt med integrert mobiltelefon. Noen steder står det svært mange skilt langs veien.

Påbudt med kamera i bilen som overvåker fører, men som KUN kan låses opp ved trafikkuhell. Ved bruk av AI kan et tilkoblet system gi føreren advarsler ved avvik under kjøring. Det burde være ekstra strenge straffer ved uoppmerksomhet, også tap av førerrett. Mulig at alle med førerkort burde vært tvunget til å delta på gjenoppfriskningskurs i holdninger hvert 5. år. Til slutt: Uoppmerksomhet er MYE farligere enn høy fart. (Selv om konsekvensen av kombinasjonen av din egen høye fart og andres u

påbudt med trådløse/handsfree systemer i bil

Påbudt system som hindrer mobilbruk. Lavere fartsgrenser og mye strengere bøter for å kjøre uaktsomt.

Påby godkjent holder for mobiltelefon i bilen. Lage tester/ opplegg der folk selv kan erfare hvor svekket egen reaksjonsevne blir ved distraksjon

Påby handsfree, selv om man da også blir litt ukonsentrert, manglende bruk av blinklys, irriterende og frustrerende for oss som som alltid bruker



Pålegge alle biler til å ha gps, og bluetooth til tlf slik at man ikke tar synet av veien. Ikke kjøre når du er trøtt. Ta deg en 15mins hvil viss du begynner å blikke. Viss du ikke kan ha total oversikt over veien uansett forstyrelse har du ingenting på v

#### PÅMINNELSE RADIO OG TV OG VED SKILTING

Påminnelse ved hjelp av skilt

Påminnelser langs veien (slik som bilbelte-plakatene)

Påminnelser langs veien . Kontroller og bøtter.

Påminnelser og motivasjon gjennom saklig informasjon og kampanjer.

Påminnelser om hva som regnes som distraksjoner. Og reklame hvor en får unna de småtingene før en kjører. Også hvor en normaliserer i reklamer å stoppe som en selvfølge for å fikse ting.

Påminnelser!

påpasselighet ved gangfelt

påvirke folks hverdag til slutte å hige etter mere av alt. Roe ned hverdagen.

Påvirke holdningen til personer.

Påvirke unge førere mer i forhold til mobil og fart, f.eks. under opplæring.

Radarkontroller

Radio hvis det er ikke intergrert dab kan ta fokus bort. fokus på kjøring og forskjell på f.eks 80km i tunnell kontra 70km og sjanser overleve eller ikke. Mer fokus sikkerhet og hva det betyr.

Realistiske kampanjer

Reduser skiltingen. Stadig endrede fartsgrenser og en del skiltinformasjon som strengt tatt ikke er nødvendig, tar oppmerksomheten bort fra selve kjøringen.

Redusere antall reklameplakater som er rettet mot trafikanter

Redusere antall reklameskilt

Redusere antallet distraksjoner. Bedre veier, sykkelstier, reparere hullete asfalt, bedre sikring mot vilt/dyr, bedre veibelysning

Redusere distraksjoner det går an å redusere, ta pauser hvis man blir sliten, og justere seg og farten etter forholdene utenfor bilen (være seg vær, bybildet, veiarbeid, myke trafikanter, dyr som beiter langs veien, osv.)

Redusere forbikjøringer og holde avstand til forankjørende.

Redusere kraftige reklamer langs europa- og riksvegene

Redusere mobilbruk ikke håndholdt telefon og SMS Det ser jeg daglig

Reduserer tempo i samfunnet, redusere behov for kjøring på fritid

Redusering av speed

Regel på antall sekunder uoppmerksom maks 1 sekund

Regelmessig kontroller og oppdatering av teoritentamen. Folk får ikke med seg nye lover og der skaper utrygg trafikk for nye kjørere som har lært f.eks om blinking inn i rundkjøringer og om mobilbruk. Folk bør også opplyses om at de fleste nye biler har

Regler for reklame

Regler, forbud

Regulering av håndholdt mobil

Reklame

Reklame for å være oppmerksom i bil, reklamer for konsekvensene av bruk av mobil mens man kjører

Reklame på TV, møte opp på skoler med foredrag etc..

Reklame på TV. Kampanje som viser gitte situasjoner og følgene det kan få.

Reklame radio

Reklame som fremhever følelser , at de en er glad i kan bli utsatt for ulykke, at alle har noen som er glad i en. Sitte igjen , konsekvenser

Reklame ved veien med bilde av barn, slik som setebeltreklamen.

Reklame via TV og kino og kontroll av politi på veier.

Reklame videoer

Reklame/videoer

Reklamefilmer som viser hva følgene kan bli. Med død, lemlestelse og sorg.

Reklamer

Reklamer som inneholder barn som holder på å bli skadet er noe som ofte appellerer til folk, som kanskje får dem til å tenke seg en ekstra gang om før de tar opp mobilen for å snakke i den. Ha hyppige kontroller og høye bøter til bilførere som bruker han

Reklamere for hva som kan skje dersom man er uoppmerksom.

reklamere for konsekvenser av mobilbruk. gjør folk mer oppmerksomme på hva som skjer om du er uoppmerksom.

reklamere godt og jevnlig. vanskelig å få individer til å endre seg med mindre de faktisk bryr seg om hvordan dems egne handlinger kan være med å påvirke andre.

Repetere 1001-1002-1003. Folk har generelt altfor kort avstand til bilen foran...

Rett og slett at folk må lære seg å koble av! Koble av telefon og koble på hodet når de setter seg bak rattet. Sving heller til side om du MÅ sjekke mobilen. Det burde vært en slags mobilkasse som man kunne legge mobilen i og denne automatisk ble låst så lenge nøkkelen står i tenningen.

Rette veier, høy fart, lange tunneler, lange broer gir uoppmerksomhet

Riktig bruk av mobiltelefon. Holde fartsgrenser og slippe forbi trafikken bak dersom en opplever at en lager kø. Holde god avstand til forankjørende.

Riktig skilting ved veiarbeid | Riktig fartsgrense som folk bryr seg om | Bruk sikkerhetsbelte annonse er positiv og kan bidra til at flere bruker beltet. | Deltatt på kjørekurs på bane hvor man får innblikk i hvor viktig konsentrasjon og lære bilen å kjenne under forskjellige forhold

Rulle ned vilduet i det jeg rygger ut fra huset. Og klippe hekken, den var høy slik at jeg så dårlig. Den er nå klippet.

Rundkjøring bruk varsling når du hindrer andre. Tilpasse bedre fartsgrense etter forholdene - nedsatt fart forbi skole om natten er tull .

rus kontroller

Rydde i skiltjungelen

Rydde opp i skiltjungel langs veien. Reklamer bør ikke være nært veien.

Røykvarsler montert mot sjåførene

Samarbeid med alle i trafikken

Samme type skilt som skiltene som forteller at du holder for høy hastighet

samtale i sosiale sammenhengar

Se fram på veien hele tiden.

Se hele trafikk bildet hele tiden under turen. bruke speil flittig.

Se hva de gjør på Island

Se på veien

Se på veien og vis hensyn

Se på veien. Godt syn. Alder

Selvgående biler

Selvkjørende biler

Selvkjørende biler!

Selvstyrte biler

sende en slik undersøkelse til mange slik at de kanskje tenker mer igjennom hva de egentlig gjør i trafikken når de leser og svarer på spørsmålene

Seniorkurs for eldre bilførere.

Sensor som registrerer databruk slik kamera registrerer fartsoverskridelse, bot i posten

Sentimentale kortfilmer på Internett og tv

Ser alt for ofte personer med telefon på øret, ofte håndverkere. Jeg blir skikkelig irritert når jeg ser dette! Det er åpenbart at enkelte i trafikken ikke har 'hodet på rett sted', hvordan det kan reduseres? - Vet ikke, flere kontroller? Men er generelt i mot for mye overvåking i samfunnet!

Ser at en del holder kort avstand til bilen foran seg, og opplever det selv ofte, spesielt på ferieturer.

Ser daglig folk som kjører å skriver meldinger, bør bli mere kontroller

Ser det som fordelaktig å kunne styre det meste fra paneler på rattet. Viktig å drille dette inn. | Reagerer på mange elbiler der det må testes på skjermer som ligg med lang avstand fra fører.

Ser hver dag uoppmerksomme bilister med blikket ned!!! på mobilen.

ser ingen effektfulle menneskelige inngrep, så da gjennstår bare tekniske innstallasjoner som kan varsle ved manglende øyekontakt

Ser jo hvor stor virkning skiltene langs veiene som statens vegvesen har. eks dette med sikkerhet/ sikkerhetsbelte og folk blir mere oppmerksomme.

Ser mange yrkessjåfører som ikke har handsfri. Spesielt gjelder det bussjåførere.

Ser ofte at mange har mer oppmerksomhet på mobil enn trafikk. Kun taleløsninger og ikke taste burde være mulig for en sjåfør. For passasjerer blir det noe annet. Avgifter på moderne digitalt utstyr (tale) i bil kan kanskje være et tema. Rabatter kan o

Sesonger med politi som kontrollerer mobilbruk (ikke mest fokus på fart og lignende) i rush trafikken! Der jeg ser mest mobilbruk, surfing, teksting osv.. Øke boten og eventuelt frata førerkort i kort periode for å vise alvor.

Sett fare skilt foran trapper

Sett opp farten og utbedre veiene.

Sett telefonen på lydløs.

Sette en høyere terskel for hvem som skal få sertifikat. Det finnes for mange som ikke er egnet til å kjøre bil.

Sette grenser for mobilbruk og andre forstyrrende elementer ved bilkjøring.

Sette mobil på lydløs, så kan man heller sjekke den når man er kommet frem. Alt ligger jo lagret .

Sette opp flere «kampanjer» langs veiene, samt flere reklamer som viser til viktigheten av å være oppmerksom under hele bilturen. Det er alt for mange bilister som kjører både over og under fartsgrensen fordi de er opptatt av andre ting. Det er også mang

sette opp noen skilt som minner oss om å fokusere på trafikken

Sette opp skilt som påminner om oppmerksomhet i trafikken.

Sette opp/ synliggjøre uniformerte politibiler/bilvrak på enkelte steder langs veiene, som en påminnelse om å være fokusert og oppmerksom i trafikken.

Setter stor pris på de bilbelte skiltene, jeg vil tro de får folk til å handle. Kanskje ha slike skilter for andre ting også

Siden oppfordring kanskje ikke funker så godt, kan det være en idé å ta fram pisken. Bøtelegg f. eks. å snakke i telefon uten handsfree beinhardt. Frykt er en veldig sterk følelse.

Sikkerhets avstand, ikke fikle med mobil. Være tilstede når man kjører. Ikke kjøre når man er trøtt. Kjør som om andre er uoppmerksom så du er forberedt om noe skjer .

Simulatorer med mange forskjellige kjøreruter og trafikksituasjoner bør innføres på trafikkstasjonene. Evalueres automatisk om du fortjener å ha førerkort i alle klasser. Bør være krav om test f. eks. hvert 5 år for alle, og litt oftere når en nærmer seg 80 år og ikke skjønner at en har blitt gammel ! Kostnaden med dette er svært liten i forhold til kostnaden ved små og store ulykker. Alt for mye skjermstyring i nye biler i dag.

Sinkene må ut av vegen (slippe forbi annen trafikk) og bøteleggast slik som fartsovertredelse. Der er vegvesen og politi SLØVE. Dette har ført til mange trafikkulukker.

Sjekke blindsoner

Sjåføren må hvert sekund tenke på egen og andres trygghet.

Sjåføren sin generelle erfaringar, haldning til risikovurdering og åtfærd i høve andre har truleg mykje å seie - og vil være vanskeleg å påverke i form av kampanjer. Men det kan være verd eit forsøk.

Sjåførlærere må bli mer opptatt av hva elevene kan før de får sertifikat, og hva stor fart kan forårsake

Skape bevissthet hos førere. Via integrerte systemer i bil/mobil, via kampanjer

Skape flyt i trafikken. Unngå unødvendige flaskehalser. Grundig konsekvensundervisning

Skilt - Samme type som «over fartsgrense» skiltene

Skilt kampanjer langs vegene.

skilt langs med veiene, på samme måte som bilbelteskiltene

Skilt langs vei for å minne folk på å være oppmerksom. Reklamer på tv og sosiale mediaer som handler om dette temaet hvor de viser verst tenkelige utfall. Innslag på radiokanaler. Kampanjer på nettaviser. Lansere apper som begrenser bruken av mobil når k

Skilt langs vei, kampanjer.

Skilt langs veien slik som bilbelte kampanjen.

Skilt langs veiene som oppfordrer til å fokusere på bilkjøringen

Skilt lignende bilbelte skiltene, de funker.

Skilt lignende de som minner om bruk av bilbelte

Skilt med advarsler

Skilt og kampanjer i media

Skilt og kampanjer. Vegmerking som synliggjør 3 sekunders avstand mellom bilene i kjørefeltet.

Skilt om at det er forbudt å tekste og kjøre

Skilt som folk får folk til og reagere og reklame

skilt som sier noe om det

Skilt som sier vær oppmerksom i trafikken redd liv...

skilter langs veien som gjør deg oppmerksom på oppmerksomhet

Skilter langs veien tilsvarende har du på setebeltet, over fartsgrensen.

Skilter/kampanjer langs veien som stadig minner oss på å være oppmerksomme i trafikken.

skilting

Skilting langs vei

skilting langs vei om viktighet av å redusere uoppmerksomhet og distraksjon i trafikken

Skilting langs veiene om mobilbruk og bilkjøring. Noe lignende de med info. for bilbeltebruk og del veien.

Skilting med kampanjer

Skilting med oppfordringer.

Skilting som oppfordrer til å være oppmerksom, slik som "husk setebelte" skiltene. Apper, slik som nevnt. andre kampanjer, reklamer på TV ol.

Skilting, som «noen venter på deg»

Skiltkampanje langs hovedvegar utan midtdelar.

Skiltkampanje lignende den om å bruke sikkerhetssele

Skjekk liste spå føre bilkjøring : Har du husket

Skjerpet kontroll på bruk av håndholdt mobiltelefon, og innskjerping av bøter etc.

skriftlig info med eksempler /fokus på følger

skru av telf eller sett den på lydløs når du kjører .hvil ofte ta pause vel lange kjøreturer

Skulle gjerne ønske det kom et system som gjør at folk ikke kan snakke i mobilen når de kjører.

Skulle ikke vært lov med store skjermer på el-biler, det tar bort oppmerksomheten fra kjøringen.

Skulle ønske at eg hadde de. Vise enda meir følger av uoppmerksomheit.

Slike kampanjer og undersøkelser som dette. Eventuelt sende ut sms/eposer til bilførere med hvilke risiko man tar med å være uoppmerksom i trafikken.

Slutt å snakke i mobilen/sendt eller lese sms....!!!!

Slutte å kjøre bil ...

Slå av mobilen og konsentrer om bilkjøringa.

Slå hard ned på bruk av håndholdt mobil. Og de som kjører 20 til 30 km under fartsgrensene, dette skaper mer farlig situasjoner en de som ligger 10 km over farstsgrensene.

Slå hardere ned på telefonbruk under kjøring, samt kanskje mere synlig politi i trafikken f.eks.

Slå hardt ned på mobilbruk

Slå ned på de som snakker i mobiltelefon mens de holder den i hånden. Det er mange av de.

Smarte kontroller Sviende bøter.

SMS er den aller verste forstyrrelsen. Førere sim tekster kjører på samme måte som folk med høy promille. Straffen for sms-bruk bør sidestilles med fyllekjøring.

Små påminnelser over radiokanalene.

Snakke i håndholdt telefon.

Snakke mer om hvordan uoppmerksomhet og distraksjoner påvirker oss på trafikalt grunnkurs og igjennom øvelseskjøringen og i kjøretimene med kjørelærere. Andre former for dokumentasjon og bevis for dem som kjører eller skal lære seg å kjøre hvor fatalt det

Snakke mere om d m ungdommen når de tar sertifikat

Snakke om det mer på trafikalt grunnkurs, spesielt dette med mobilbruk.

Som bilfører må man være rusfri. Ta i bruk mer fotobokser/fartskontroll.

Som foreslått i undersøkelsen bør det i større grad være skilting og kampanjer knyttet til temaet.

Sosiale medier kampanje

sov godt og følg med

Speil som registrerer blikkontakt og som gir lyd fra seg hvis det går for lang tid mellom hver gang man ser i speilet

Sperre på bruk av mobil telefon mens man kjører

Spesielt påbudt handsfree telefon i nyttekjøretøyer. Etter min erfaring er det der det syndes mest med håndholdt telefon. Ofte sjekking av førere og telefonlogg...

Spill på livet til andre. Om man selv skulle kjøre av veien eller krasje i ei buske fordi man barberer seg, så får det så være, men om du kjører på et barn eller frontkolliderer mens du gjør det - går det ut over de uskyldige.

Spille mer på samvittighet og risiko i kampanjer

Stadig påminnelse om konsentrasjon og begrense mobilbruk!!

Stadig påminning

stadige kampanjer og kontroller

Stanse trafikanter og spørre hvilke skilter de har sett den siste km, feks. Tester i trafikken er nødvendig, supplert med informasjon i aviser.

Start kjøreturen i god tid. Stresse man i trafikken, blir man mer aggressiv i kjøreadferd og kan føre til ubehagelige hendelser!!

Starte kampanje mot mobilbruk i kjøretiden på sosialemedier. Litt høyre forelegg for mobilbruk under kjøring. Flere kontroll i veier. Eventuelt dele ut klistremerker med forbudt på mobilbruk og andre ting under kjøring til bilister. :)

Statens Vegvesen kunne lage et opplegg som trafikkskolene viser under risikoteori.

Statensvegvesen kan dra ut å skifte ut gamle skilt slik at reflektorene faktisk viser blålys. Biler skulle hatt følere som merket blålys, dempet lyden i privatbiler og annonsert at "utrykningskjøretøy" er bak dem

Statlig støtteordning som gjør utstyr/tilbehør til mobiltelefon rimeligere. Dette er ikke tilbehør alle har råd til.

stemmestyring

Stemmestyring av radio, gps eller lignende. | Ikke reklame langs vei. | Tydelig skilting i god tid, spesielt når det skjer endringer eller veiarbeid.

Still krav til bil leverandører kanskje. Er mye unødvendige varslinger i dagens biler

Stopp mobilbruk under kjøring. Store kampanjer gjerne.

Stopp på en avkjørsler for å prate i telefonen

Stoppe bilen og ta en kopp kaffe og spise litt hvis du føler deg trett. La andre kjøre bilen hvis du kjenner deg trett. Det er viktig at man skifter på å kjøre bilen hvis man er på lang reise.

Stoppe å ta pauser.

Stor bot til de som kjører bil og holder og snakker i telefonen i hånden.

Stor fokus på at mindre kjøretøy må gi plass og buffersone for tyngre kjøretøy

Store bøter for å drive med håndholdt telefon under kjøring

Store bøter spesielt for håndholdt mobilbruk

Store bøter til de som snakker i håndholdt mobil og som tekster når de kjører.

Store bøter/prikker for håndholdt mobilbruk (sende SMS, bruk av sosiale medier etc) Altfor ofte skjer det uhell på motorveien i rushtiden. Mest sannsynlig grunnet mobilbruk.

Store reklameskilt slik som setebelte. Reklamer som viser faren av å være uoppmerksom fordi man trykker på telefon

Store Skilt langs veien som oppgir størrelse på bot/gebyr ved å bruke mobiltelefon under kjøring.

Store skilt plassert relativt jevnlig langs veiene som repeterer selvfølgelige farer/ulovligheter med og være fører av motorkjøretøy. Eks store skilt som viste bruk av sikkerhetsbelte. Mulig også skrekkbilder ved kollisjoner/påkjøring av vilt langs veiene, og når på døgnet vilt dyr er mest til fare for kjørende.

Store skjermer og mye fansy i nye elbiler vil være en utfordring. Instillinger må gjøres føreren kjører.

store touch-skjermer i bil kan føre til uoppmerksomhet

Straff for mobilbruk bør økes.

Straffeforfølge de som blir tatt, hyppigere kontroller.

straffen/boten for mobilbruk bør økes betraktelig. bilprodusenter må få på plass utstyr som umuliggjør samtaler til og fra mobiltelefoner/ ved kollisjoner må politiet ta beslag i telefon for å se gjennom siste bevegelser i minnet

Streng kontroll med manuell bruk av håndholdt mobiltelefon. Ser spesielt mange i typiske håndtverkeryrker snakke i håndholdt telefon mens de kjører - bortimot daglig. Bår slås hardt ned på dette.

Streng straff for teksting mens man kjører bil. Ser daglig at bilførere gjør det.

Streng bøter

Streng bøter

Streng bøter og mer påminnelse langs veiene

Streng regler og straffer for teksting og annen bruk av telefon i bil.

Streng krav til de som viser uoppmerksomhet i større grad under kjøreopplæring

Streng straffereaksjon ved bruk av håndholdt mobil, bruk av sminkespeil, osv.

Streng bøter for mobil bruk og mer fokus på deg i media og mer synlig politi

Streng bøter for mobilbruk. Bøter for «lusekjøring»

Streng bøter og flere kontroller. Ha mange fartskameraer aktive til enhver tid.

streng bøter på mobilbruk under kjøring! bedre varsling i bil

Streng kontroll av håndholdt mobilbruk under kjøring Bedre skilting slik at man lett kan ser hvor man skal (retning, fil etc)

Streng kontroll av mobilbruk, dette bør bøtlegges kraftig.

Streng kontroll på kvalitet og standar på utstyr i bilene

Streng kontroll mot håndholdt mobilbruk, som er utbredt. tydeligere regler om kjøring som filbytter og råkjøring, gjerne gjennom kampanjer og strengere straffer mot dette, ser ofte ting som sjokkerer meg og lurer på hvordan det er mulig å holde på s

Streng kontroll, mindre knapper og innstillinger på dash-bord, flere kampanjer

Streng kontroll.

Streng krav til bilbruk. Bedre informasjon anngående hva som ikke tillates mens personen opererer kjøretøy uansett type. Bedre krav i teoretisk om skilting og avkjørsler og alle typer kryss.

Streng krav til sertifikat. Men må bli billigere å ta sertifikat

Streng krav v oppkjøring. Motivere helsevesenet til å reagere når personer med førerkort mister/delvis mister kognitive evner.

strengere lover angående f.eks. telefonbruk under kjøring. Prøve å få folk til å forstå ulike konsekvenser de kan forårsake for både en selv og andre.

Strengere lover ved uoppmerksomhet. Eller systemer i bilen som reagerer på uoppmerksomhet.

Strengere lovverk og påbud om håndfri løsninger

Strengere og klarere regler for hva som er lov og ikke. Og hva som kan være konsekvensen for å bryte disse.

Strengere reaksjon på bruk av mobiltelefon og nettbrett i bil. Info på navigasjonssystem bør vises vises slik at man slipper å ta blikket vekk fra veien.

Strengere reaksjoner

Strengere reaksjoner ved bruk av håndholdte telefoner. Gjerne beslag av førerkort. Alt for mange bruker ikke blinklys, dette gjelder alle aldersgrupper av bilførere. Kjører mc i sessong, da er dette en



daglig observasjon. Bilførere må under opplæring faktisk forstå effekten av reaksjonstid, fart og bremselengde. Mine observasjoner tilsier at mange ikke forstår dette, dette gjelder også en del førere med klasse D, |C, E, ligger veldig nært forankjørende, kan være opptatt med andre gjøremål e

Strengere regler

Strengere regler for å få helseattest etter fylt 70 år. Alt for mange på veien pga en kjekk fastlege som ikke har kunnskap til en reel vurdering av sin pasient sin evne til å kjøre sikkert med bil??? Har alle som har tatt førekort i et annet land de

Strengere regler og bilmodus/app på mobilen

Strengere regler og bot for mobilbruk

Strengere regler og bøter samt kontroll av mobiltelefon og GPS

Strengere regler og flere kampanjer på tv og mobil.

Strengere represalier+ mer kampanjer. Og informer barn, så kan de korrigere foreldre!

Strengere retningslinjer mtp mobilbruk og bruk av gjenstander i bil

Strengere sanksjoner, spesielt for ferdke/unge sjåførere. Bruk av mobil bør kunne føre til å miste førerkortet. Innføre systemer som følger med på førers oppmerksomhet.

Strengere straff

Strengere straff for bevisst uoppmerksomhet

Strengere straff for brudd på reglene. De som er ille på å bryte dem har penger til å betale dagens bøter uten problemer. Sterkere reklamer/kampanjer. Hvis personer blir tatt for å bryte reglene x antall ganger i løpet av en periode så skulle dem bli tv

Strengere straff for påvirket tilstand og mobilbruk.

Strengere straff for ruspåvirket kjøring.

Strengere straff på det er vel en start

Strengere straffer

Strengere straffer for de som bruker alle slags duppeditter under kjøring. Farlig Mye mer politi på veiene!!!

Strengere straffer for mobilbruk.

Strengere straffer på mobilbruk f eks. Sånn at folk ikke tør/har råd.

Strengere straffer. Mer synlige kontroller.

Strengere/høyere bøter for bruk av mobil i bil.

Striper i kjørebanen som generer lyd eller en besked mha avstanden mellom striperne analogt med en LP-plate.

Støre oppmerksomhet på de som skaper køene.

større avstand til bilen foran.

Større bot!!!

Større bøter

Større bøter for bruk av mobil tlf. Større bøter for fartsovertredelser. Oftere synlig politi.

Større bøter for dem som tukler med tlf

Større bøter for førere som bruker mobil mens de kjører. Bøter som virkelig svir?..

Større bøter for mobil bruk uten handsfree i bil

Større bøter og strengere straff

Større bøter å flere prikker!

Større bøter, mer kontroll, sterkere video kampanjer og kanskje systemer som hindrer bruk av mobiltelefon på rullende hjul. Og bevisstgjøring hos alle som ferdes i og ved vei.

Større bøter.

Større bøter. Strengere straffer

Større fokus fra trafikkskoler og gratis oppfriskningskurs i regi av trafikkstasjonene og eller nettbaserte løsninger

Større fokus på det å være en trygg sjåfør og ikke utsette andre for fare fordi du er uoppmerksom som sjåfør

Større fokus på kontroll, tror det er økende bruk av rus, tabletter, stoff.

Større fokus på mobil under kjøring. Det er skremmende at mange sender meldinger og tar bilder under kjøring!

Større fokus på å fjerne all bruk av håndholdt mobiltelefoner og andre instrumenter som krever førerens fokus under kjøring.

Større gebyr for bruk av mobiltelefon mm

Større kampanjer for å gjøre trafikanter/bilførere mer oppmerksomme og at enhver trafikanter/bilfører tar mer ansvar for ferdsel langs veiene

Større konsekvenser ved spesielt mobilbruk

Større og mere synlige kampanjer. Øke forelegg for bruk av tlf i bil

Større veier bør ha forkjøringsrett. Da slipper man å bremse helt ned på grunn av hekker og busker ved småveier.

Største grunnen til å holde på med mobilen i Oslo, er at det ikke lenger er noe logisk kjøremønster i byen. Det er forbudt å kjøre så mange steder, så man er helt avhengig av kart for å finne frem. Ofte hjelper det heller ikke med talestyrt GPS, fordi veier har blitt stengt og kjøremønster endret etter at GPSen sist ble oppdatert. Medfører at man faktisk må se på kartet selv. | Mangel på parkeringsplasser i byen gjør også at jeg (nesten uansett hvor jeg skal) må google «parkering» før je

Støtte til å installere handsfree med dab+ i biler som ikke har dette. Da blir terskelen for å installere dette lavere.

Støtter forslag om mulighet for å sjekke blikket hos sjåføren, noe jeg har lest og hørt om på nye biler. (muligens også innføre promillesjekk...)

Støtter opp om politiets aksjoner

Stå på videre

Subsidere og ta bort avgift på sikkerhetssystemer i bil som overvåker fører.

Sykkelister som sykler over gangfelt. | Hekker som dekker sikt i kryss.

Syklister forstyrrer når de ikke holder seg til oppmerkede felt for syklist. Jeg har opplevd syklist i en stor rundkjøring. Det var svært forstyrende!!!

Synd å si det, men lav fart på gode veier virker sløvende.

Synes "sliden" om egne "lommer" med wifi var en veldig god ide.

Synes at enkelte trafikkskilt reflekterer for mye lys i mørket.

Synes det er bra at bøtene for bruk av mobiltelefon i bil, har økt til 7450 NOK + 3 prikker. || Få bygd flere motorveier / veier med midtdelere. || Ha flere kontroller i forhold til alkoholikere som kjører, surrer rundt i trafikken.

Synes det er rart at bilene har datamaskiner/GPS - som altfor mange får lov til å sitte å fikle med. De sier tlf er farlig - men like farlig er den store integrerte skjermen i bilen.

Synes det er veldig skremmende at så mange benytter håndholdt mobil under kjøring, det ser jeg mange ganger daglig, selv hos folk som har de nyeste bilene..... Kan nok aldri bli nok oppmerksomhet rundt mobilbruk. Kan også sette fokus på kø-kultur blant

Synes det ofte er bedre skiltet i utlandet i god tid for å plan legge feltskift og riktig av kjøring. Bedre fil merking i rundkjøringer.

Synes en kampanje kunne hatt fokus på å bruke sunn fornuft. Sammenligne med andre hverdagslige episoder som man ikke fjerner oppmerksomheten fra, som f.eks. om man hogger ved eller bruker større maskiner, er lege og opererer, eller andre eksempler - da s

Synes reklamen med dame og mann som holder rundt hverandre med bilbelte va knall bra

Synlig informasjon som er lett å se langs veien.

Synlig Politi i trafikken

Synlig politi og kontroll på vei.

Synlig politi og kontroller gjør alt folk blir mer oppmerksom og holder seg unna håndholdte telefoner.

Synlig politi og trafikkontroller

Synlig politi, skilt langs veien, tvreklame med eksempler fra ulykker

Synlige plakater/Billboard langs farlige strekninger

Synlige politikontroller som ser etter nettopp denne typen adferd. Tilsvarende kampanjer som den med sikkerhetsbeltet.

Synliggjøring av mulige konsekvenser som skade på venn/venninne/kjæreste/barn o.l.

Synlighet med kontroller Flere kontroller politi/vegvesen

Syns bilbelteskiltene langs veien har vært effektfulle, noe lignende om oppmerksomhet?

Syns det er viktig at det ikke bare er fokus på mobilbruk som trafikkfarlig

Systemer inkl. i bilen som overvåker førerens distraksjoner mens han/hun kjører.

Systemer som ser bruk av gjenstander som gjør folk uoppmerksomme.

Sørg for at det blir sosialt uakseptabelt å distrahere seg

Sørg for at all skilting er tydelig; ikke borte i vegetasjon eller samlet sammen med mindre viktige skilt.

Sørg for at det er stoppmuligheter. F.eks skulder/havarilommer på motorvei. Busslommer på andre veier.

Sørg for å være opplagt og i god form før kjøreturen.

Sørg for å være uthvilt, sette på klimaanlegget hvis det er for varmt i bilen, finn "din" radiostasjon og still inn GPS'n før kjøringen starter, ta 15 minutter kjørestopp med benstrek og hvil hvis du blir sliten.

Ta ansvar for alle

Ta dei som ligg under fartsgrensa og sinker/ skaper farlige forbikjøringer. Folk slepp ikkje forbi 😞

Ta en pause med litt mat

Ta førerkortet når det snakkes i håndholdt mobil og sms.

Ta gjerne en sovepause når du blir trett.

Ta kurs eks. 75 pluss. Det gav meg noen tanker

Ta lappen fra de som snakker i håndholdt telefon. Strengere straff for ikke å bruke blinklys.

Ta meg god tid ved rygging.

Ta nok pauser avhengig av situasjonen du er i (dagsform etc.). Stopp heller for ofte.

Ta pause om du er sliten eller trøt 15 minutter hjelper masse !!

ta pauser når du blir trett/uoppmerksom. Vere oppmerksom på det som skjer på vegen,avpass fart etter forholda.Hold god avstand tusen og 1.2.3.

Ta pauser når en blir sliten....på lange bilturer.

Ta pauser. |Få i seg væske. |Skilting for å minne om å ta pauser.

Ta planlegging av vei vekk fra Statens veivesen, bygge rette veier,( sjekk Sverige: veier og fartsgrenser) kvitt dere med TØI og prognoser for trafikk ved planlegging av nye veier. Dette er jo bare tull fra før og anslagene holder i 10 år. |Beklager har ikke mye respekt hverken for statens veivesen eller TØI

Ta regelmessige stopp/hvilepauser ved lengre turer Unngå oppstart kort etter tunge måltider (middag etc) Benytte f eks musikk for å hindre søvnighet Velge mentalt utfordrende vegstrekninger i stedet for lange, søvndyssende strekninger (selvfølgelig me

Ta seg bedre tid.

Ta trafikkkontroller oftere og bøtelegg folk som feks snakker i eller holder på med telefonen når de kjører. Sette opp flere kampanjer langs veien som minner om hvor viktig det er å holde oppmerksomheten på trafikken.

Ta vekk de store sjermene i de nye bilene, lære folk at en bil som blir kjørt av en komputer ikke er sikker nok til å la bilen kjøre selv uten at sjaføren er våken og tilstede

Ta vekk tv skjermene der hvor de dekker halve frontruen.

Ta vekk ulovlige skilt langs veien.

Ta,førerkortet i minst 5 år fra vedkommende som ikke forholder seg til at bruk av mobil og tull i bilen mens en kjører,og ikke som i dag,et klapp på skulderen og en liten bot. Har selv møtt trafikkkanter som ikke vet hvor de befinner seg,eller har evne

Tale på telefonen kan bli bedre, så man bare trenger å snakke til den istedenfor å trykke og at man da ikke tar blikket bort fra veien fordi den svarer tilbake.

Talestyring på mobil, gps, radio

talestyrt GPS i bil

Talestyrt teknologi

TApauser ved langturer

Tasteplasser er en god idé, trenger ikke wifi så lenge det er god mobildekning. Bruke penger på trådløst nettverk er tull i mine øyne.

taxi

Teknologi og kontroll systemer i og utenfor bilen

Teksting ser jeg på som den største distraksjonen i bilen- både sms, messenger etc. Kampanjer rettet direkte mot dette?

Telefonbruk er sannsynlig den hyppigste årsaken til uoppmerksomhet i trafikken, Enkle oppkoblinger til handsfree ville øket oppmerksomheten og dermed bedret sikkerheten. Automatgear fjerner litt av forstyrrelsene. Håndholdte telefoner er farlige i bruk.

Telefonbruk under kjøring er noe alle gjør... så man kan jo starte med å gjøre det enklere å bruke telefon uten å måtte se eller trykke på den selv.

Tenk deg om når du kjører etter vei att det er flere som er ute i trafikken. Ta det med ro og kjør forbi der du har god oversikt og ikke der det er trangt og lite oversiktelse. det er bedre å komme fram 5 minutter senere eller aldri komme fram.

TENK OM FLERE KUNNE BRUKE BLINKLYS, DET VILLE LETTE FLYTEN I TRAFIKKEN

Tenk på konsekvenser

Tenke gjennom kjøreruten/trafikksituasjonen før kjøring starter. Være uthvilt og fokusert før kjøringen starter.

Tenke mer

Tenke mer aktivt på andre i trafikken, ikke vike blikket og fokusere på hvor du skal

Tenke miljø og dermed unngå å kjøre i trafikken, heller bruke off. transport eller sykle evt. gå. Etter å ha lest alle mulighetene i denne undersøkelsen, å være enda mer oppmerksom!

Tenke sikkerhet og vise hensyn i trafikken.

Tenker det bør være mer kampanjer på radioen (evt. Plakater langs veien eller ved parkeringsplassen) rundt tidene det ofte er mange ute å kjører, sånn at folk blir minnet på det når de er ute å kjører. | Bør også ha merundervisning om det hos kjøreskoler eller på ungdom/videregående skole.

Terpe med plakater og reklame på tv

Teststrekka i troms for å redusere viltpåkjørsler er flott, men lite gunstig når ingen vet om de lager lyder for å skremme bort vilt, eller om du skal stoppe når de blinker blått i stede for gult. Informasjon som ikke er gjemt bak en betalingsmur i lokal

Tidlig fokus på det i kjøreopplæringen og synlighet i medier.

Tidlig skole, holdninger, oppvekst. Temadager i ung alder; trafikkofre mm. Rus må fokuseres på. Alle busser må ha påbudt bilbelte.

Tidligere og tydeligere skilting langs veien så man slipper å kjøre feil og må søke opp rett vei. God belysning langs veien så man lettere kan følge med på veien og ikke ekstrastyr i bilen. Flere rasteplasser langs veien som er lette å kjøre av/på de

Tidsklemma bidrar til dette!!

Tilgjengeliggjøre en handsfree-dings som kan være i bilen og brukes for flere typer mobiler

Tilpass farten etter forholdene!

Tilpasset APP og Kampanjer

Tilrettelegge biler for talestyrte løsninger som navigasjon og telefoni. Selvkjørende biler og billigere taxiløsninger som alle har råd til. La UBER få kjøre! Det er veldig trygt da man gir stjerner til sjåførere ut fra hvor pent de kjører og kan velge sj

Tilrettelegge for bedre avkjørsler/raste plasser

Tiltak til billig pris på handsfree anlegg i biler.

Tlf slås av vist det ikke her handfri og meldinger motes ikke pga et system som er i bilen

Tlf. sperre i biler. Du må være i ro for å bruke/ benytte tlf. Slik at du må svinge inn til kanten.

To iritasjonsmoment: folk er dårlige på å bruke blinklys og dårlige på å velge riktig fil i rundkjøringer. Kontroller bør gjennomføres.

Total forbud mot bruk av mobil som ikke er integrert i bilen. (om det ikke allerede er det)

Totalforbud av bruk av mobil mens bil er i bevegelse.

Totalforbud mot all bruk av mobiltelefon i bil under kjøring. Gjelder både fastmonterte og ikke fastmonterte mobiltelefoner. Ser daglig førere av motorvogn som tilsynelatende ikke vet hvor på veien de er eller noe om trafikken rundt dem når de kjører og

Totalforbud mot mobil telefoner

Totalt forbud mot ikke integrert telefonbruk

Touch-skjermer bør i minst mulig grad kunne betjenes under kjøring. | Mulig unntak for klimaanlegg og Radio/lydvolum. | Moderne biler har for få fysiske knapper som kan betjenes i "blinde"

Touchskjermer som ikke kan berøres over en viss hastighet. Kanskje en ide på mobil også. Jeg må ikke taste på mobilen når jeg kjører, men tar meg allikevel i å gjøre det ganske ofte. Innimellom tenker jeg at det er unødvendig.

Trafik ulykke

Trafikale kurs burde inneholde andre kjøretøystyper sine trafikkbilder. Forøvrig må en kampanje hjelpe førere ved å få dem til å innse at sikkerheten starter på enkeltmanns nivå (det er bare en selv som kan sørge for at man er skikket til å kjøre).

Trafikk kampanjer

Trafikk kontroller og overvåkning

Trafikkinformasjon til både de yngre og eldre. Klare regler som kan vises i reklamer og eller i quiz med premier.

trafikkontroller

Trafikkontroller av vegvesenet og politiets tilstedeværelse ( synlighet)

Trafikkskilt a la "Hvilken side av fartsgrensen er du på?"

Trene på å være mer oppmerksom - bl.a. på trafikkskiltingen langs vegene!

Trikket er ikke å skremme folk med ulykker og andre ting som kan skje, ei heller å be folk om konsentrere seg om kjøringen..lær de heller å konsentrere seg. Det er mange øvelser man kan gjøre for å bedre konsentrasjonen og for å få oppmerksomheten tilbake

Trist at så mange bruker håndholdt telefon. Ser det alt for ofte.

Tror at det kan komme flere påminnelser om dette på radio, og eller noe som minner en om dette når man sitter og kjører, dette fordi at du knytter informasjonen opp mot situasjonen man er i når man sitter og kjører. Gode kampanjer er også viktig. Av ege

Tror at innslag på dagsrevyen om fart, uoppmerksomhet under kjøring har større virkning enn kampanjer.

Tror der er flere ulykker med rus enn distraksjoner. En hver bil burde ikke kunne blitt startet før bilfører hadde gitt bilen en promille test-blåsetest som fanger opp alkohol eller evt andre rusmidler. Tror folk fest er flink til å benytte seg av han

Tror det sitter mentalt i folk. Få fjernet mobilavhengigheten. | Få ned farten inn til rundkjøringer. Folk er gale.

Tror holdningskampanjer vil være nyttig. Dra det også inn i barnehage og skole. Barn kan være gode oppdragere overfor sine foresatte.

Tror man må sjokkere folk enda mer i kommunikasjonen, for de fleste tenker at «det går bra med meg, jeg takler det, det har gått fint til nå». Bilkjøring er noe man ofte gjør på «autopilot» og da er det lettere å kanskje tøye grensene når man allikevel er i en komfortabel situasjon, enten med for høy fart eller med å gjøre andre ting mens man kjører. Hvis man ser hvor fort det kan gå galt blir folk kanskje mer bevisst. Tenker også at jeg var mer risikovillig når jeg var yngre og derfor

Tror mangel på å bruke retningsignal er like stor fare for trafikkulykker som bruk av mobiltelefon. Jeg bruker handsfri på telefon, men hadde kjørt like bra med telefonen i hånda!

Tror mobilen er den største kildene til at vi blir forstyrret i trafikken. Det kunne være å ha en form for mobillås på bilene, at den kun tar inn og utgående samtaler mens bilen er i bevegelse. Kun håndfri. Tror ikke forbud, påbud, strengere straffer fun

Tror nok det må store samfunnsendringer til før folk legger bort mobiltelefon mens de kjører. Alt for få får konsekvenser for uansvarlig bruk, samtidig som at folk ser på kjøretid som anledning til å få utført enkelte ting som de ikke har tid/lyst til å gjøre senere. Tror det er veldig effektivt med de nye satsene for bøter, så lenge det blir fulgt opp av hyppige kontroller.

Tryggere måter å oppbevare aktiviteter (mat, drikke, leker osv) til barn i baksetet, slik at fører ikke blir distraheret med å finne slike ting.

Tv kampanjer

TV reklame og skilt langs veien

Tv reklame som viser faren ved uoppmerksomhet. Gjentatte ganger slik at det synker inn

TV-reklame tror jeg virker godt ifm. Holdningsskapende arbeid. Tilsvarende som for bruken av bilbelte. Jeg ser veldig ofte bruk av håndholdte telefoner, og aldri politikontroller. Å statuere eksempler samtidig med bruk av lokalpresse tror jeg også virk

TV-reklamer. I tillegg retta mer mot unge voksne på tiktok, youtube, instagram

Tydelig at det er forbudt under opplæring

Tydelig forbud mot distraksjoner.

Tydelig skilting og påminning til bilførarane ang dette med mobilbruk og uoppmerksomheit under kjøring

Tydelig vegmerking

Tydelig veimerking/skilter slik at en ikke må ha lokalkunnskap for å finne frem.

Tydelige kampanjer slik som bilbelte skiltene!

Tydelige og hyppige holdningskampanjer som vekker sterke følelser hos folk

Tydelige og like store trafikkskilt - som holdes rene.

tydelige skilt i god tid før veiarbeid, omskilting eller andre forandringer

Tydeligere markedsføringer, og skilting langs veien.

Tydeligere merking/skilting. Mer oversiktlige kryss og andre steder der kjøremønsteret kan være lite oversiktlig.

Tydeligere regler

Tydeligere regler og flere oppmerksomhetskontroller

Tydeligere regler om hva som er lov og hva som er forbudt.

Tydeligere veimerking og færre men tydeligere skilt

Tydeliggjøre farene ved mobilbruk på sosiale medier. Få fram noen gode følelsesladde historier der det har gått skikkelig galt pga mobilbruk. Sånne historier pleier å sette et støkk hos meg i hvert fall. Gjerne videoklipp på Facebook eller Instagram.

Tøffe direkte kampanjer i beste sendetid

Tøffere kontroller ute; både med tanke på rus og bruk av mobiltelefon. Saftige bøter og inndragelse av førerkort for disse, og andre overtredelser, som fører til distraksjon, og ulykker.

Uansett tidligere svar fra meg i undersøkelsen, så bør det bli forbudt å bruke mobiltelefon på alle måter når man kjører

Uhell skyldes blanding av lav sol og en bil som var parkert i blindsona mi da jeg rygget.

Ulike holdningskampanjer som forteller historier om ulike konsekvenser diverse uoppmerksomme handlinger kan ha. Ikke med en typisk fortellerstemme, men heller litt som kampanjen med bilbeltet, og gjerne i en serie. Mange sjåførere tror de selv vet best, o

Ulovlig å henge opp banner eller hjemmelaget skilt i trafikken eller ved vegkanten

Ulovlig å spise når en kjører

Under køyreopplæring må dette presiserast.

Ungdom må være den første og største målgruppen for bevissthetsgjøring når det gjelder uoppmerksomhet.. |Gjerne egne kurs på kjøreskole som kan være holdningsendrende og virkeliggjøre konsekvenser av uoppmerksomhet.

Ungdom/voksne som kjører med hetten på hettegenseren på under kjøring. Ulovlig soting på sideruter på fører/passasjer ruter. Høy fart i tettbygd strøk/parkeringsplass. Høy musikk.

Uniformerte politibiler virker raskt på kjøremønster.

Unngå bruke mobil når de kjører. Mange som kjører fortere enn står på skiltet. Ikke drikke alkohol under kjøring. Ikke snakke med andre når du kjøre bilen

Unngå håndholdt mob.!!!! Bruke blink lys. Sette fartsperre på Tesla. Det blir ikke mindre kø av å slippe El biler foran i køen!!!! Hvorfor skal alle som ha dårlig tid slippe foran de som allerede har stått i kø og forurenset. Kan bekrefte at dette ikk

Unngå kunstig lave fartsgrenser

Unngå kø og saktegående trafikk. Det som stjeler mest fokus er å kjøre som perler på en snor i 30-60 km/t på vei som tåler 100-120...

Unngå mobil i setet. Legg den vekk til du står, stille



Unngå private skilt langs veiene. Øke bruken av stedsnavn langs ALLE veiene. Nå heter veien på tre mil det navnet hvor veien ender. Vi lurer ofte på stedsnavnet det vi er langs veien. Da unngår vi å måtte bruke kart på mobil eller papir for å vite hvor vi er. Et viktig opplysningsarbeide. Takk.

Unngå skilt jungel.

Unngå skiltkaos på en kort vegstrekning.

Unngå tlf bruk. Alle biler bør ha integrert handsfree

Unngå uklare formuleringer I surveys som dette

Unngå å kjøre når man er trøtt og sulten, både fører og spesielt barn som passasjerer.

unngå å kjøre når man er trøtt, Følge med i speil og framover for å få oversikt over trafikken

Unngå å være eneste voksen i bilen, når man har med barn i bilen.

Uoppmerksomhet ved innkjøring fra venstre felt på E6. Lage et lyssystem som varsler bilførere om at de skal ha god avstands bedømmelse før de legger seg inn i høyre felt etter forbi kjøring! Ps! Dette er et stort problem som oppleves svært ofte hvor mann nesten sitter med hjertet i halsen da alt for mange legger seg skrått inn foran bilen. | De svinger over alt for tidlig noe som igjen kan føre til farlige trafikk situasjoner eller ulykker.

Uoppmerksomheten eller nær kollisjoner jeg opplever mest er når folk ikke er omtensomme eller høflige i trafikken.

Usikker

Usikker på dette. Men mobilbruk bør begrenses.

Usikker, men folk må slutte å snappe, tekste og være på Facebook mens du kjører. De som gjør det, bare "tørnsnapper" eller kjeder seg, bruker mobilen av gammel vane.

Usikker. Minimalitiske og gode systemer i biler for navigasjon og samtaler

Utbedre veier som er uoversiktlig og eller sperngt kapasitet på.

Utbedret veiene, så man slipper og fokusere på hull og dumper i veibanen

Utbredte uoppmerksomhets kamera i kabinen. taler assistent i bilen som kan diktere og Styre forskjellige funksjoner i bilen som å sette navigasjon, bytte musikk osv.

Utdeling av Bluetooth handsfree

Uthvilt, stoppe hvis en blir trøtt og uoppmerksom.

Utkobling av mob. For SMS

Utkvilt når ein køyrer bil.

Utplassere pappfigurer av politi i trafikken

Utsende brevpost med oppdaterte nye veg/kjøreregler. Merk konvolutt viktig. I løpet av mine kjører og de jeg kjenner kommer ikke info fram godt nok om nye regler. Personlige brev kan forhåpentligvis styrke dette..

Utstyr bilene med autofunksjoner, lys, telefon, navigasjon, håndbrems, lyd

Utstyr i bil

Utstyr som sier ifra når man ikke er oppmerksom og mer integrasjon av mobil og talestyring i bilen

Utvikling av førerassistentsystemer

Utvikling av holdninger og å passe på å være uthvilt

#### Utvilt og konsentrert

Vanskelig dette, vi lever i en travel tid der også bilkjøring blir kombinert med andre gjøremål. Har bla. sett folk lese avis, sminke seg, opptatt med barn... Mobilbruk er en ting, er jo bot for det, men nytter ikke med 7-8 tusen for en med millionlønn. Det bør vere bot etter inntekt. Tror nok det er holdningen som er problemet hos svært mange.

#### Varsling i bil eller på telefon

Varsling når sjåføren tar øynene vekk fra vegen i mer enn 3 sek | Fartssperre på 110 km/t

#### Varslingsystem i bilen

Ved kjøring over litt lengre distanser er det viktig å ta pauser, gå ut av bilen, strekke på beina og få litt frisk luft.

Ved tettstedskilt: skilt med påminnelse om fare ved fikling med andre ting under kjøring Kunst ved flere rasteplasser, som ved E6 langs Mjøsa Vakre bruer flere steder

Ved å gjøre alt klart til før man begynner å kjøre i trafikken, eller om nødvendig stoppe opp ved et trygt sted å stoppe og gjøre det man må.

#### Vegskilt med holdninsinformasjon.

Vegvesenets skilting kan fra tid være forvirrende pga "skiltjungel". Bør fokusere på færre, men viktige ting! Plassering av salgsobjekter i strid med vegtrafikkloven bør slås hardere ned på. Skilt som er av midlertidig karakter, men ikke i bruk for

#### Veidelere

Veilys!!!

#### Veinettet utbedring og vedlikehold

Veiskilt «stopp her» og «hvil deg» langs veiene der det er god plass til å stoppe og ordne ting.

#### Veit ikkje

VELDIG FINE DEE PLAKATENE SOM HANDLER OM Å TA VARE PÅ HVERANDRE DE TO PERSONENE MED HVIT OG SORTE KLÆR. DE FÅR FRAM FØLELSER OG OMSORGSTANKER. FLERE KAMPANJER AV SAMME TYPE UTEN MORALSK PEKEFINGER OG FØLELSE AV OVERFORMYNDERI HADDE VÆRT MEST VIRKNINGSFUL

Veldig frustrerende at folk kjører 10 til 15 kilometer i timen under fastsatt fartsgrense på stedet. I slike situasjoner oppstår det vågale forbikjøringer der møtende trafikk må hjelpe til for å unngå trafikkuhell. Jeg kjører for det meste langturer 15 t

Veldig viktig med kampanje vedr bruk av mobiltelefon - mye handhold i trafikken, spes i lokale veier!

Vere oppmerksom på annen trafikk .

Vet ikke

Vet ikke

vet ikke

Vet ikke

vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

Vet ikke

vet ikke

Vet ikke

Vet ikke helt hva jeg skal svare, men blir oppgitt over alle de som snakker og tekster i mobilen mens de kjører bil.

Vet ikke helt hva som ville hjelpe. Fins alltid noen som gir blaffen i lover og regler. Fortsett med påminning til bilister, kanskje.

Vet ikke, fortsett å promotere oppmerksomhet?

Vet ikke, men mobiltelefoner og elektroniske dubbeditter er en stor utfordring

Vet ikke.

Vet ikke | Økt bevissthet rundt konsekvenser. Dessverre er det slikt at man ofte ikke lærer før det er forsent

Vetikke

Vetvikke

Vi må bli flinkere til å bruke blinklys, holde avstand, bli snillere og vise mer hensyn til og mot hverandre.

Vi prøve å bruke kollektive transport. Men når vi kjører bil, vi må fokusere alt på veien. Vi bruker bil til å reise et sted til andre sted, ikke for å ha gøy eller gjør andre ting.

Vikariat og Ringevikar

viktig info skilte skal skrives på både norsk og engelsk.

Viktig med god opplæring fra start og få gode vaner helt fra begynnelsen

Viktig med kampanjer. Håpe på holdningsendring blandt bilister. Noen aldersgrupper er viktigere enn andre å satse på.

Viktig med påminnelser og holdningskampanjer slik at man kan endre dårlige vaner.

Vil bare si at trafikkulykken skjedde med meg som passasjer, satt på med en taxi som snakket i telefonen og var uoppmerksom. Tror det kan være smart å advare mer om mobilbruk, sette strenger bøter, ha bedre info til de som kjører taxi om at man ikke skal være uoppmerksom, ha varsling i bilen som sier ifra

Vil kreditere dere at dere spør om innspill. Kampanjer for bevisstgjøring fungerer veldig bra. Siden ungdomsskolen har jeg hatt jevnt påfyll med slike kampanjer, alt fra brannvesenet med knuste bilder til sterke videoer og unge folk som prater om egen er

Viltpåkjørsel bør vies mer oppmerksomhet. Bedre og flere tiltak må gjøres

Vis bilder/video fra blodige trafikkulykker.

Vis styggheten det kan og har ført til om de ikke blir fulgt

Vise enda tydeligere gjerne korte filmsnutter der konsekvenser av uoppmerksomhet er tydeligere vise farligheten ved det. kampanjer

Vise kampanjen på flere medier hvor dere kan nå ut til unge, men også forsette å vise de der hvor mer erfarne sjåførere også ser de ettersom de ofte har god tro på at de klarer å konsentrere seg om flere ting

Vise konsekvenser av uoppmerksomhet som ulykkesårsak.

Vise meir ulykker(nestenulykke) som har skjedd når dei kjørte uoppmerksomt , dei viser ein film om alkohol for kjøring(ungdomane mine synes dette er skremmande )

Vise realistiske bilder fra ulykker i informasjonskampanjer.

Vise resultatene av ulykker som skjer pga uoppmerksomhet

Vise til tall og statistikk som gjør folk oppmerksomme på hvor ofte og hvor mange som utsettes for fare, eller utsetter andre for fare pga at de er uoppmerksomme i trafikken!

Vise ulykkesdemonstrasjoner på hva skjer ved kollisjoner. Rene eksempler... Vi (brannvesenet) har hatt "bildropp" fra kraner og det virker på tilskuerne. Vis sånt på skoler/videregående og på trafikkskoler.

Viser din fart virker, tilsvarende aktive skilt

Voldsomme virkemidler

vurdere å redusere fartsgrensene på uoversiktlige veier med stor trafikk.

Vær alltid oppmerksom på at å kjøre bil medfører stort ansvar.Det er ingen selvfølge å få kjøre bil. Vær spesielt oppmerksom på vikeplikt og myke trafikanter. Vi har ingen å miste.

Vær klar over hva du holder på med.

Vær opplagt og få nok søvn

Vær våken og i sjenerell god form.

Vær våken og opplagt når du setter deg i bilen.

Vær våken og oppmerksom i trafikken

Være 100% konsentrert om kjøringen.

Være alltid oppmerksom og konsentrert som sjåfør. tenke igjennom ulike gitte situasjoner og vær alltid forberedt på hendelser. Ta stopp og pauser ved lengre kjøreturer. Beregne god tid til kjøreturen og forutse at situasjoner kan oppstå når som helst. Vær mest mulig uthvilt før lengre turer. |Andre trafikanter er "ikke alltid å stole på" så vær obs.

Være avslappet | Riktige briller

Være bevist og konsentrert om kjøringen. Planlegge lengre turer godt . Pauser under veis.

Være flinkere på å oppdage og stoppe individer som bruker mobil eller andre ting som tar oppmerksomheten bort fra kjøringen, også strengere straff når noen først blir tatt i dette.

Være fokusert og holde fartsgrensene,kjøre etter værforholdene

Være helt og holdent til stede og full oppmerksomhet

Være klar over at når man kjører bil så har man et ansvar for både seg selv og andre.

Være knallhard på det, gi bøter og vise ekle reklamer

Være obs på at andre kan gjøre feil. Lag en app som man kan bruke når man kjører bil som minimerer unødvendige forstyrrelser. Kampanje på handsfree opplegg. Flere lommer som kan benyttes til å stanse på.

Være observant og opplagt.

Være opplagt og ikke være trett

Være opplagt og våken og oppmerksom når en kjører bil. Unngå og snakke i håndholdt telefon. Vis hensyn og bruk blinklys.

Være oppmerksom

Være oppmerksom i trafikken.

Være strenge med oppkjøring og bruke STRYK på førerprøve oftere.

være strengere for de som lager en ulykke eller farlig situasjon. Det bør være krav for kamera som tar opp hver kjøretur til bilprodusentene og privatpersoner. Etter en bilulykke må den som førte til den ta opp teoritest på nytt.

Være strengere med brudd på regler og sikkerhet. Ha enda mer fokus i opplæringen før folk får lappen.

Være svært forsiktig i trafikken!

Være uthvilt

Være uthvilt før kjøreturen. Kjør til siden dersom sjåføren skal gjøre noe som kan frata oppmerksomheten i trafikken. Smidighet i trafikken, men selvfølgelig følge trafikkregler. Kampanjer og igjentagende påminnelser om å være oppmerksom i trafikken

Være uthvilt og sett før en setter seg bak rattet, og stille mobiltelefonen på lydløs. Det er skremmende å se hvor mange en møter med en hånd på rattet og mobilen i den andre hånden; tror jeg kan si at jeg ser dette nesten daglig, og det gjør meg både re

Være uthvilt og velge å kjøre utenom rushtrafikken når en har mulighet til det.

Være uthvilt. Ikke bli distraheret av passasjerer. Full fokus. Ikke gjøre andre ting under kjøring

Være uthvilt. Slå av mobil før kjøring.

Være utkvilt og helt frisk når en kjører bil

Være våken og edru både før og under kjøring.

Være våken og opplagt, holde fartsgrensen.

Være våken og tilfreds!

Være våken og uthvilt

Være våken, unngå ting som distraherer

Være årvåken og alltid forberedt.

Være årvåken, overholde vikeplikt og bruke blinklys, senke farten

Våken

Våken , opplagt og aktpågivene. Har funka bra for meg.ingen trafikkuhell dei siste 50 åra.

Wi-fi rasteplasser

X

Øk fartsgrense.

Øk fartsgrensene og sett ut fler fotobokser.

Øk frekvensen av info-kampanje i media og på TV.

Øke antall kontroller av både Statens vegvesen og politi

Øke boten på telefonprat i fart til 5000,00

Øke bøtene for bruk av mobiltelefon i bil.

Øke bøtsatsene for å snakke i telefon eller skrive sms.

Øke faktisk enda mer bøter for å snakke i håndholdt mobil

Øke farten på veiene for å unngå uoppmerksomhet - litt flåsete forslag, men har et poeng likevel. At økt risiko øker oppmerksomheten og konsentrasjonen. Bilister er forskjellige og bedre muligheter for forbikjøring vil hindre mange å kjøre uoppmerksomt i kø.

Øke fartsgrenser rundt om i Norge slik at bilførere er mer fokusert på bilkjøringen enn andre forstyrrende elementer. Å sette ned fartsgrense på gode veier er med på å gjøre at folk blir mindre fokusert på trafikken og trykker på mobiltelefon/sm

Øke hastighet på veier der det er forsvarlig. Er sløvende å måtte kjøre sakte på fine veier.

Øke kontrollen og øke bøtene for bruk av mobiltelefon i bil.

Øke kontrollen på bruk av smarttelefonen under kjøring.

Øke oppmerksomhet rundt at håndholdt mobilbruk er ulovlig

Øke politiets nærvær og kampanjer.

Øke sjansen for at sjåførere som bruker håndholdt mobil mens bilen er i bevegelse blir bøtelagt.

Øke strafferammen ved ulovligheter

Øke tillatt hastighet

Økt informasjon

Økt kontroll av mobilbruk og nye systemer som hindrer bruk av mobil operert av fører. Kjørte motorsykkel i kø forrige uke og trafikken imot gikk i gåfart og delvis stillstand. En av åtte bilførere satt og kikket på telefon eller tastet!

Økt kontroll med bruk av mobiltelefon i bil

Økt kontroll må dessverre til. Opplysningskampanjer med fokus på av viktigheten av å være "fullt ut tilstede" som sjåfør. Få bilister til å innse at det er små marginer mellom lykke og tragedie. Jeg blir selv ofte skremt av bilistenes likegyldighet. Hvo

Økt kontroll v politi

Økt kontroller

Økt kontrollvirksomhet

Økt prikkbelastning. Brutal konsekvens med bilder/filmer

Økt tilstedeværelse fra politiet på veiene. Slå hardt ned på bruk av håndholdt mobil. Dette er noe jeg observerer ofte.

Økte bøter for bruk av håndholdt mobiltelefon

Økte kontroller

Økte politiresurser

Ønsker meg flere og oftere skilt med fartsgrense.

Øving gjør mester, kanskje 😊 god tid, mat & drikke tilgjengelig i bil hvis nødvendig, normalt humør, god bil, det bør bli god tur.

Å

Å gjøre ensformige strekninger mindre søvndyssende, forbedre smale veier

Å ha navigasjonsutstyr man kan prate til

Å ikke gjøre ting som tar oppmerksom bort fra kjøringen

Å senke blikket ned i ett kjøretøy på radio, varmeapparat, andre ting opplever jeg som farlig.

Å snakke i telefon, også med handsfree, tar oppmerksomheten. Etter å ha kjørt en distanse mens jeg har snakket i tlf., kan jeg ikke huske noe fra kjøreturen. Jeg er usikker på om jeg har vært oppmerksom, men det føles ikke bra. Så all bruk av mobiltlf. b

Å unngå å gjøre andre ting under kjøring

Å vise skrekkhistorier for kor store konsekvensene kan vere dersom man ikkje er oppmerksom i trafikken kan vere veldig nyttig og få folk til å skjønne alvorret med å halde fokus når ein kører bil.

Å være bevisst sitt ansvar til enhver tid, uansett hva man gjør.

Å være konsentrert og avslappet.

Å øvelseskjøre med trafikkansvarlige barnebarn gir pensjonister en ny sterk påminnelse om viktig trafiksikkerhet og trafikkregler .Jeg er derfor den siste tida blitt en mye bedre og observant bilfører. Min mann sier at jeg oppfører meg som en trafikksk

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 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://www.ciens.no)). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, 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, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov 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.

**Postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
0349 Oslo  
Norge

E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

**Kontoradresse:**

Forskningsparken  
Gautstadalléen 21

Telefon: 22 57 38 00

Hjemmeside: [www.toi.no](http://www.toi.no)

