



# Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år

Pål Ulleberg

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.

---

**Tittel:** Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år

**Forfatter(e):** Pål Ulleberg

TØI rapport 675/2003  
Oslo, 2003-08  
63 sider  
ISBN 82-480-0376-0  
ISSN 0802-0175

**Finansieringskilde:**

Statens vegvesen Vegdirektoratet

**Prosjekt:** 2783 Omfang av øvelseskjøring

**Prosjektleder:** Pål Ulleberg

**Kvalitetsansvarlig:** Fridulv Sagberg

**Emneord:**

Øvingskjøring; bilførere; ungdom; trafiksikkerhet

**Sammendrag:**

Rapporten bygger på en landsomfattende undersøkelse blant 16- og 17-åringer. De fleste av de som deltok i undersøkelsen har begynt å øvelseskjøre privat, og mange starter kort tid etter fylte 16 år. Det er små kjønnsforskjeller både når det gjelder starttidspunkt og andel som har begynt å øvelseskjøre. Det er likevel store kjønnsforskjeller i omfang av privat øvelseskjøring; menn øvelseskjører dobbelt så mye privat som kvinner. Framtidig behov for bil, det å spare penger samt ønske om å bli en sikrere sjåfør er av stor betydning for privat øvelseskjøring. Det å ha lite tid og overskudd, lite kunnskap om krav til øvelseskjøring, samt forventning om å ikke ha råd til å ta førerkort reduserer omfang av privat øvelseskjøring. Både ledsagere og 16-/17-åringer vektlegger sikkerhet som motiv for øvelseskjøring, men mange kjenner ikke til den gunstige effekten et stort omfang av øvelseskjøring kan ha for ulykkesrisikoen etter ervervet førerkort. Følgelig kan informasjon om hvor mye øvelseskjøring som er optimalt forventes å øke omfang av privat øvelseskjøring.

---

**Title:** Amount of driver training with a lay instructor among adolescents aged 16 and 17

**Author(s):** Pål Ulleberg

TØI report 675/2003  
Oslo: 2003-08  
63 pages  
ISBN 82-480-0376-0  
ISSN 0802-0175

**Financed by:**

Norwegian Public Road Administration

**Project:** 2783 Amount of driver training with a lay instructor

**Project manager:** Pål Ulleberg

**Quality manager:** Fridulv Sagberg

**Key words:**

Driver training; Adolescents; Traffic safety

**Summary:**

The report is based upon a national survey among 16- and 17 years old adolescents. The majority had started driver training with a lay instructor. Most started training shortly after they were 16 years old. There are small gender differences in both the starting age and the proportion of the adolescents who have started driver training. However, there are large differences in the amount of training; men are found to drive twice the amount of women. A future need for a car, reducing the expenses related to training at driving schools, and an intention to be a safe driver are the most important motives for driver training. Having little spare time, reduced surplus of energy, and the expectation of not being able to afford a driver licence reduce the amount of driving. Lack of knowledge of what is permitted during private driver training also reduces the amount of training. Both the lay instructors and the adolescents emphasise safety as one of the main motives for driver training. However, several are not aware of the favourable effect a large amount of driver training has on post-licensing crash risk. Thus, information about the optimal level of driver training can be expected to increase the amount of driver training.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

---

# Forord

Å stimulere til økt mengdetrening før man får førerkort er ett av Vegvesenets satsingsområder for økt trafikksikkerhet blant unge førere. Tidligere undersøkelser gjort av TØI tyder på at det optimale omfanget av øvelseskjøring, når det gjelder virkning på det samlede ulykkestall, ligger på minst 4000 km. I og med at gjennomsnittlig omfang av øvelseskjøring synes å være på omkring halvparten av denne anbefalingen, innebærer dette at omfanget av øvelseskjøring bør fordobles i forhold til det som antas å være dagens nivå. Dette tilsier at flere tiltak må settes inn for å stimulere til økt mengdetrening. Målet med denne undersøkelsen er å kartlegge hva som kjennetegner privat øvelseskjøring og hva som påvirker omfanget av dette. Slik kunnskap kan gi et bedre grunnlag for hva man bør legge vekt på for å stimulere til økt omfang av privat øvelseskjøring.

Undersøkelsen er utført på oppdrag fra Vegdirektoratet. Kontaktperson for prosjektet har vært Marit Aasen Heggdal. Prosjektleder ved TØI har vært forsker Pål Ulleberg, som har skrevet rapporten. Forskningsleder Fridulv Sagberg har hatt ansvaret for kvalitetssikringen. Sekretær Laila Aastorp Andersen har tilrettelagt rapporten for trykking.

Oslo, august 2003  
Transportøkonomisk institutt

*Sønneve Ølnes*  
fung. instituttsjef

*Marika Kolbenstvedt*  
avdelingsleder



# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>I</b>
<b>Summary</b> .....	<b>i</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Gjennomføring av undersøkelsen</b> .....	<b>3</b>
2.1 Gjennomføring og utvalg .....	3
<b>3 Resultater</b> .....	<b>5</b>
3.1 Omfang av privat øvelseskjøring .....	5
3.2 Innhold i privat øvelseskjøring .....	10
3.3 Vurdering av forhold som fremmer og hindrer privat øvelseskjøring .....	16
3.4 Interaksjon 16/17-åring og ledsager under øvelseskjøring .....	23
3.5 Informasjon og kunnskap om privat øvelseskjøring .....	24
3.6 Holdninger til trafiksikkerhet og privat øvelseskjøring.....	29
3.7 Hva påvirker omfang av privat øvelseskjøring?.....	30
3.8 Hva har sammenheng med om man har begynt å øvelseskjøre eller ikke? .....	34
<b>4 Hovedfunn og konklusjoner</b> .....	<b>37</b>
4.1 Avsluttende kommentar.....	38
<b>5 Litteraturliste</b> .....	<b>40</b>
<b>Vedlegg I</b> .....	<b>43</b>
<b>Vedlegg II</b> .....	<b>45</b>
Estimert av omfang av privat øvelseskjøring før fylte 18 år .....	45
<b>Vedlegg III</b> .....	<b>47</b>
Tabell ii. Faktoranalyse av forhold som 16/17-åring mener fremmer eller hindrer privat øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon. ....	47
Tabell iii. Faktoranalyse av forhold som ledsager mener fremmer eller hindrer privat øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon. ....	48
Tabell iv. Faktoranalyse av spørsmål om interaksjon ledsager/16-17-åring under privat øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon. ....	49
Tabell v. Faktoranalyse av holdninger til trafiksikkerhet og øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon. ....	50
<b>Vedlegg IV</b> .....	<b>51</b>
Spørreskjema .....	51



**Sammendrag:**

# Omfang av privat øvelseskjøring blant ungdom på 16 og 17 år

Å stimulere til økt mengdetrening er ett av Vegvesenets satsingsområder for trafikksikkerhet. Den foreliggende undersøkelsen har til hensikt å avdekke hva som karakteriserer øvelseskjøring med privat ledsager og forhold som påvirker omfang av privat øvelseskjøring.

Rapporten bygger på en landsomfattende undersøkelse blant 16- og 17-åringer og deres ledsagere under privat øvelseskjøring. 22 prosent av de som fikk tilsendt spørreskjema, returnerte dette i utfylt stand. De fleste (82 %) av dem som deltok i undersøkelsen har begynt å øvelseskjøre privat, og av disse starter mange å øvelseskjøre rett etter at de fyller 16 år. I gjennomsnitt kjøres det en og en halv tur i uka. Den typiske øvelsestur med privat ledsager er av 45 minutters varighet og av 15 km lengde. De fleste øvingsturene planlegges ikke på forhånd, og 60 % av turene gjøres i kombinasjon med andre kjøreformål (ærend, besøk og lignende).

Det er små kjønnsforskjeller både når det gjelder starttidspunkt og andel som har begynt å øvelseskjøre privat. Det er likevel store kjønnsforskjeller i omfang av privat øvelseskjøring, menn øvelseskjører dobbelt så mye privat som kvinner. Dette medfører at menn trener under mer varierte forhold enn kvinner, som på sin side ser ut til å trene mest på tekniske ferdigheter. Mye av kjønnsforskjellene kan forklares ut i fra at menn har langt større interesse for bil enn det kvinner har, samtidig som de opplever mer påvirkning fra venner og foreldre til å øvelseskjøre privat. I tillegg er menn mer tilbøyelige til å kombinere øvelseskjøring med andre kjøreformål, noe som øker omfanget kraftig.

Både 16/17-åringene og ledsagere oppgir framtidig behov for bil og ønske om det å bli en bedre/sikrere sjåfør å være av stor betydning for at de øvelseskjører privat eller har tenkt å begynne med det. I tillegg er ønsket om å spare penger en viktig faktor. Det å ha lite tid og overskudd samt forventning om å ikke ha råd til å ta førerkort eller til å ha egen bil, reduserer omfang av privat øvelseskjøring. Likeledes ser mangel på kunnskap om privat øvelseskjøring ut til å redusere omfanget. Det er først og fremst troen på at det er begrensninger på hvor man kan kjøre som karakteriserer de med lite kunnskap. Det er for øvrig store fylkesvise forskjeller i andel som har mottatt

kursmateriell og deltatt på informasjonskveld om privat øvelseskjøring.

Ledsagers væremåte under øvingsturene virker også inn på omfang. Det å øve med en ledsager som lett blir irritert, utålmodig og kontinuerlig korrigerer under kjøreturen, har en negativ effekt på omfanget. Imidlertid oppleves få ledsagere å være på denne måten. Et noe uventet funn er at det å øve med en ledsager som i stor grad foreslår og planlegger øvingsturen, samt forteller hva som ble gjort riktig og feil etterpå også har en negativ effekt på omfanget. Dette kan gjenspeile at ledsager overlater lite kontroll og medbestemmelse til 16/17-åringen, noe som kan virke demotiverende.

På grunnlag av undersøkelsen kan en gi følgende anbefalinger for å øke omfang av privat øvelseskjøring:

- For å få et tilfredsstillende omfang av øvelseskjøring er det viktig at man starter tidlig med øvelseskjøring og kjører mye fra starten av. Dette tilsier at informasjonsaktiviteten må starte før man fyller 16 år.
- Både ledsager og 16/17-åring legger stor vekt på sikkerhet som motiv for å øvelseskjøre. På samme tid synes ikke mange å kjenne til den gunstige effekten et stort omfang av øvelseskjøring kan ha for ulykkesrisikoen når man slippes løs på egen hånd i trafikken. Følgelig kan informasjon om hvor mye øvelseskjøring som er optimalt, forventes å bidra til en økning i omfang av privat øvelseskjøring.
- Mange foreldre/foresatte ønsker et grundig veiledningshefte og et kurs i å være ledsager. Det skulle være relativt enkelt å utarbeide et grundigere veiledningshefte i tillegg til det som gis ut til 16 åringer og ledsagere i dag.
- Det er behov for å informere flere om at det ikke er noen begrensninger på hvor man kan kjøre og at man kan ha passasjer i bilen under privat øvelseskjøring. Dette gjelder spesielt innen enkelte fylker der informasjonsvirksomheten om privat øvelseskjøring er lite utbredt.

- Det anbefales i særlig grad å fokusere på at unge kvinner øker sitt omfang av øvelseskjøring før de får førerkort.
- Foreldre/foresatte og 16/17-åringer bør oppfordres til å benytte alle anledninger som byr seg til å foreta kombinert øvelseskjøring. Dette er på mange måter fordelaktig; risikoen ved privat øvelseskjøring antas å være svært lav, man overvinner de største barrierene mot å øvelseskjøre (mangel på tid og overskudd, økonomi), og det er god grunn til å tro at dette ikke vil øke antallet trafikkulykker totalt sett da kombinert øvelseskjøring ikke bidrar til noen ekstra eksponering i trafikken.
- Fra 1. juli 2003 må alle som fyller 16 år ha gjennomført et obligatorisk trafikalt grunnkurs på 16 timer før man får lov til å øvelseskjøre privat. Med tanke på at det er viktig å starte så tidlig som mulig å øvelseskjøre, anbefales det å stimulere ungdom til å ta kurset enten før eller rett etter at de fyller 16 år. Et slikt kurs gir en god mulighet for å informere alle om den positive effekten et stort omfang av øvelseskjøring kan ha på ulykkesrisiko når man ferdes i trafikken på egen hånd.



**Summary:**

# Amount of driver training with a lay instructor among adolescents aged 16 and 17

To increase the amount of pre-licensing driver training is one of the Norwegian Public Road Administration's main areas of interest. This is because driver training is thought to reduce post-licensing crash-risk among novice drivers. The aim of the present study is to examine characteristics of private driver training and to identify factors affecting the amount of this kind of driver training. Private driver training refers to on-the-road training with a lay instructor (e.g. a family member or an acquaintance) who is at least 25 years old and has held a driver licence for no less than 5 years.

The report is based upon a national survey among 16- and 17 years old adolescents in Norway. The majority of the adolescents (82 %) had started driver training with a lay instructor. Most of those who had started training begun shortly after they were 16 years old. On average, the adolescents drive one and a half tour during a week with a lay instructor. The typical training tour lasts for 45 minutes and is 15 km of length. Most of the tours are not planned ahead and 61 % of the tours are conducted in combination with other driving purposes, such as shopping, visits etc.

There are small gender differences in both the starting age and the proportion of the adolescents who have started driver training with a lay instructor. However, there are large differences in the amount of training with a lay instructor; men are found to drive twice the amount of women. The main explanation is a greater interest in cars and driving among men. In addition, men experience that friends and parents influence them to conduct driver training to a larger extent than women do. Men are also more likely to train in combination with other driving purposes.

Both the adolescents and their lay instructors state "a future need for a car" and "learning to be a safe driver" as the most important reasons for driver training. Reducing the expenses related to training at driving schools is also of importance.

Having limited spare time, reduced surplus of energy, and the expectation of not being able to afford either a driver licence or a car reduce the amount of driving with a lay instructor. Lack of knowledge of what is permitted

during private driving training also reduces the amount of training.

The manner of the instructors behaviour during training also influences the amount of driver training. Training with an instructor who easily becomes irritated, impatient and continually corrects the adolescents during driving reduces the amount of training. However, few instructors are perceived to act like this. A rather unexpected result is that driving with a lay instructor who plans the tour ahead, explains what is done correctly and incorrectly during driving and who give their approval when something is done right also seems to lessen the amount of driver training. A possible explanation is that the instructor leaves the adolescent little control and codetermination, which easily can reduce the motivation to conduct driver training.

The following recommendations are given in order to increase the amount of driver training with a lay instructor:

- To achieve a satisfactory amount of driver training it is important to start as early as possible and to drive a lot from the start. This suggests that information about private driver training should be given before the adolescent become 16 years of age.
- Both the lay instructors and the adolescents emphasise safety as a one of the main motives for driver training. At the same time, several are not aware of the favourable effect a large amount of driver training has on post-licensing crash risk. Thus, information about the optimal level of driver training concerning post-licensing crash risk can be expected to increase the amount of driver training.
- Several of the lay instructors wish for a thorough instruction booklet/brochure providing advice and suggestions on how to be a lay instructor and what elements to focus on during driver training.
- It is a need to inform the adolescents and their lay instructors that there are no limitations pertaining to where one can drive during private

driver training and that it is allowed to carry passengers during driver training.

- It is of special importance to increase the amount of driver training among young women.
- It is recommended to encourage conducting driver training in combination with other driving purposes (shopping, visits etc.). The advantages are several; the risk during driver training with a lay instructor is found to be very low, and some of the greatest obstacles against driver training are reduced (lack of time and lack of surplus/-energy, economy).

Furthermore, combining driver training with other driving purposes will probably not increase the total number of traffic accidents because combined driver training will not cause any extra exposure in traffic.

# 1 Innledning

Å stimulere til økt omfang av øvelseskjøring er et av Vegvesenets satsingsområder for økt trafikkikkerhet blant unge førere. Bakgrunnen er at unge føreres risiko for å bli involvert i en trafikkulykke, synker drastisk i løpet av det første året etter førerprøven (Maycock, 1991; Sagberg, 2000). Eksempelvis reduseres ulykkesrisikoen for unge norske førere med 50 % i løpet av de første ni månedene etter at man har fått førerkort (Sagberg, 2000).

Det er nærliggende å tro at reduksjonen i ulykkesrisiko skyldes økt erfaring i å ferdes i trafikken. En måte å tilegne seg slik erfaring på uten å måtte kjøre alene, er å øvelseskjøre sammen med en ledsager, enten med en kjøreskolelærer eller med en privatperson. Dette antas å være en trygg måte å tilegne seg kjøreefaring på før man slippes løs i trafikken på egen hånd. En slik type erfaring forventes å gi lavere ulykkesrisiko etter førerprøven.

Erfaringer fra Sverige støtter opp om den positive effekten på trafikkikkerhet som mengdetrening kan ha. Da aldersgrensen for privat øvelseskjøring ble senket til 16 år i Sverige i 1993, økte det gjennomsnittlige omfang av øvelseskjøring med det dobbelte. Samtidig sank ulykkesrisikoen med 15 % de 2 første årene etter førerprøven for de som tok førerkort etter at reformen ble innført, sammenlignet med ulykkesrisikoen før aldersgrensen ble senket (Gregersen m fl., 2000). En annen positiv effekt er at øvelseskjøring er forbundet med svært lav ulykkesrisiko. Denne er såpass lav at risikoen er beregnet til å være lavere enn når ledsager kjører alene (Gregersen & Nyberg, 2002). Følgelig tyder svenske studier på at øvelseskjøring har en svært gunstig effekt på sikkerhet både før og etter at unge førere slippes løs i trafikken på egen hånd.

I Norge ble aldersgrensen for privat øvelseskjøring senket til 16 år i 1994. Samtidig ble alle restriksjoner på hvor man kan øvelseskjøre med privat ledsager opphevet. Evaluering av 16-årsgrensen i Norge har imidlertid konkludert med at de som tok førerkort etter at aldersgrensen ble senket, ikke hadde lavere ulykkesrisiko etter førerprøven (Sagberg, 2000). Dette skyldes sannsynligvis at økningen i omfanget av øvelseskjøring var relativt beskjeden etter at aldersgrensen ble senket. Dette tyder på at det å senke aldersgrensen ikke er nok i seg selv for å øke omfanget av øvelseskjøring.

Et nylig gjennomført studie av unge bilførere i Norge tyder på at øvelseskjøringen bør være av et visst omfang før dette resulterer i økt sikkerhet etter at man har fått førerkort. Sagberg (2002) fant at risikoen for å bli innblandet i en ulykke etter førerprøven var avhengig av at øvelseskjøringen følger en omvendt u-kurve. De som hadde mellom 11 og 25 turer privat øvelseskjøring hadde høyere uhellsinnblanding enn både de som hadde mindre øvelseskjøring og de som hadde mer enn 25 turer. Den mest nærliggende forklaringen, er at de som har kjørt lite før førerprøven, har lavere risiko fordi de er usikre og kjører mer forsiktig. De som har middels omfang av øvelseskjøring, kan tenkes å ha kjørt tilstrekkelig til å få redusert usikkerheten, slik at de i større grad tar sjanser, uten at erfaringen er tilstrekkelig til å mestre de situasjonene de kommer opp i. Denne typen erfaring ser derimot de med mer enn 25 turer ut til å ha, noe som gjenspeilte seg i en lavere ulykkesrisiko for denne gruppen. På grunnlag av resultatene anbefalte Sagberg (2002) at omfang av øvelseskjøring bør ligge på minst 4000 km. Beregninger gjort tidligere tyder på at gjennomsnittlig omfang av øvelseskjøring er omkring halvparten av denne anbefalingen. Dette innebærer at omfanget av øvelseskjøring bør fordobles i forhold til det som antas å være dagens nivå.

Med dette som utgangspunkt kan man slutte at mengdetrening har en ulykkesreduserende virkning etter at man har tatt førerkort, forutsatt at man øver i en tilstrekkelig mengde. Da dagens nivå på mengdetrening synes å være for lavt til å kunne oppnå en slik gunstig effekt, er det nærliggende å tro at ytterligere tiltak må settes inn for å stimulere til økt mengdetrening. Målet med denne undersøkelsen er å kartlegge hva som kjennetegner privat øvelseskjøring og hva som påvirker omfanget av dette. Slik kunnskap kan gi et bedre grunnlag for hva man bør legge vekt på for å stimulere til økt omfang av privat øvelseskjøring.

## 2 Gjennomføring av undersøkelsen

### 2.1 Gjennomføring og utvalg

2750 ungdom i alderen 16 og 17 år fra hele landet ble trukket ut tilfeldig fra det sentrale folkeregisteret. Utvalget ble trukket i april 2002 og spørreskjema sendt ut til halvparten av utvalget i mai og til den resterende halvparten i september.

Sammen med spørreskjemaet som 16 og 17-åringene fikk tilsendt, var også et separat spørreskjema som skulle besvares av den som vanligvis var ledsager under øvelseskjøring. 16-/17-åringer som ikke hadde begynt å øvelseskjøre, ble anmodet om å la en av sine nærmeste foresatte besvare skjemaet. Ledsager/foresatt ble bedt om å legge skjemaet i en separat svarkonvolutt etter at de hadde fylt det ut, og denne svarkonvolutt ble deretter lagt inn i 16/17-årings svarkonvolutt. Både 16/17-åring og ledsager/foresatt hadde det samme identitetsnummeret påtrykt på sine skjema, slik at svarene fra de to kunne sammenholdes i enkelte analyser.

Av de 2750 utsendte spørreskjemaene ble 39 skjema returnert pga ukjent adresse. Av de resterende 2711 skjemaene ble 594 returnert utfylt. 590 av disse inneholdt også utfylt skjema fra ledsager/nærmeste foresatte. Dette gav en svarprosent på 22. Noe av forklaringen på den relativt lave svarprosenten er nok at alle i utvalget var 16 eller 17 år gamle da utvalget ble trukket i april. Dette resulterte i at flere av de som fikk tilsendt skjema i september var fylt 18 år, og dermed unnlot å svare på undersøkelsen<sup>1</sup>.

Tabell 1 viser kjønn og alderskvartal for de 16- og 17-åringene som besvarte spørreskjemaet. Som det fremgår av tabellen er det litt flere kvinner enn menn som svarte på undersøkelsen. Kjønnfordelingen er grovt sett lik i de ulike aldersgruppene.

Tabellen viser at det var relativt få personer i alderen i 1. kvartal 16 år. (dvs at de var mellom 16 år og 16 år og 3 måneder gamle da de besvarte spørreskjemaet) og 2. kvartal 17 år (mellom 17 år og 3 mnd og 17 år og 6 mnd gamle). Årsaken er en forsinkelse på 1 ½ måned fra utvalget ble trukket til skjema ble sendt ut<sup>2</sup>. Dermed var mange av disse gått over i aldersgruppen 16 år, 2. kvartal da de mottok skjemaet. Grunnen til at det er få personer i alderen 2. kvartal 17 år, er at alle de som var fylt 17 år i april fikk tilsendt skjemaet i september<sup>3</sup>. Da hadde det gått 5 måneder siden utvalget ble trukket, følgelig var det få som var i denne alderen da de fylte ut skjemaet<sup>4</sup>.

På grunn av det lave antallet personer i aldersgruppen 16 år 1. kvartal og 17 år 2. kvartal, er disse aldersgruppene utelatt fra enkelte analyser som ser på omfang av øvelseskjøring etter aldersgruppe.

<sup>1</sup> Det var opprinnelig tenkt å sende ut skjema til alle i mai 2002. Imidlertid fikk halvparten isteden tilsendt skjemaet i september etter oppdragsgivers ønske. Forøvrig var svarprosenten for de som fikk tilsendt skjema i mai lik 26,5 %, mens den for september var 17,5 %.

<sup>2</sup> Forsinkelsen skyldes ventetid på tillatelse fra Skattedirektoratet før utvalget ble utlevert

<sup>3</sup> At dette kun inkluderte de som var fylt 17 år i april, beror på en misforståelse mht. koding av identitetsnummer

<sup>4</sup> Det er likevel endel personer i aldersgruppen 17 år 1. kvartal. Dette skyldes at flere av de som var 16 år i april 2002 var blitt 17 år i mai.

**Tabell 1.** Kjønn og alderskvartal for 16- og 17-åringene som deltok i undersøkelsen.  
TØI rapport 675/2003

<b>Alder da skjemaet ble fylt ut</b>	<b>Kvinne</b>	<b>Mann</b>	<b>Total</b>
16 år 1.kvartal	11 (55 %)	9 (45 %)	20
16 år 2.kvartal	51 (56 %)	40 (44 %)	91
16 år 3.kvartal	50 (56 %)	40 (44 %)	90
16 år 4.kvartal	61 (56 %)	48 (44 %)	109
17 år 1.kvartal	35 (53 %)	31 (47 %)	66
17 år 2.kvartal	4 (40 %)	6 (60 %)	10
17 år 3.kvartal	48 (53 %)	43 (47 %)	91
17 år 4.kvartal	43 (57 %)	33 (43 %)	76
18 år 1.kvartal	23 (59 %)	16 (41 %)	39
<b>Totalt</b>	<b>326 (55 %)</b>	<b>266 (45 %)</b>	<b>594</b>

To personer hadde ikke oppgitt kjønn, derfor er N = 594

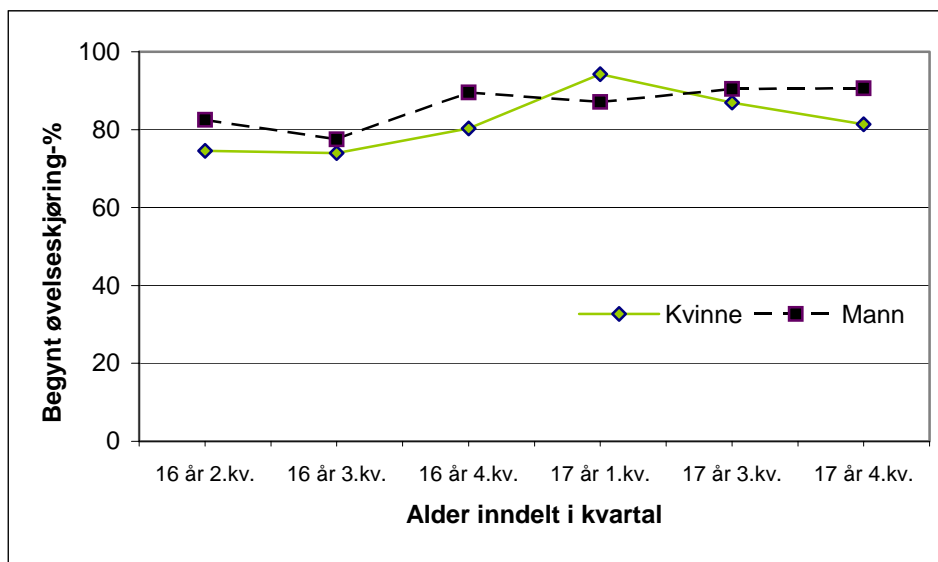
## 3 Resultater

### 3.1 Omfang av privat øvelseskjøring

#### Hovedresultater i kapitlet

- 82 % av 16-og 17-åringene som svarte på undersøkelsen har begynt å øvelseskjøre privat.
- De fleste av de som har begynt å øvelseskjøre med privat ledsager (61 %), startet rett etter de fylte 16 år. Innen fylte 17 år har andelen steget til 87 %.
- Det er små kjønnsforskjeller både når det gjelder starttidspunkt og andel som har begynt å øvelseskjøre privat.
- Det er likevel store kjønnsforskjeller i omfang av privat øvelseskjøring – menn øvelseskjører dobbelt så mye privat som kvinner.
- I gjennomsnitt kjøres det en og en halv tur i uka. Den gjennomsnittlige øvelsesturen med privat ledsager er av 45 minutters varighet og av 15 km lengde.
- Det er en svak tendens til at omfang av privat øvelseskjøring øker når man nærmer seg 18 år.

#### Små kjønns- og aldersforskjeller i andel som har begynt å øvelseskjøre

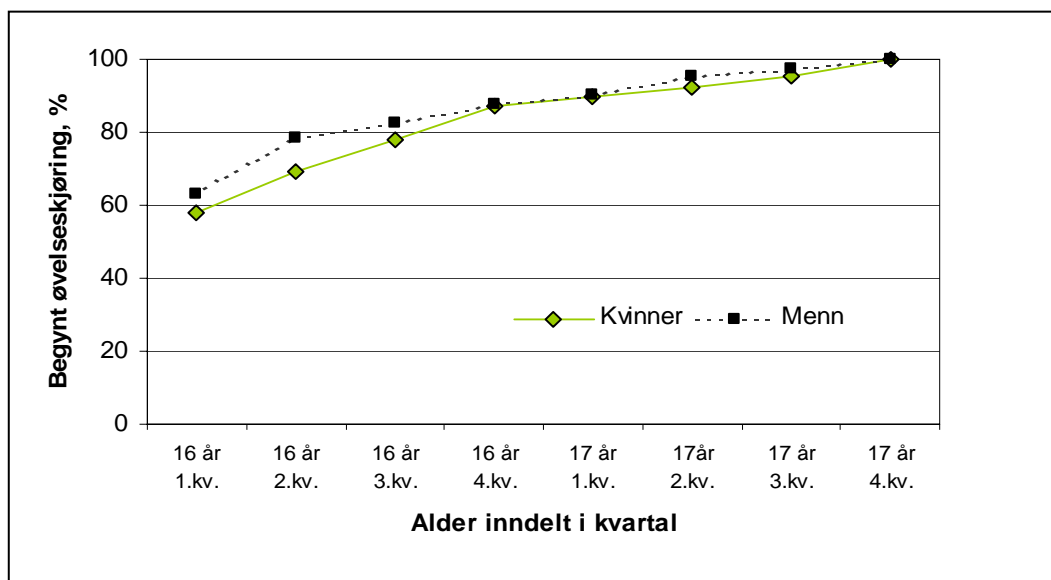


**Figur 1.** Andel av ungdom som har begynt å øvelseskjøre etter alder og kjønn. TØI rapport 675/2003.

Figur 1 viser at det er relativt små forskjeller i andel som har begynt å øvelseskjøre i forhold til kjønn og alder. Totalt sett er det en tendens til at litt flere menn enn kvinner

har begynt å øvelseskjøre, henholdsvis 83.8 % og 80.4 %. Forskjellen er imidlertid ikke statistisk signifikant. Figur 1 viser videre at det er en tendens til at andelen som har begynt å øvelseskjøre privat øker etter at man har fylt 17 år. 76 % av de som er under 17 år har begynt å øvelseskjøre privat mens tilsvarende tall for de over 17 år er 88 %.

### De fleste begynner å øvelseskjøre tidlig



**Figur 2.** Alder ved starttidspunkt for privat øvelseskjøring etter kjønn. Kumulativ fordeling i prosent. Omfatter bare de som har begynt å øvelseskjøre privat. TØI rapport 675/2003.

I undersøkelsen ble de som hadde begynt å øvelseskjøre, bedt om å oppgi hvor gamle de var da de begynte med dette. Figur 2 støtter konklusjonen i figur 1 mht. at de fleste starter å øvelseskjøre med privat ledsager tidlig. 61 % av de som øvelseskjører privat begynte kort tid etter at de hadde fylt 16 år, og innen fylte 17 år har andelen steget til 87 %. Det er ingen kjønnsforskjeller av betydning når det gjelder starttidspunkt for privat øvelseskjøring.

Sammenlignet med tidligere studier tyder dette på at andelen som begynner å øvelseskjøre før fylte 17 år har økt i løpet av de siste årene. Basert på en landsdekkende undersøkelse gjennomført i tidsrommet 1998-1999, fant Sagberg (2000) at 55 % av de som hadde øvelseskjørt privat, begynte før de fylte 17 år. En spørreundersøkelse gjennomført i 8 fylker i Norge fant at 77 % begynte å øvelseskjøre før de fylte 17 år (Flick, 1998). Imidlertid fant Moe (1998) at 65 % av 16-åringene begynte å øvelseskjøre straks de hadde fylt 16 år, men denne undersøkelsen var basert på ungdom i bare tre fylker.

### En og en halv øvingstur i uka med privat ledsager

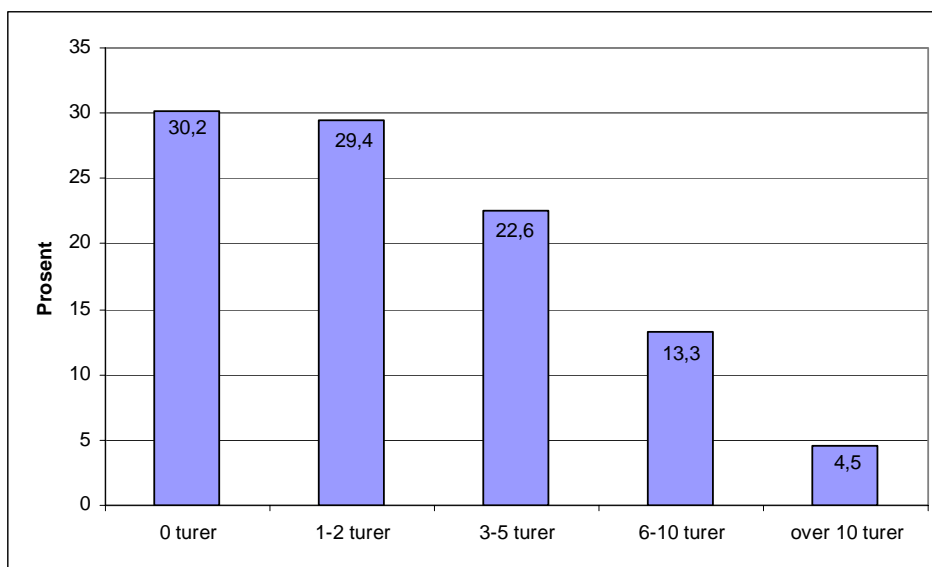
I undersøkelse ble tre indikatorer for omfang av privat øvelseskjøring benyttet:

- Antall *turer* med privat øvelseskjøring i løpet av de siste 14 dager. I tillegg ble respondenten også bedt om å oppgi antall slike turer i løpet av siste måned.
- Antall *timer* brukt til privat øvelseskjøring i løpet av de siste 14 dager.



- Antall *kjørte kilometer* under privat øvelseskjøring i løpet av de siste 14 dager.

I gjennomsnitt oppga de som hadde begynt å øvelseskjøre, at de hadde kjørt 3,3 turer med privat ledsager i løpet av de siste 14 dagene, dvs i overkant av 1 ½ tur i uka. I figur 3 er spredning i antall turer kjørt med privat ledsager i løpet av de siste 14 dager presentert. En relativt høy andel (30,2 %) av de som har begynt å øvelseskjøre oppga at de ikke hadde kjørt noen turer i løpet av de siste to uker. Av de som har øvelseskjørt i løpet av de siste 14 dager, rapporterer de fleste mellom en og fem turer i løpet av denne perioden. Imidlertid ser det ut til at enkelte har et utstrakt omfang av privat øvelseskjøring, med over 10 turer i løpet av de siste 14 dager.



**Figur 3.** Antall turer med privat øvelseskjøring i løpet av de siste 14 dager. Omfatter bare ungdom som har begynt å øvelseskjøre privat. Tall i prosent. TØI rapport 675/2003.

Det er verd å nevne at kategoriseringen som er foretatt i figur 3 til en viss grad tilslører at fordelingen for antall turer med privat øvelseskjøring egentlig er svært skjevfordelt. I dette tilfellet innebærer det at de fleste av ungdommene har kjørt 0-5 turer, mens enkelte rapporterer opptil 40 turer (!) i løpet av de siste 14 dager. Denne skjevfordelingen vil bli tatt hensyn til i noen av de videre analysene<sup>5</sup>. I vedlegg 1 er fordelingene for antall timer og antall kjørte kilometer med privat ledsager presentert. Disse gir samme konklusjon som for antall turer – alle indikatorene er temmelig skjevfordelte.

En måte å ta hensyn til denne skjevfordelingen er å fjerne de 5 % som har størst omfang av privat øvelseskjøring før man sammenligner aldersgruppene. I dette tilfellet ble det valgt å utelate de 5 % som hadde flest kjørte kilometer med privat øvelseskjøring i løpet av de siste 14 dager. Dette innebærer at analysene ikke blir så sårbare for ”ekstremverdier” innen de gruppene man sammenligner. Tabell 2 viser effekten av å utelate de 5 % med flest kjørte kilometer på de ulike gjennomsnittsmål.

<sup>5</sup> Årsaken til dette er at flere av de påfølgende analysene er basert på *gjennomsnittsverdier* for omfang av privat øvelseskjøring. Når fordelingen på en variabel er svært skjevfordelt, slik som for omfang av privat øvelseskjøring, vil gjennomsnittsverdien gi et misvisende bilde. Grunnen til dette er at ekstremt høye verdier bidrar til å øke gjennomsnittsverdien kraftig, slik at de fleste i utvalget egentlig skårer under gjennomsnittsverdien.

**Tabell 2.** Gjennomsnittlig omfang av privat øvelseskjøring. Standardavvik i parentes. Omfatter de som har begynt å øvelseskjøre privat. TØI rapport 675/2003.

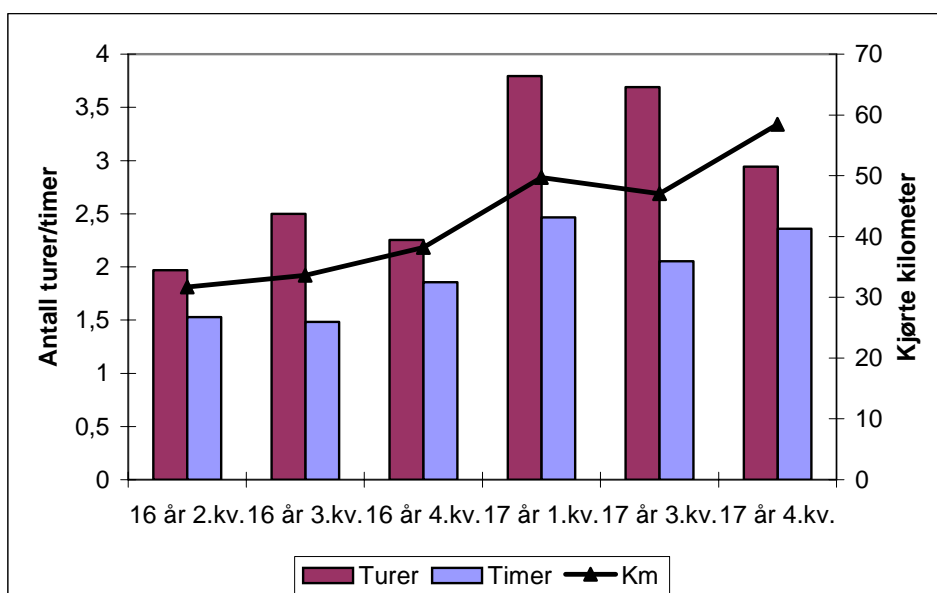
	<b>Totalt (n = 435)</b>
Antall turer øvelseskjørt siste 14 dager	3.3 (4.5)
- trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	2.8 (3.8)
Antall timer øvelseskjørt siste 14 dager	2.4 (3.2)
- trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	2.0 (2.4)
Antall kjørte kilometer siste 14 dager	65.5 (114.1)
- trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	41.6 (56.3)
Antall turer øvelseskjørt siste måned	6.9 (9.3)
- trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	6.1 (8.5)

1) De 5 % med flest kjørte kilometer er utelatt

Med utgangspunkt i trimmet gjennomsnitt kjøres det i underkant av tre øvingsturer i løpet av to uker. Tar man hensyn til antall timer og kilometer kjørt i forbindelse med øving, innebærer dette at en gjennomsnittlig tur med privat øvelseskjøring varer i ca 45 minutter og det kjøres 15 km.

### Tendens til økning i omfang av øvelseskjøring etter alder

I figur 4 kan man se en tendens til en økning i omfang av privat øvelseskjøring gjør et hopp etter at man har fylt 17 år. Antall turer ser ut til å synke litt rett før man fyller 18 år, men til gjengjeld øker lengden av turene i denne perioden. Enveis AVOVA test viste en signifikant forskjell i antall turer mellom aldersgruppene ( $F(5, 400) = 2.70, p = 0.02$ ), mens forskjellene i antall timer og kjørte kilometer ikke var signifikante ( $p = 0.09$  og  $p = 0.11$ ). En ytterligere analyse ble gjort for å undersøke om antall kilometer kjørt pr. time økte med alder. Analysen viste ingen forskjeller av betydning mellom de ulike aldersgruppene.



**Figur 4.** Trimmet gjennomsnittlig antall turer, timer og kjørte kilometer brukt til privat øvelseskjøring de siste 2 ukene etter alder. Kun ungdom som har begynt å øvelseskjøre privat. TØI rapport 675/2003.

## Store kjønnsforskjeller i omfang av øvelseskjøring

Som vist i forrige avsnitt er det små kjønnsforskjeller med henhold til starttidspunkt og andel av 16- og 17-åringer som har begynt å øvelseskjøre. Imidlertid er det relativt store kjønnsforskjeller i *omfang* av privat øvelseskjøring, noe som fremgår av tabell 3.

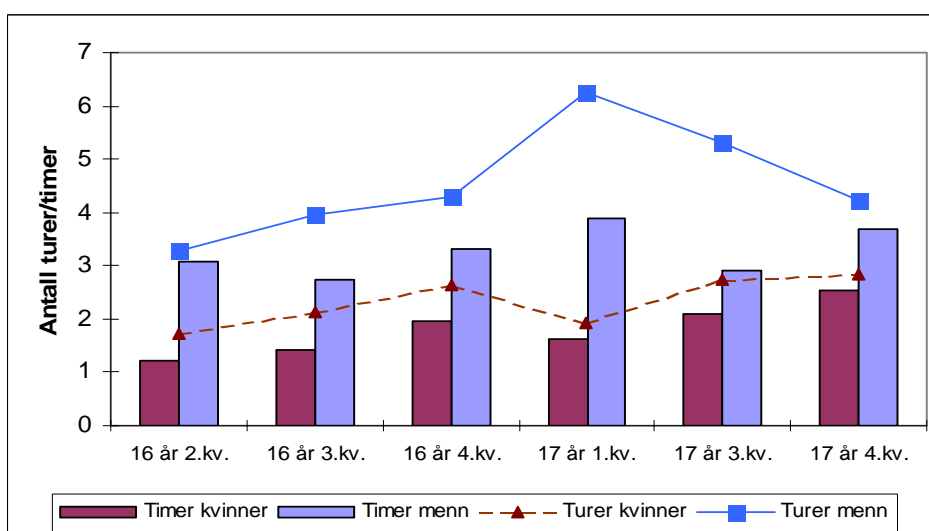
**Tabell 3.** Gjennomsnittlig omfang av privat øvelseskjøring etter kjønn. Standardavvik i parentes. Omfatter kun de som har begynt å øvelseskjøre privat. TØI rapport 675/2003.

	Kvinner (n = 232)	Menn (n = 203)	t-verdi
Antall turer øvelseskjørt siste 14 dager	2.3 (3.4)	4.5 (5.5)	5.00*
-trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	1.9 (2.4)	3.9 (4.8)	5.14*
Antall timer øvelseskjørt siste 14 dager	1.8 (2.5)	3.2 (3.7)	4.44*
-trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	1.4 (1.7)	2.5 (2.9)	4.05*
Antall kjørte kilometer siste 14 dager	52.7 (117.2)	85.7 (119.6)	2.92*
- trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	34.1 (52.7)	51.9 (60.4)	2.92*
Antall turer øvelseskjørt siste måned	4.76 (5.99)	9.46 (11.60)	5.45*
-trimmet gjennomsnitt <sup>1)</sup>	4.17 (4.99)	8.61 (11.32)	4.97*

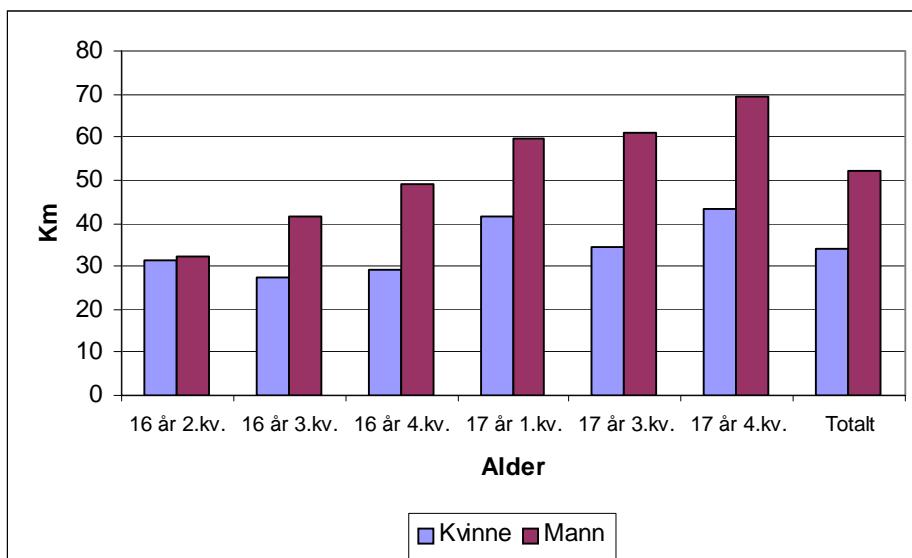
\* p < 0.01. <sup>1)</sup> Innebærer at de 5 % med flest kjørte km er utelatt.

Tabell 3 gir et entydig bilde – menn har langt større omfang av privat øvelseskjøring enn kvinner. Tendensen er like klar om vi utelater de 5 % som oppgir at de øvelseskjører mest. Dette gjelder i særlig grad antallet øvingsturer, som er dobbelt så hyppig blant menn. Forskjellene er ikke fullt så store mht øvingstimer og øvingskilometer. Dette tyder på at menn kjører langt flere øvingsturer, men disse er av forholdsvis kort varighet og lengde. Forøvrig er estimert omfang av privat øvelseskjøring fram til fylte 18 år for menn og kvinner presentert i vedlegg II. Kjønnsforskjellene i mengdetrening stemmer forøvrig godt overens med tidligere funn. Basert på en undersøkelse blant 16- og 17-åringer i tre norske fylker, konkluderte Moe (1998) med at menn hadde 53 % mer kjørte øvingskilometer enn kvinner før de gikk opp til førerprøven. Ut i fra trimmet gjennomsnitt i tabell 3 har menn 52 % mer kjørte km enn kvinner.

I figur 5 og 6 er kjønnsforskjeller i omfang av øvelseskjøring innen de enkelte aldersgrupper undersøkt. Figurene gir en entydig konklusjon – det er betydelige kjønnsforskjeller innen alle aldersgruppene på de tre indikatorene for omfang av privat øvelseskjøring. På grunn av de relativt store kjønnsforskjellene på omfang av privat øvelseskjøring vil en rekke av de videre analysene bli presentert separat for menn og kvinner.



**Figur 5.** Gjennomsnittlig antall turer og timer brukt til privat øvelseskjøring siste 14 dager etter kjønn og alder. Trimmet gjennomsnitt. Omfatter kun de som har begynt å øvelseskjøre. TØI rapport 675/2003.



**Figur 6.** Gjennomsnittlig antall km øvelseskjørt privat i løpet av de siste 14 dager etter kjønn og alder. Trimmet gjennomsnitt. Omfatter bare de som har begynt å øvelseskjøre. TØI rapport 675/2003.

## 3.2 Innhold i privat øvelseskjøring

### Hovedresultater i kapitlet

Som tidligere vist er en gjennomsnittlig tur med privat øvelseskjøring av 45 minutter varighet og der det kjøres 15 km. Hva kjennetegner ellers privat øvelseskjøring?

- En typisk kjøretur med privat ledsager planlegges ikke på forhånd.
- 61 % alle øvingsturene foretas i kombinasjon med andre kjøreføremål. Menn driver kombinert øving i større grad enn kvinner.
- Menn øver mest på alle typer kjøring. Ett unntak er kjøretekniske ferdigheter, som kvinner øver mer på.
- Få øvingsturer foregår på motorvei, flest på landevei og i boligstrøk
- Far er oftest ledsager. Menn benytter seg av flere ledsagere enn kvinner, selv om tilgangen på ledsagere er lik.
- Nesten ingen rapporterte uhell under privat øvelseskjøring. De få uhellene som ble rapportert, omfattet bare materielle skader.

### Planlegging og samarbeid med trafikkskole

**Tabell 4.** Grad av planlegging involvert i privat øvelseskjøring (n = 482). TØI rapport 675/2003.

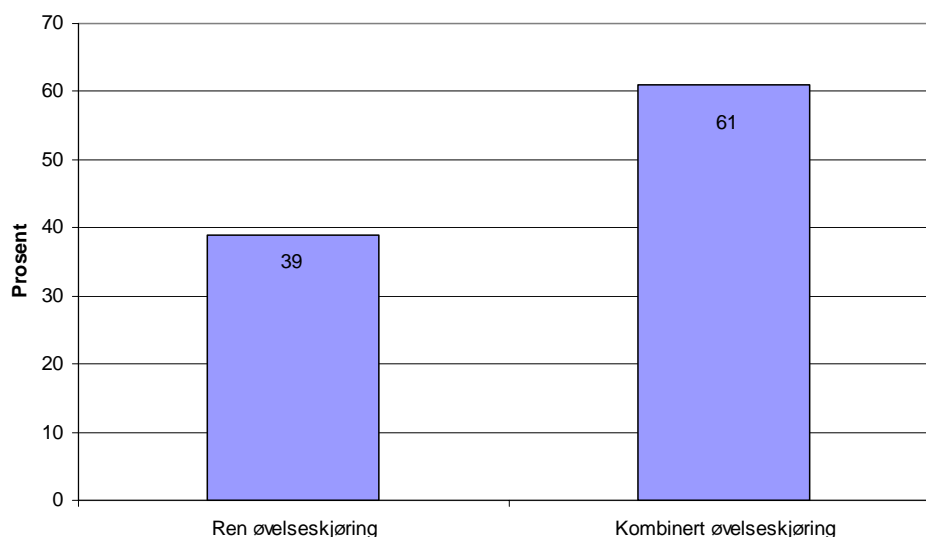
Øver i samarbeid med trafikkskole	7 %
Tar kjøretimer ved trafikkskole før man begynner å øvelseskjøre privat	5 %
Planlagt tidspunkt for øvelseskjøring*	20 %
Planlagt hva det skulle øves på*	11 %

\* Omfatter bare de som har øvelseskjørt 1 tur eller mer i løpet av siste 14 dager

Tabell 4 gir en indikasjon på grad av planlegging av privat øvelseskjøring og om dette skjer i samarbeid med trafikkskole. Av tabellen kan man se at svært få driver privat øvelseskjøring i samarbeid med trafikkskole. Enda færre oppgir at de tar kjøreskoletimer før de begynner å øvelseskjøre privat. Videre er det ikke så vanlig å planlegge verken tidspunkt for privat øvelseskjøring eller hva det skal øves på. Dette kan tyde på at mye av den private øvelseskjøringen skjer noenlunde spontant og uten at man i særlig grad planlegger hva man skal øve på. Forøvrig er det ingen kjønnsforskjeller av betydning når det gjelder disse spørsmålene.

### Mange kombinerer privat øvelseskjøring med andre kjøreformål

En forklaring på hvorfor så få planlegger tidspunkt og hva det skal øves på, kan være at en del av øvelseskjøringen foretas i forbindelse med andre kjøreformål (besøk, handle-turer, ferieturer med mer). Denne antagelsen støttes av at andelen øvingsturer i forbindelse med andre kjøreformål utgjør 61 % av alle øvingsturene kjørt siste 14 dager. Ergo kan bare 39 % av turene karakteriseres som "ren" øvelseskjøring.



**Figur 7.** Andel private øvingsturer med og uten kombinasjon med andre kjøreformål. Omfatter kun de som har kjørt en tur eller mer i løpet av de siste 14 dagene. TØI rapport 675/2003.

Omtrent tre av fire (73 %) oppgir at de har kombinert øvelseskjøring med andre kjøreformål i løpet av siste 14 dager. Som vist i tabell 5, ser det å kombinere privat øvelseskjøring med andre kjøreformål ut til å ha en positiv effekt på omfanget av privat øvelseskjøring. Hvis man sammenligner de som har kjørt *minst en tur i løpet av de siste 14 dager*, har de som kombinerer øvingsturer med andre formål i gjennomsnitt kjørt dobbelt så mange turer som de som bare benytter turene til privat øvelseskjøring.

Det er imidlertid ikke så stor forskjell i tid brukt til øvelseskjøring, kun en halv time skiller de to gruppene. Dette kan tyde på at mange av turene som kjøres med hensikter i tillegg til øvelseskjøring, er av relativt kort varighet. Når det gjelder antall kjørte kilometer, er forskjellen mellom gruppen litt større. Gruppen som kjører turer med hensikter i tillegg til øvelseskjøring kjører ca 50 % lengre enn de som bare bedriver privat øvelseskjøring under turene. Kort oppsummert ser det ut til at å kombinere privat øvelseskjøring med andre kjøreformål (handletur, besøk, med mer) har en positiv effekt på omfanget av øvelseskjøring.

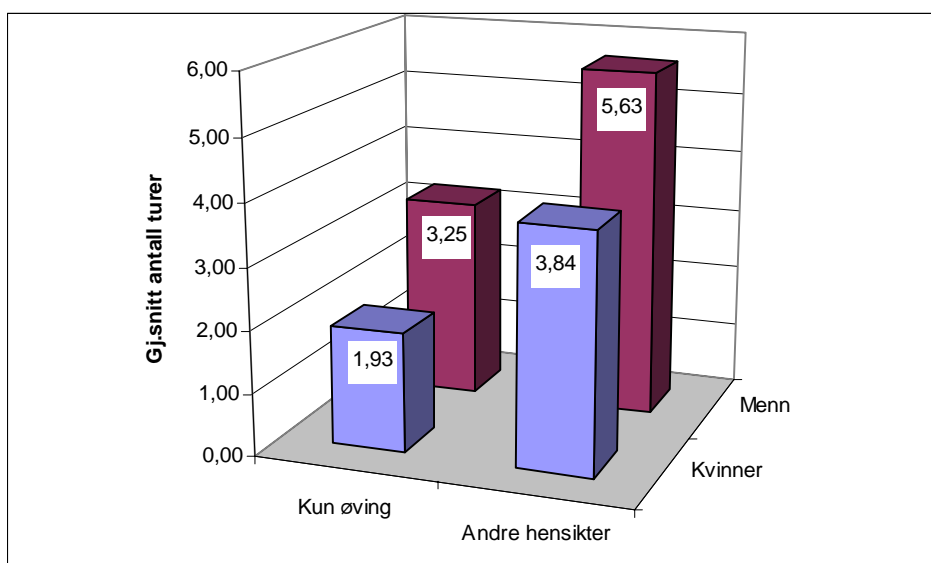
**Tabell 5.** Omfang av kombinert og ikke-kombinert øvelseskjøring. Omfatter de som har øvelseskjørt en eller flere turer de siste 14 dager. Standardavvik i parentes. TØI rapport 675/2003.

	Ikke kombinert n = 90	Kombinert n = 220	t-verdi
Gjennomsnittlig antall turer <sup>1)</sup>	2.43 (2.10)	4.83 (4.35)	6.67**
Gjennomsnittlig antall timer <sup>1)</sup>	2.52 (2.16)	3.05 (2.51)	1.99*
Gjennomsnittlig antall kjørte km <sup>1)</sup>	45.68 (49.26)	67.79 (61.49)	3.45**

\* p < .05, \*\*p < .001 <sup>1)</sup>Trimmet gjennomsnitt.

Siden det tidligere ble avdekket kjønnsforskjeller i omfang, er det relevant å undersøke om dette kan forklares ut i fra at menn i større grad enn kvinner driver kombinert øvelseskjøring. Andel som kombinerer øvelseskjøring med andre kjøreføremål er litt høyere blant menn enn kvinner, henholdsvis 80 og 65 prosent .

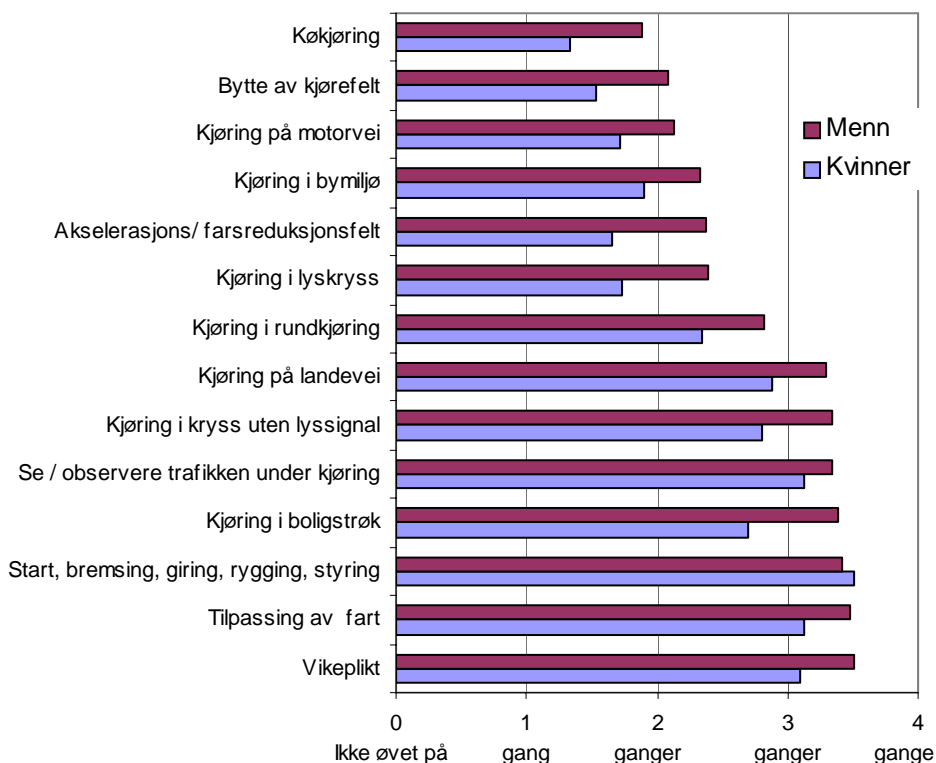
For å undersøke om dette kunne være en hovedforklaring på kjønnsforskjellene i omfang av mengdetrening, ble en toveis variansanalyse gjennomført. Denne viste signifikante hovedeffekter av kjønn ( $F(1, 305) = 10.44, p < .001$ ) og om turene hadde andre hensikter enn bare øvelseskjøring ( $F(1, 305) = 19.83, p < .001$ ). Det var ingen signifikant interaksjonseffekt mellom kjønn og det å drive kombinert øvelseskjøring. Resultatene tyder dermed på at det å kombinere øvelseskjøring med andre aktiviteter øker omfanget betraktelig for begge kjønn. Dette er illustrert i figur 8.



**Figur 8.** Gjennomsnittlig antall turer siste 14 dager etter kjønn og kombinert/ ikke-kombinert privat øvelseskjøring. Trimmet gjennomsnitt. Omfatter de som har øvelseskjørt minst en tur privat i løpet av de siste 14 dager. TØI rapport 675/2003.

Figur 9 viser at menn øver mer enn kvinner på alle momenter, med unntak av tekniske momenter (start, bremsing, giring, rygging, styring), som kvinner øver mer på. Dette kan tyde på at det relativt lave omfanget av privat øvelseskjøring blant kvinner gjør at en større andel av turene benyttes til å øve på kjøretekniske ferdigheter.

## Hva øves det på?

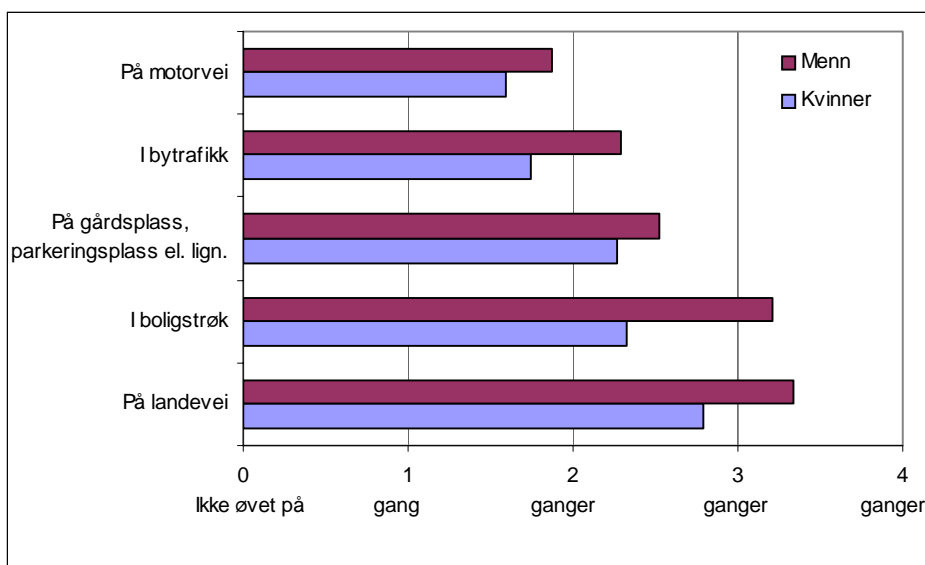


**Figur 9.** Elementer man har øvet på i løpet av de siste 14 dager. TØI rapport 675/2003.

Figur 9 viser at generelt sett det øves lite på køkjøring, kjøring på motorvei og tilhørende aktiviteter (bytte av kjørefelt, og kjøring i akselerasjons/reduksjonsfelt, felt). At det øves lite på køkjøring skyldes nok at mye av øvelseskjøringen foregår utenom rushtid. Videre er det nok ikke like lett å øve på køkjøring i spredtbygde strøk. Lite kjøring på motorvei kan nok forklares ut i fra at ikke alle bor i nærheten av en motorvei, samtidig som det er grunn til å tro at dette momentet ikke øves på før man mestrer kjøretekniske ferdigheter. En tilleggsforklaring er at mange tror at det ikke er lov til å øvelseskjøre privat på motorvei (se figur 21).

Interessant nok er det ikke funnet noen forskjeller av betydning mellom aldersgruppene og hva det øves på. Selv om disse analysene ble utført separat etter kjønn og etter om man bor i by eller i mer spredtbygde strøk ble det ikke funnet noen alderseffekt.

## Hvor øves det?



**Figur 10.** Trafikkmiljø man har øvet i de siste 14 dager. Separat for menn og kvinner. TØI rapport 675/2003.

Med bakgrunn i kjønnsforskjellene som ble funnet mht omfang av øvelseskjøring, ble det undersøkt om det er forskjeller i hva menn og kvinner øver mest på.

Figur 10 viser at begge kjønn øver mest på landeveien og i boligstrøk, mens det øves minst i bytrafikk og på motorvei. Kvinner øver mindre enn menn i de trafikkmiljøene, men forskjellen er ikke statistisk signifikant mht øving på gårdsplass og parkeringsplass. Dette skyldes nok at kvinner, som tidligere vist, øver mer på tekniske ferdigheter enn menn, og at slik øving gjerne foregår på parkeringsplass eller gårdsplass.

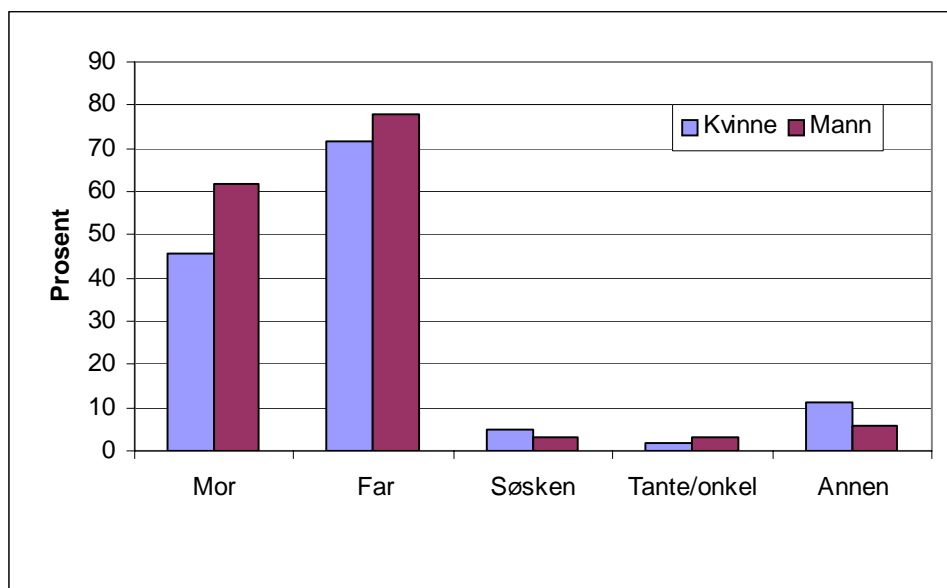
Det er en tendens til at det øves mer på motorvei, landevei og i bytrafikk med økende alder, men forskjellen mellom aldersgruppene er ikke statistisk signifikant.

## Far er oftest ledsager under øvelseskjøring

Figur 11 viser at far er den typiske ledsager under privat øvelseskjøring – totalt 75 % rapporterer dette. Mor er også en vanlig ledsager, særlig blant menn. Andre typer ledsagere ser ikke ut til å bli benyttet i nevneverdig grad.

Tabell 6 viser at menn total sett benytter flere ledsagere til øvelseskjøring enn det kvinner gjør. Det ser ikke ut til at tilgang på ledsagerer i husstanden, representert som antall med førerkort i husstanden, forklarer denne forskjellen; andelen kvinner og menn som bor sammen med to eller flere personer som har førerkort, er omtrent like stor. Dette tyder på at menn er flinkere til å benytte *både* mor og far som ledsager under øvelseskjøring, mens kvinner i større grad ut til å benytter seg av en ledsager, fortrinnsvis far. En forklaring kan være at mor i større grad kommer inn som ledsager når 16-/17-åring har fått litt kjøreføring. Videre analyser bekrefter tendensen om at mor er hyppigere benyttet som ledsager for eldre aldersgrupper, men forskjellene mellom aldersgruppene er ikke signifikante.





Figur 11. Hvem som er ledsager under øvelseskjøring etter kjønn. TØI rapport 675/2003.

Tabell 6. Antall ledsagere og antall førerkort i husstanden etter kjønn. Tall i prosent. Omfatter kun de som har begynt å øvelseskjøre privat (n = 435). TØI rapport 675/2003.

Antall	Ledsagere som benyttes til øvelseskjøring		Førerkort i husstanden	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
0	-	-	1.5	0.4
1	67.9	52.9	13.4	12.6
2	27.5	42.2	50.0	61.4
3	4.2	4.9	32.1	23.8
4	0.4	-	3.1	1.8

### Ulykker under øvelseskjøring

Bare 12 personer (2,5 % av de som har begynt å øvelseskjøre) rapporterte at de hadde vært innblandet i uhell i forbindelse med at de øvelseskjørte med privat ledsager. Ingen av ulykkene resulterte i personskade og de fleste inntraff på område med fartsgrense 30 km eller lavere. På grunn av det lave antallet ble ingen videre analyser av ulykker under øvelseskjøring gjennomført. Imidlertid gir resultatene en indikasjon på at risikoen for personskade under privat øvelseskjøring er svært lav, noe som bekreftes fra mer omfattende svenske studier av ulykker under privat øvelseskjøring (Gregersen & Nyberg, 2002).

### 3.3 Vurdering av forhold som fremmer og hindrer privat øvelseskjøring

Både 16/17-åringene og ledsagerne som deltok i undersøkelsen ble bedt om å vurdere i hvilken grad ulike forhold hindret dem i å øvelseskjøre privat og i hvilken grad ulike forhold fremmet privat øvelseskjøring.

#### Hovedfunn kapittel 3.3

- For 16-/17-åringer oppgis mangel på tid og det at man ønsker å øve mer når førerprøven nærmer seg, som de viktigste faktorene som hindrer privat øvelseskjøring. Mangel på tid oppgis også av ledsagere til å være den største faktor av betydning i så måte.
- Behov for bil, ønske om å bli en bedre og sikrere sjåfør samt å få førerkort raskt er de faktorer som 16-/17-åringer synes bidrar mest til at de øvelseskjører privat. Likeledes oppgir ledsager at det at man blir sikrere i å ferdes i trafikken som et hovedmotiv for øvelseskjøring.
- 16/17-årige kvinner opplever *ikke* større barrierer mot å øvelseskjøre privat enn menn. Imidlertid har 16/17-årige menn mer interesse for bil og opplever i større grad at andre påvirker dem til å øvelseskjøre.
- Foresatte til 16-/17-åringer som ikke har begynt å øvelseskjøre synes å oppfatte risikoen ved privat øvelseskjøring som større enn foresatte/foreldre til dem som har begynt å øvelseskjøre.
- Både ledsagere og de som ikke har begynt å øvelseskjøre privat, tror et kurs i å være ledsager, tilgang til øvingsbaner og særlig et grundig veiledningshefte ville hjulpet dem i å øvelseskjøre mer.

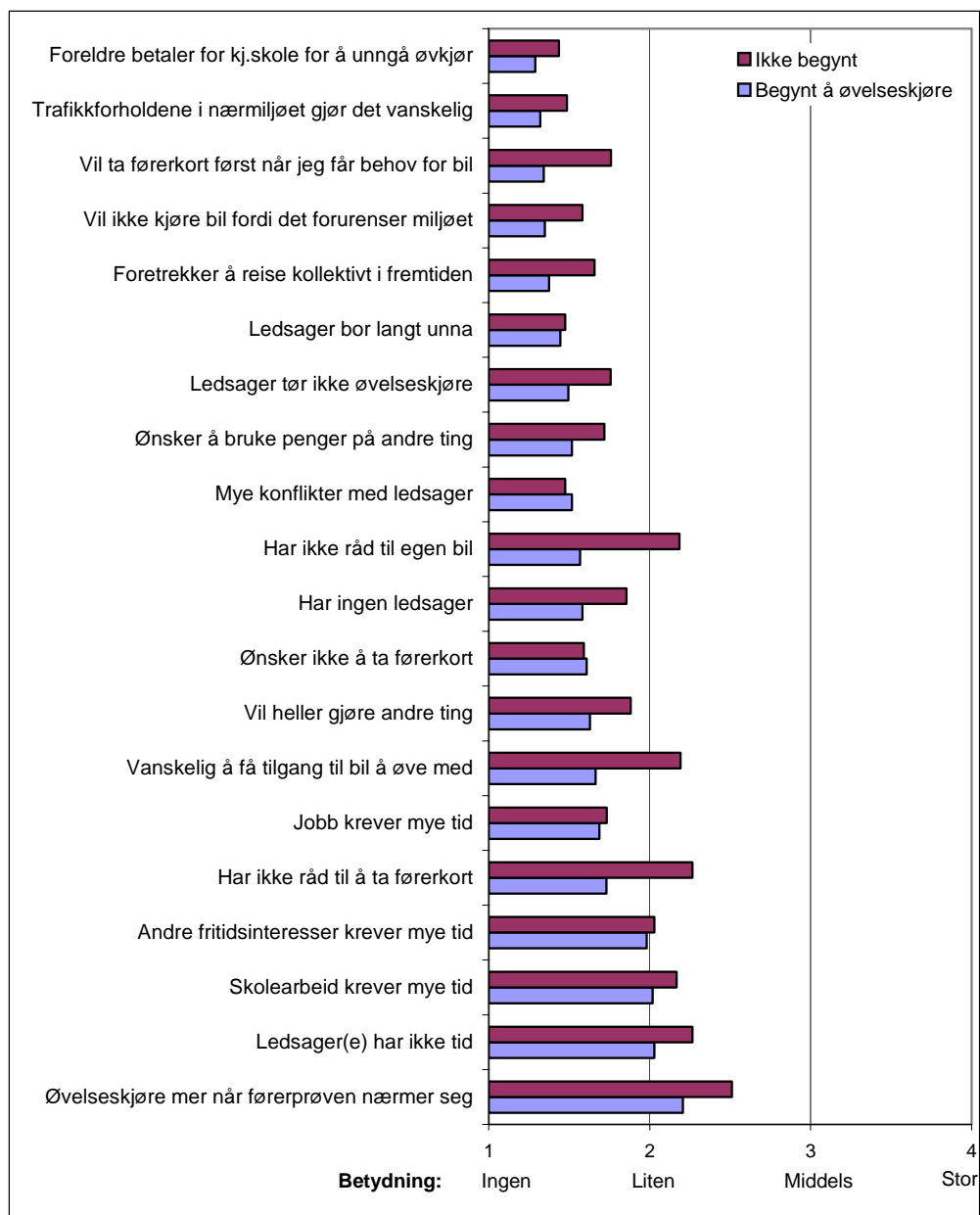
#### 16/17-åringenes vurderinger

Figur 12 viser hvordan 16/17-åringene vurderte betydningen av 20 ulike forhold som hindrer dem i å øvelseskjøre privat. I figuren er det skilt mellom de som har begynt å øvelseskjøre privat og de som ikke har det. Som det fremgår av figuren synes de som ikke har begynt å øvelseskjøre privat enda å oppleve større barrierer enn de som har begynt. Forskjellen er særlig gjeldende for **økonomiske faktorer** (det å ikke ha råd til bil eller til å ta førerkort), samt det å ha problemer med **tilgang på bil og ledsager**.

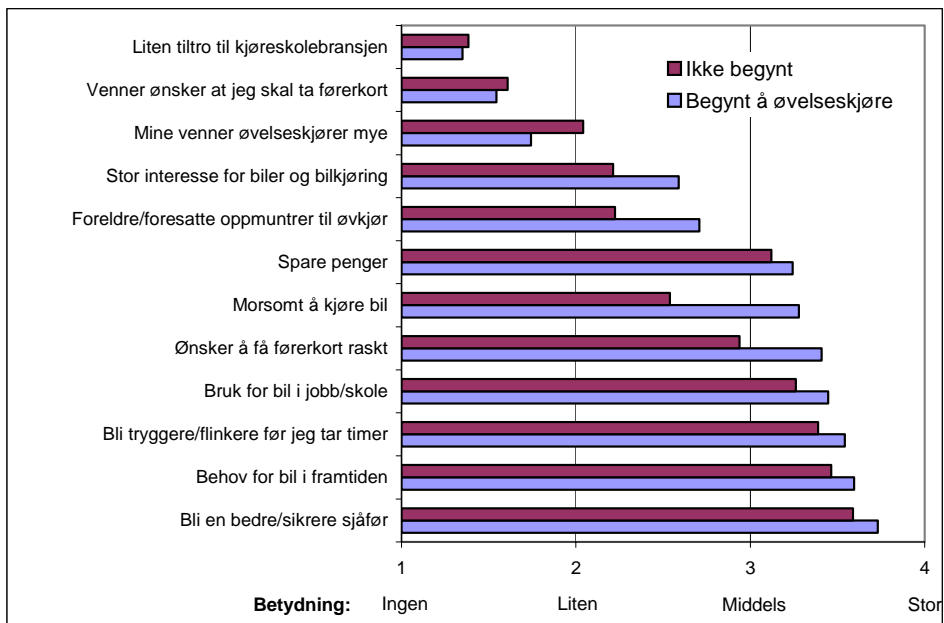
Begge gruppene oppgir det at de planlegger å **øvelseskjøre mer når førerprøven** nærmer seg som den viktigste grunn til at de ikke øvelseskjører mer eller ikke øvelseskjører i det hele tatt. Ellers synes mangel på **tid** å være det største hinderet for privat øvelseskjøring for begge grupper.

16/17-åringen ble også bedt om å vurdere betydningen av 12 ulike forhold som fremmet privat øvelseskjøring eller ønske om å begynne med dette. Figur 13 viser at det særlig er forhold relatert til **bilinteresse** (interesse for bil, synes bilkjøring er morsomt), ønske om å **få førerkort raskt** og det at **foreldre oppmuntrer** til øvelseskjøring som skiller mest mellom de som øvelseskjører og de som ikke har begynt enda.

For begge grupper synes **framtidig behov for bil** og ønske om det å **bli en bedre/sikrere sjåfør** å være av stor betydning for at de øvelseskjører privat eller har tenkt å begynne med det. I tillegg er ønske om å **spare penger** en viktig faktor.



**Figur 12.** 16-/17-åringers vurdering av forhold som hindrer privat øvelseskjøring. TØI rapport 675/2003.



**Figur 13.** 16-/17-åringers vurdering av forhold som fremmer privat øvelseskjøring. TØI rapport 675/2003.

Det ble foretatt en eksplorerende faktoranalyse<sup>6</sup> av alle de 32 spørsmålene omkring forhold som hindrer/fremmer privat øvelseskjøring (se vedlegg 3 for fullstendig beskrivelse av resultatet av analysen). Hensikten med faktoranalysen var å undersøke dimensjonalitet i forhold som hindrer/fremmer privat øvelseskjøring, det vil si om betydningen av enkelte forhold systematisk ble vurdert likt av respondentene. Det å redusere de 32 spørsmålene til færre faktorer er også hensiktsmessig med tanke på senere analyser.

Faktoranalysen resulterte i åtte faktorer. Faktorene ble navngitt på grunnlag av de forhold som grupperte seg inn under dem. Faktorene 1-4 omfatter forhold som hindrer privat øvelseskjøring, mens faktorene 5-8 inneholder forhold som fremmer privat øvelseskjøring. Alle faktorene ble vurdert som meningsfulle, dvs at de forhold som grupperte seg under samme faktor ble vurdert å ha noe innholdsmessig til felles med hverandre<sup>7</sup>.

### 1. Tilgang til ledsager og bil

Har ingen ledsager.  
Ledsager tør ikke øvelseskjøre.  
Ledsager bor langt unna.  
Mye konflikter med ledsager.  
Ledsager(e) har ikke tid.  
Vanskelig å få tilgang til bil å øve med.  
Foreldrene mine betaler for kjøreskoletimer.  
Trafikkforholdene i nærmiljøet gjør det vanskelig.

### 2. Ønske om å begrense bilbruk

Foretrekker å reise kollektivt i fremtiden.  
Ønsker ikke å kjøre bil fordi det forurenser miljøet.  
Vil ta førerkort først når jeg får behov for bil.  
Ønsker ikke å ta førerkort.

<sup>6</sup> Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon og Eigenvalue kriterie > 1.

<sup>7</sup> Ett unntak var spørsmålet "Liten tiltro til kjøreskolebransjen". Dette grupperte seg under faktoren "Sosial påvirkning", men ble utelatt fordi det ikke ble vurdert til å ha noe innholdsmessig til felles med de andre forholdene som grupperte seg under denne faktoren.

**3. Mangel på tid**

Andre fritidsinteresser krever mye tid.  
Skolearbeid krever mye tid.  
Jobb krever mye tid.  
Vil heller gjøre andre ting enn å øvelseskjøre.

**5. Bilinteresse**

Stor interesse for biler og bilkjøring.  
Morsomt å kjøre bil.  
Ønsker å få førerkort raskt.

**7. Sosial påvirkning**

Venner ønsker at jeg skal ta førerkort.  
Mine venner øvelseskjører mye.  
Foreldre/foresatte oppmuntrer til privat øvelseskjøring.

**4. Økonomi**

Har ikke råd til egen bil.  
Har ikke råd til å ta førerkort.  
Vil øvelseskjøre mer når førerprøven nærmer seg.  
Ønsker å bruke penger på andre ting.

**6. Bli bedre sjåfør**

Bli en bedre/sikrere sjåfør.  
Bli tryggere/flinkere før jeg tar timer.  
Spare penger.

**8. Behov for bil**

Har behov for bil i framtiden.  
Ser for meg framtid med bruk for bil i jobb/skole.

**Tabell 7.** Kjønnforskjeller på faktorer. T-test for forskjell i gjennomsnittsverdi.  
TØI rapport 675/2003.

	Kvinner (n = 300)	Menn (n = 241)	t-verdi
<i>Forhold som hindrer øvelseskjøring:</i>			
Tilgang på ledsager og bil	1.58	1.48	1.85
Ønske om å begrense bilbruk	1.41	1.41	0.38
Mangel på tid	1.87	1.75	1.67
Økonomi	1.72	1.79	-0.89
<i>Forhold som fremmer øvelseskjøring:</i>			
Bli en bedre sjåfør	3.50	3.51	-0.37
Bilinteresse	2.88	3.35	-6.85*
Sosial påvirkning	1.74	1.95	-3.94*
Behov for bil	3.49	3.54	-0.76

\* p < .001

Som tidligere vist var det store kjønnforskjeller med henhold til omfang av privat øvelseskjøring. I denne sammenheng er det interessant å undersøke om man finner kjønnforskjeller på de ulike faktorene for forhold som fremmer eller hindrer privat øvelseskjøring<sup>8</sup>. Tabell 7 viser at det bare er signifikante kjønnforskjeller på faktorene "bilinteresse" og "sosial påvirkning"<sup>9</sup>. Disse forholdene ble tillagt større betydning av menn enn av kvinner, dvs at menn i større grad mente disse forholdene økte deres omfang av privat øvelseskjøring. Resultatene tyder på kvinner *ikke* opplever større barrierer mot å øvelseskjøre privat enn menn. Det synes heller å være snakk om mindre interesse for bilkjøring og mindre press fra andre til å øvelseskjøre.

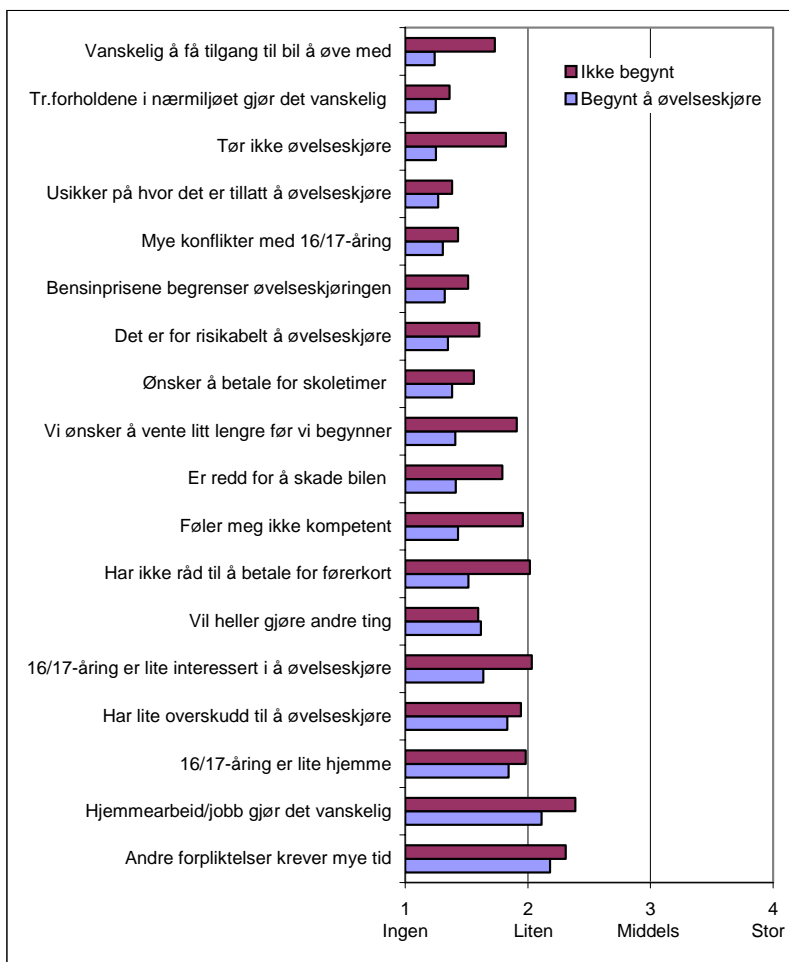
<sup>8</sup> For å kunne sammenligne menn og kvinners vurderinger på de ulike faktorene, ble skåre for den enkelte faktor konstruert på grunnlag av gjennomsnittet av de spørsmål som inngikk i faktoren.

<sup>9</sup> Det ble også foretatt sammenligninger mellom menn og kvinner separat for de som har begynt å øvelseskjøre og de som ikke har det. Dette gav samme konklusjon som kan leses ut i fra tabell...

## Ledsagers vurderinger

Ledsagere/foresatte som deltok i undersøkelsen, ble også bedt om å vurdere i hvilken grad 18 ulike forhold hindret dem i å øvelseskjøre privat.

Som det fremgår av figur 14 synes mangel på tid og overskudd å være det største hinderet for privat øvelseskjøring. Imidlertid tilsier gjennomsnittskårene at disse forholdene er vurdert til å ha liten betydning. Det ser dermed ut til at det ikke er noen barrierer av betydning mot det å øvelseskjøre privat.

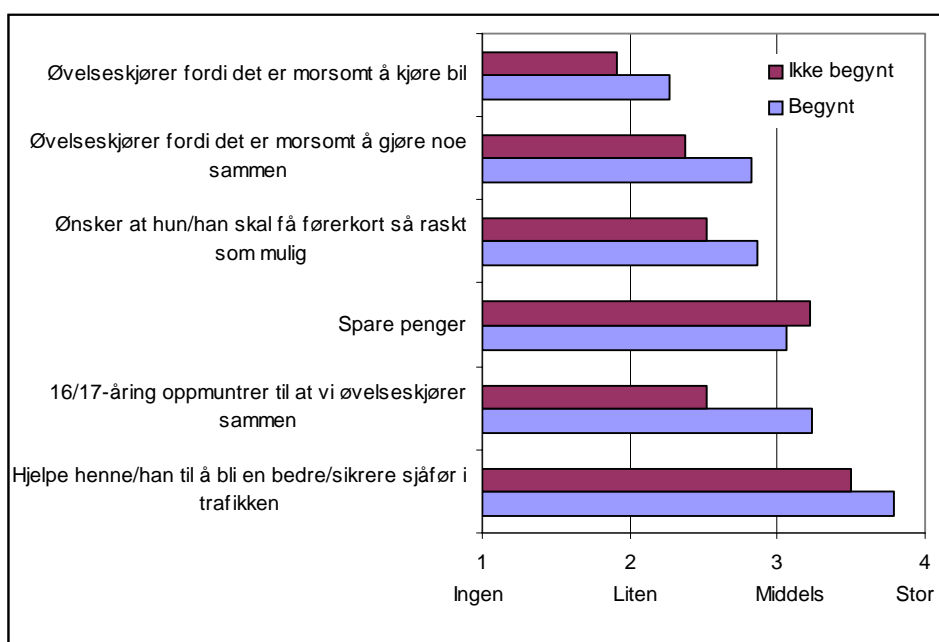


**Figur 14.** Ledsagers/foresattes vurdering av forhold som hindrer privat øvelseskjøring. Gjennomsnittskårer for de som har begynt å øvelseskjøre og de som ikke har begynt. TØI rapport 675/2003.

Ellers er det en gjennomgående tendens til at foresatte til de som ikke har begynt å øvelseskjøre opplever litt større barrierer enn ledsagerne til de som har begynt å øvelseskjøre. Forskjellene er statistisk signifikante på ni av de 18 forholdene ( $p < .05$ ).

I tillegg ble ledsagere og foresatte bedt om å vurdere de betydningen av 6 ulike forhold som stimulerte til privat øvelseskjøring, eller til å begynne med privat øvelseskjøring. Ut i fra figur 15 kan man konkludere med at man ikke øvelseskjører fordi det er moro, men først og fremst for at 16/17-åring skal bli en sikrere sjåfør og for å spare penger. Dessuten synes det at 16/17-åring selv oppmuntrer til øvelseskjøring å være av betydning for at man øvelseskjører. Interessant nok er det på dette spørsmålet det er størst forskjell på de som har begynt å øvelseskjøre og de som ikke har begynt.

Det ble også foretatt en eksplorerende faktoranalyse<sup>10</sup> av spørsmålene omkring forhold som ledsager/foresatt mener hindrer/fremmer privat øvelseskjøring (se vedlegg 3 for fullstendig beskrivelse av resultatet av analysen). Faktoranalysen resulterte i fem faktorer. Faktorene ble navngitt på grunnlag av de forhold som grupperte seg inn under dem. Faktorene 1-4 omfatter forhold som hindrer privat øvelseskjøring, mens faktor 5 inneholder forhold som fremmer privat øvelseskjøring. Alle faktorene ble vurdert som meningsfulle, dvs at de forhold som grupperte seg under samme faktor ble vurdert å ha noe innholdsmessig til felles med hverandre.



**Figur 15.** Ledsagers/foresattes vurdering av forhold som fremmer privat øvelseskjøring. Gjennomsnittskårer for de som har begynt å øvelseskjøre og de som ikke har begynt. TØI rapport 675/2003.

### Usikkerhet

Føler meg ikke kompetent.  
 Det er for risikabelt å øvelseskjøre privat.  
 Tør ikke øvelseskjøre.  
 Usikker på hvor det er tillatt å øvelseskjøre.  
 Ønsker å betale for kjøreskoletimer isteden for å øvelseskjøre.  
 Trafikkforholdene i nærmiljøet gjør det vanskelig å øve.  
 Vi ønsker å vente litt lengre før vi begynner.

### Mangel på tid

Andre forpliktelser krever mye tid.  
 Hjemmearbeid/jobb gjør det vanskelig.  
 Har lite overskudd til å øvelseskjøre.  
 Vil heller gjøre andre ting.

### Økonomi

Har ikke råd til å betale for førerkort til han/henne.  
 Bensinprisene gjør at øvelseskjøringen må begrenses.  
 Spare penger.  
 Er redd for å skade bilen under øvelseskjøring.

### Lite interesse fra 16/17-åring

16/17-åring er lite interessert i å øvelseskjøre.  
 16/17-åring er lite hjemme.  
 Mye konflikter med 16/17-åring.

<sup>10</sup> Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon og Eigenvalue kriterie > 1.

### Oppmuntring

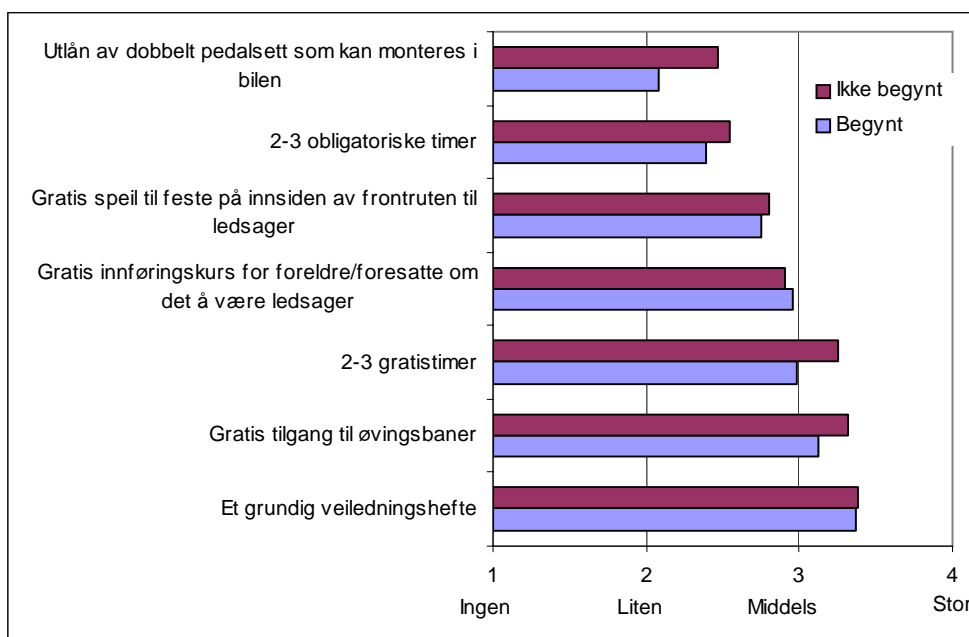
Øvelseskjører fordi det er morsomt å gjøre noe sammen.

Øvelseskjører fordi det er morsomt å kjøre bil  
16/17-åring oppmuntrer til at vi øvelseskjører sammen.

Ønsker at hun/han skal få førerkort så raskt som mulig.

Hjelpe henne/han til å bli en bedre/sikrere sjåfør i trafikken.

### Ledsagers vurdering av tiltak som kan fremme omfang av privat øvelseskjøring



**Figur 16.** Ledsageres vurdering av betydningen av tiltak som kan øke omfang av privat øvelseskjøring. Separate tall for de som har begynt å øvelseskjøre og de som ikke har begynt. TØI rapport 675/2003.

Både ledsagere og foresatte ble bedt om å vurdere i hvilken grad sju ulike tiltak ville stimulere til mer øvelseskjøring. Figur 16 illustrerer at det ikke er så store forskjeller i vurdering av de ulike tiltakene mellom de som har begynt å øvelseskjøre privat og de som ikke har det. Begge gruppene mener et grundig veiledningshefte ville ha hatt størst betydning for å øke omfanget av privat øvelseskjøring – hele 56 % mener dette ville hatt stor betydning. Dette er nok også et forholdsvis rimelig tiltak, særlig sammenlignet med mange av de andre foreslåtte tiltakene.

Ellers vurderes gratis tilgang til øvingsbaner og 2-3 gratistimer ved trafikkskole før man begynner å øvelseskjøre privat, å være av stor betydning, særlig blant de som ikke har begynt å øvelseskjøre privat enda. Sistnevnte gruppe synes også å vektlegge betydningen av dobbelt pedalsett i bilen, noe de som har begynt å øvelseskjøre ikke synes er så viktig<sup>11</sup>. En tolkning av dette resultatet er at enkelte ledsagere utsetter starttidspunkt eller

<sup>11</sup> T-test viste signifikant forskjell i gjennomsnittsverdi mellom gruppene på dette tiltaket ( $t = 2.91$ ,  $df = 556$ ,  $p < .01$ ).



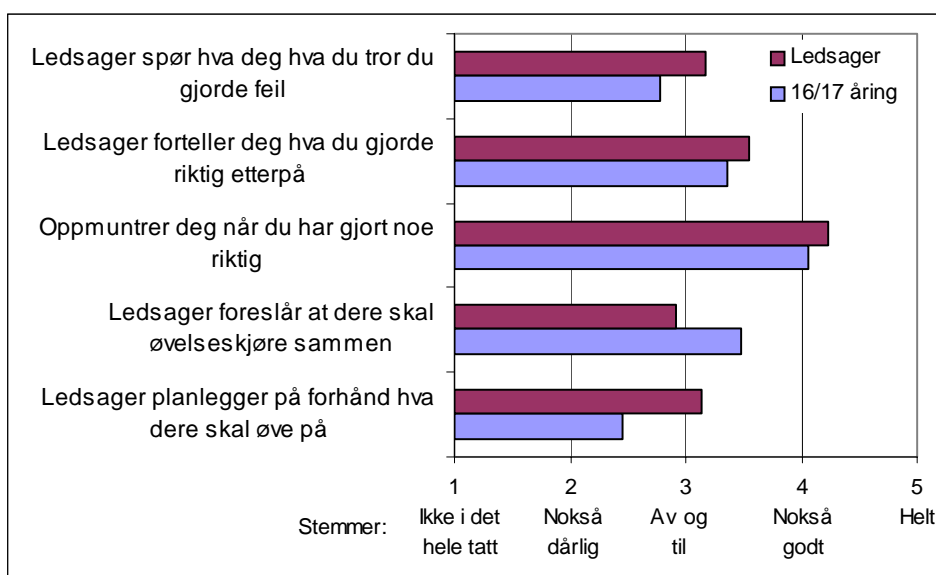
unngår øvelseskjøring på grunn av at de er redde for skade på bilen eller føler seg utrygge og lite kompetente som ledsager<sup>12</sup>.

### 3.4 Interaksjon 16/17-åring og ledsager under øvelseskjøring

#### Hovedfunn i kapitlet

- Få tegn til konflikter mellom ledsager og 16/17-åring under privat øvelseskjøring.
- Ledsager synes å være tålmodig under øvingsturene og flink til å oppmuntre når 16/17-åring gjør noe riktig.

Både 16/17-åringene og deres ledsagere ble bedt om å vurdere ledsagers lærestil under øvelseskjøringen. 11 ulike spørsmål ble inkludert med dette formålet. Faktoranalyse (se vedlegg 3) av de 11 spørsmålene resulterte i to faktorer, en som omfattet positiv atferd og en som omfattet negativ atferd under øvelseskjøring. Figur 17 og figur 18 viser 16/17-åringers og ledsagers vurdering av lærestil på spørsmålene som inngikk i de to faktorene.



**Figur 17.** 16/17-åring og ledsagers vurdering av ledsagers atferd under øvelseskjøring. Gjennomsnittsskåre på enkeltspørsmål relatert til positiv ledsaging. TØI rapport 675/2003.

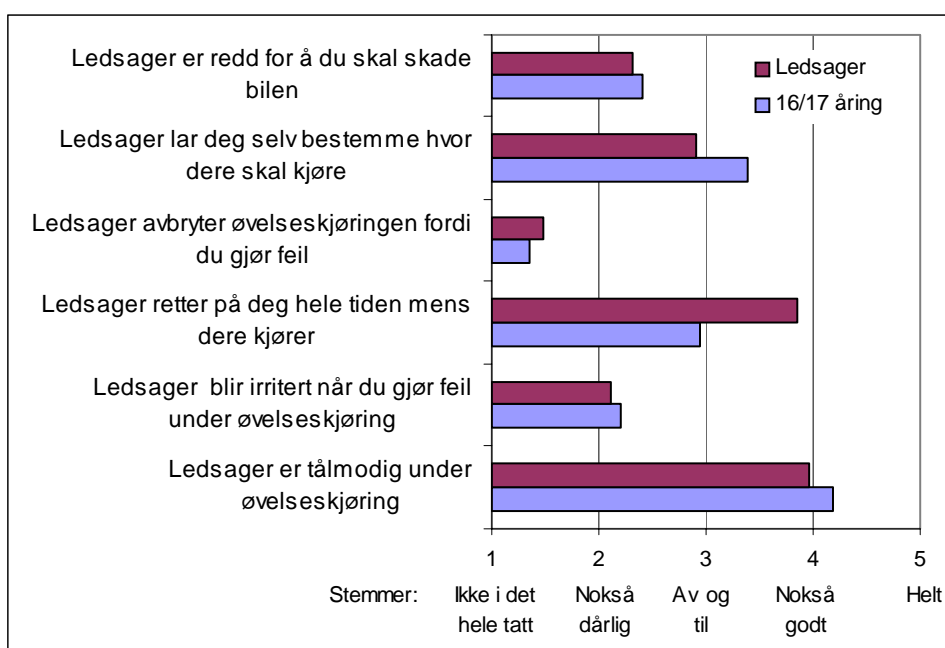
Figur 17 og 18 viser at det er rimelig godt samsvar mellom 16/17-åringers og ledsagers gjennomsnittsskårer på de ulike spørsmålene. Dette bekreftes hvis man studerer korrelasjonen mellom 16/17-åringers vurderinger og ledsagers vurdering av seg selv. På faktoren ”positiv ledsaging” er korrelasjonen lik .46, mens på faktoren ”negativ ledsaging” er den lik .50. Begge er signifikante på .01 nivå.

Dog er det tegn på diskrepans mellom 16/17-åringers vurdering av ledsager og ledsagers vurdering av seg selv når det gjelder i hvilken grad ledsager foreslår og planlegger

<sup>12</sup> Figur 14 gir en viss støtte for denne antagelsen.

øvingsturene. Likeledes mener ledsagerne at de i større grad retter på 16/17-åring under øvingsturene.

Ellers er det klare tegn på at ledsager legger vekt på å oppmuntre 16/17-åringene og i større grad forteller hva som gjøres riktig under øvelseskjøring enn hva som gjøres feil. Ledsager synes også å være tålmodig og blir sjelden irritert eller avbryter øvelseturen på grunn av feilhandlinger. Totalt sett synes det dermed ikke å være mange tegn på konflikter mellom 16/17-åring og ledsager under øvelseskjøring.



**Figur 18.** 16/17-åring og ledsagers vurdering av ledsagers atferd under øvelseskjøring. Gjennomsnittskåre på enkeltspørsmål relatert til negativ ledsaging. TØI rapport 675/2003.

### 3.5 Informasjon og kunnskap om privat øvelseskjøring

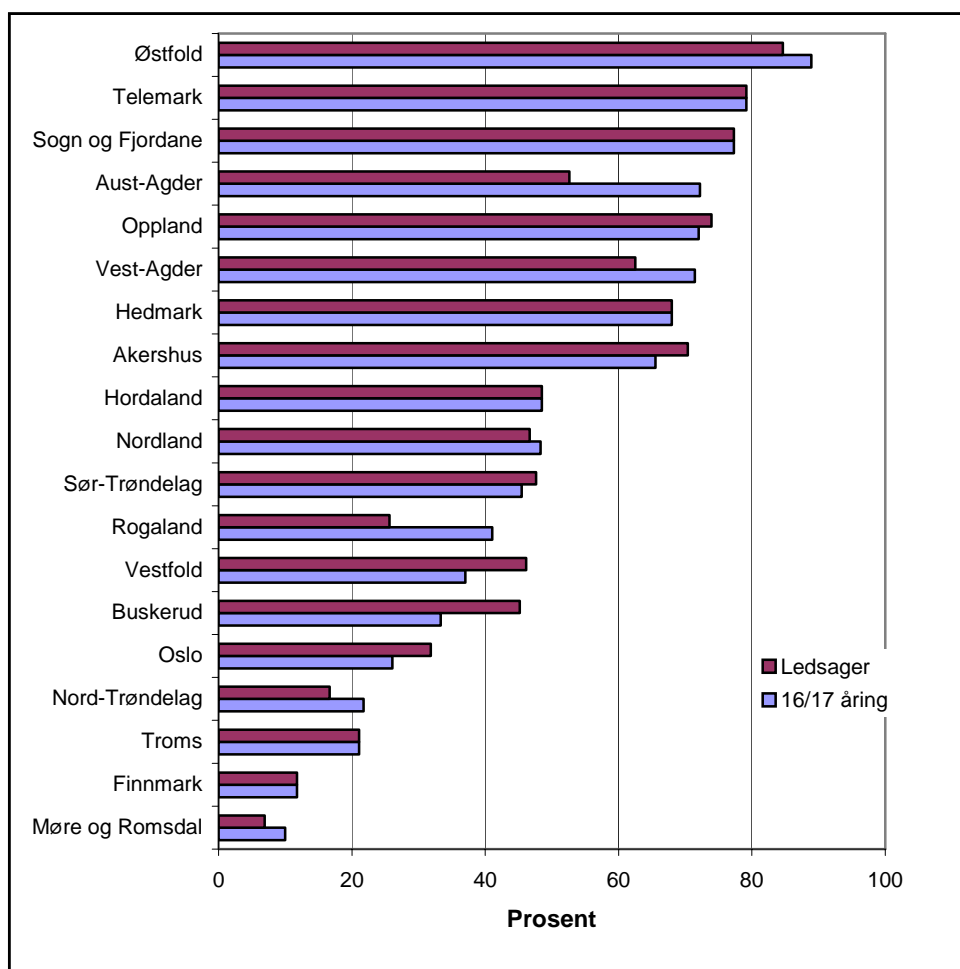
#### Hovedfunn i kapittelet

- Det er store fylkesvise forskjeller i andel som har mottatt kursmateriell og deltatt på informasjonskveld om privat øvelseskjøring.
- Mange har en feilaktig oppfatning om at det er begrensninger på hvor man kan øvelseskjøre privat. I særlig grad er oppfatningen om at det ikke er lov til å øvelseskjøre på motorvei utbredt.
- Mange tror at det ikke er tillatt å øvelseskjøre privat med passasjerer i bilen, noe som ikke er riktig.
- Kunnskapsnivået er lavere hos dem som ikke har mottatt kursmateriell.
- 16-/17-åringer har gjennomgående litt bedre kunnskaper enn sine ledsagere.
- Det er ingen kjønnsforskjeller av betydning når det gjelder kunnskap om privat øvelseskjøring.

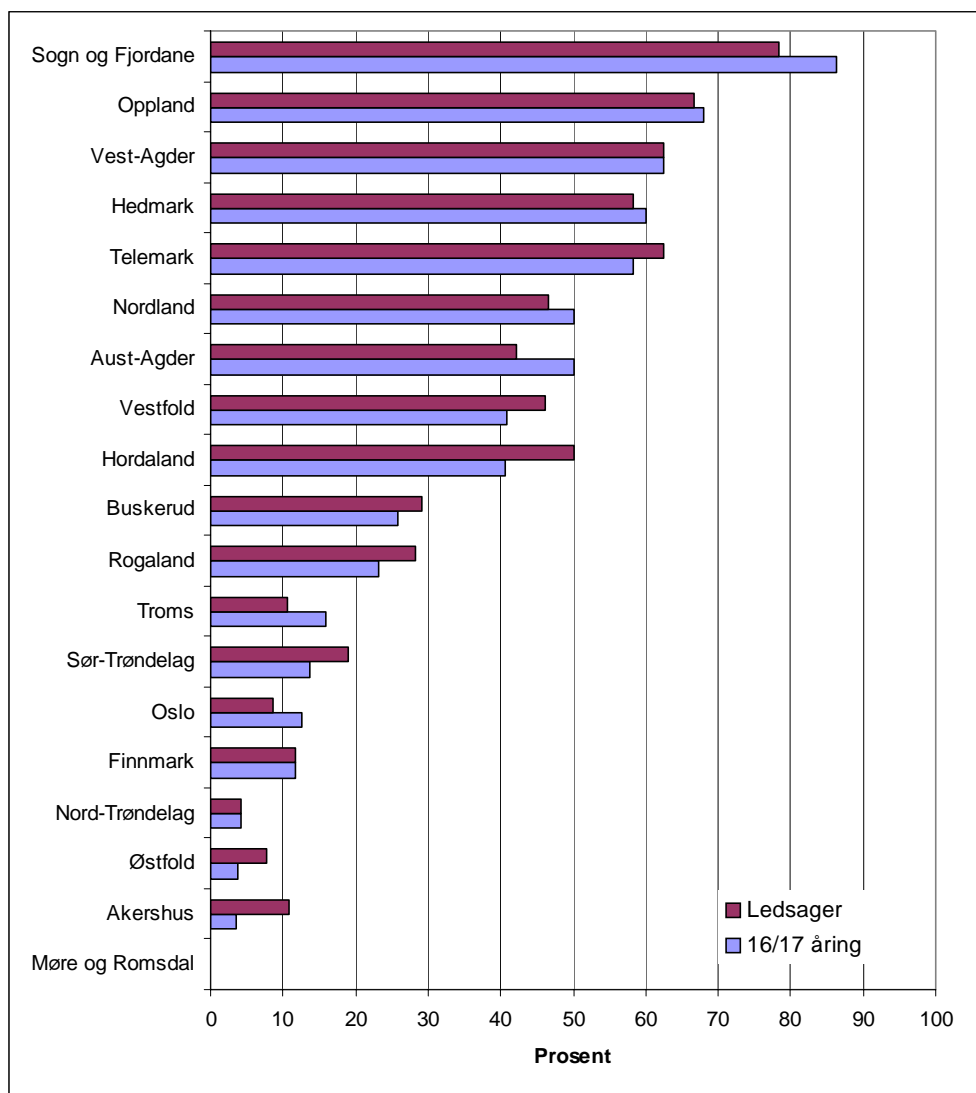
## Store fylkesvise forskjeller

Totalt sett har 48,2 % av alle 16-/17-åringene mottatt kursmateriell om øvelseskjøring fra Statens vegvesen, mens tilsvarende tall for ledsagere er 44 %. Imidlertid er det store fylkesvise forskjeller i andel som har mottatt kursmateriell (Figur 19). Østfold toppe statistikken med 87 % totalt som har mottatt informasjon, mens Møre og Romsdal og Finnmark er på bunn med henholdsvis 10 og 12 %.

Totalt har 31,8 % av de 16/17-åringene som har begynt å øvelseskjøre privat, deltatt på en informasjonskveld om øvelseskjøring, mens tilsvarende tall for ledsagere er 30,2 %. Det er også store fylkesvise forskjeller i andel som har deltatt på informasjonskveld (figur 20). I enkelte fylker har så å si ingen deltatt på informasjonskveld, mens i andre fylker har over 80 % deltatt.



**Figur 19.** Prosentandel av 16/17-åringene og ledsagere som har mottatt kursmateriell om privat øvelseskjøring fra Statens vegvesen etter fylke. TØI rapport 675/2003.

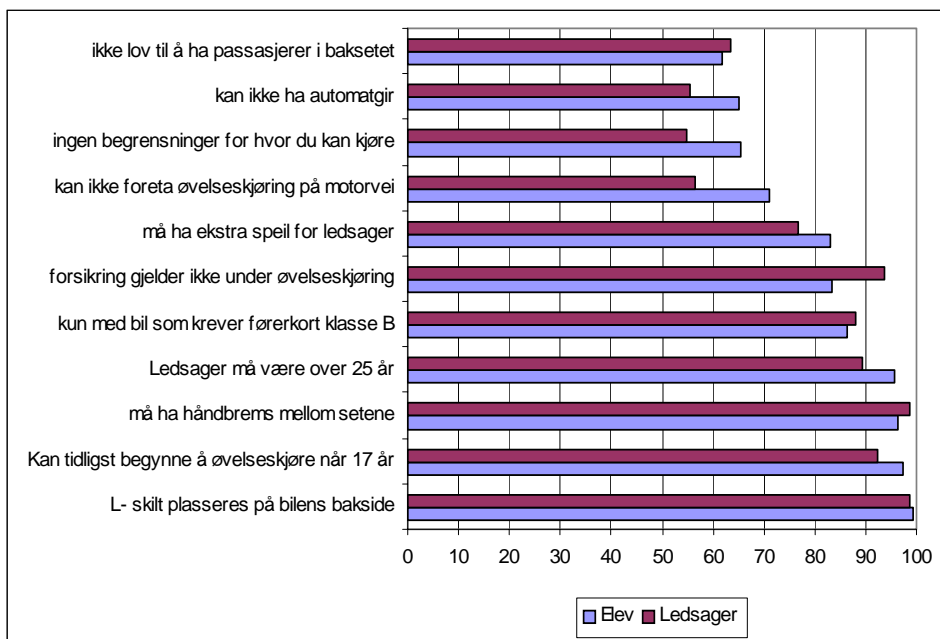


**Figur 20.** Prosentandel som har deltatt på informasjonskveld om øvelseskjøring etter fylke. TØI rapport 675/2003.

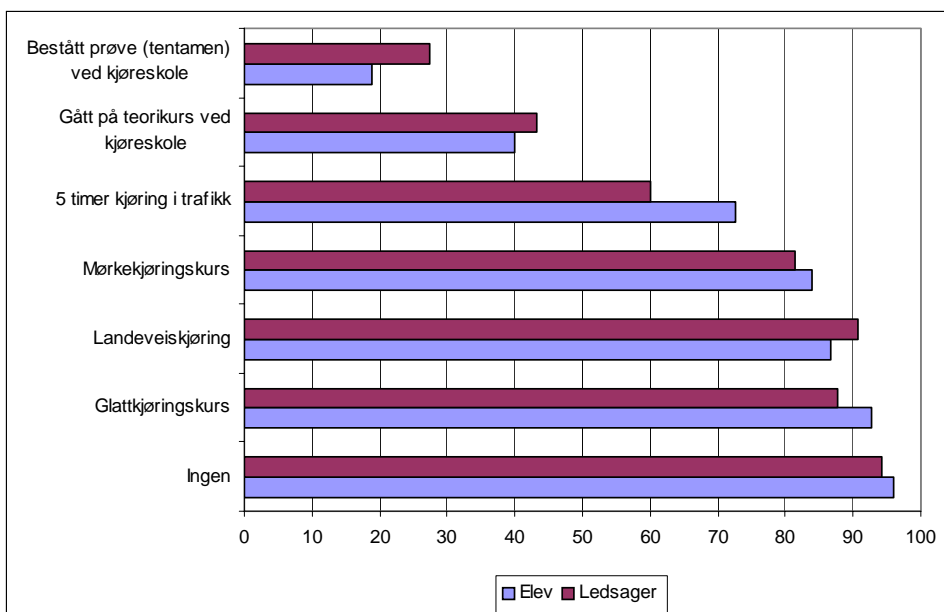
## Kunnskap

Spørreskjemaet respondentene mottok inneholdt også 11 kunnskapsspørsmål om krav til privat øvelseskjøring og 7 spørsmål om krav til obligatorisk opplæring før man kan ta førerprøven.

Figur 21 viser andel korrekte svar på kunnskapsspørsmålene om krav til privat øvelseskjøring. Som figuren viser var det med unntak av noen enkeltspørsmål generelt bedre kunnskaper hos 16/17-åring enn hos deres ledsager. Begge ser ut til å være godt informert om regler for øvelseskjøring, men mange har den feiloppfatning at det er begrensinger på hvor man kan kjøre (særlig på motorvei), at det ikke er lov til å ha passasjerer i baksetet, og at bilen ikke kan ha automatgir.



**Figur 21.** Prosentandel korrekte svar om krav til privat øvelseskjøring. Omfatter bare de som har begynt å øvelseskjøre. TØI rapport 675/2003.

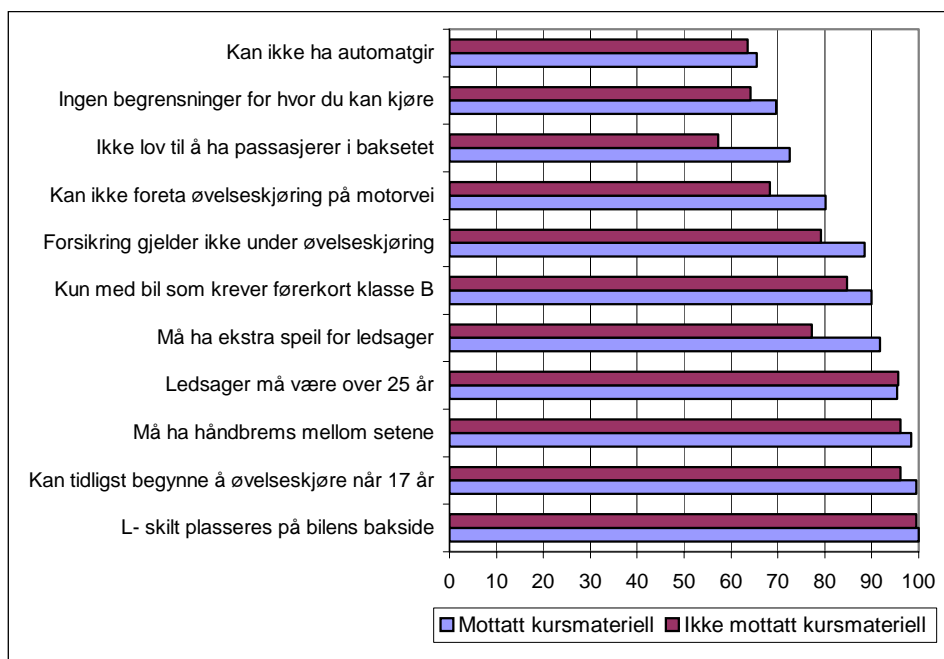


**Figur 22.** Kunnskaper om obligatorisk føreropplæring ved trafikkskole før man kan gå opp til førerprøven. Prosentandel korrekte svar for 16-/17-åringene og ledsagere. TØI rapport 675/2003.

Når det gjelder krav obligatorisk føreropplæring før førerprøven, er det enkelte store hull i kunnskapen til både 16-/17-åringene og deres ledsagere (Figur 22). Bare 18 % av 16/17-åringene vet at man ikke trenger å ha bestått noen prøve før man kan ta førerprøven, likeledes er det kun 40 % som vet at man ikke trenger å ta teorikurs ved trafikkskole før man kan ta førerprøven. De samme tall for ledsager er henholdsvis 27 og 43 %. Ellers uttrykker begge parter rimelig gode kunnskaper om de andre minimumskravene for obligatorisk føreropplæring.

### Gir informasjon om privat øvelseskjøring bedre kunnskaper?

Som man kan se i figur 23 er kunnskapen om hva som er tillatt under øvelseskjøring noe bedre blant 16-/17-åringene som har mottatt kursmaterieell fra Statens vegvesen. Dette gjelder først og fremst kunnskap om at det er lov til å ha passasjerer i baksetet, at det er lov til å øvelseskjøre på motorvei og at bilforsikringen også gjelder under øvelseskjøring. Likevel er det fortsatt mange av de som har mottatt kursmaterieell som svarer feil på disse spørsmålene.



**Figur 23.** Kunnskaper om krav til privat øvelseskjøring. 16-/17-åringene. Separat for de som har mottatt/ikke mottatt informasjon. Prosentandel korrekte svar. TØI rapport 675/2003.

Når det gjelder ledsagere er tendensen den samme – de som har mottatt kursmaterieell har gjennomgående best kunnskaper om krav til privat øvelseskjøring. Sammenligning av kunnskap mellom de som har deltatt på informasjonskveld og de som ikke har deltatt gir for øvrig samme resultat som i figur 23, dvs at de som har deltatt på kurs har gjennomgående bedre kunnskaper om passasjerer under øvelseskjøring, forsikring og kjøring på motorvei.

Videre analyser viste at det ikke var noen signifikante forskjeller i kunnskap om obligatorisk opplæring mellom de som har mottatt kursmaterieell og de som ikke har det. De som har begynt å øvelseskjøre hadde heller ikke noe bedre kunnskap om disse forholdene sammenlignet med de som ikke har begynt.

Kort oppsummert ser informasjon ut til å gi bedre kunnskap om krav til privat øvelseskjøring, men ikke når det gjelder krav til obligatorisk føreropplæring ved trafikkskole. For øvrig viste videre analyser at det ikke er noen kjønnsforskjeller av betydning når det gjelder kunnskap, verken når det gjelder ledsagers eller 16/17-åringers kunnskap. Et unntak er at flere 16/17-årige kvinner enn menn tror at det ikke er lov til å ha passasjerer i bilen under øving. Imidlertid er det lite sannsynlig at denne kunnskapsbristen forklarer hvorfor kvinner øvelseskjører mindre enn menn.

### 3.6 Holdninger til trafiksikkerhet og privat øvelseskjøring

#### Hovedfunn i kapittelet

- De fleste mener at mye øvelseskjøring gjør en til bedre sjåfør i trafikken, man langt færre tror at mye øvelseskjøring vil bidra til redusert ulykkesrisiko etter at man har tatt førerkort.
- Få mener at man bør øvelseskjøre først og fremst for å bestå førerprøven eller for å mestre tekniske ferdigheter

Både 16/17-åringene og ledsagere/foresatte ble bedt om å vurdere i hvilken grad de var enige eller uenige i 15 ulike holdningsspørsmål. 8 av spørsmålene var hentet fra tidligere utviklede holdningsmål (Ulleberg, 2002) som reflekterer generelle holdninger til trafiksikkerhet. De resterende 7 ble utviklet med sikte på å måle holdninger til øvelseskjøring. Faktoranalyse av de 15 spørsmålene ble gjennomført separat for 16-/17-åringer og ledsagere, og interessant nok resulterte begge analysene i tre identiske faktorer<sup>13</sup>. Faktoranalysen er gjengitt i vedlegg 3.

**Tabell 8.** Holdninger til trafiksikkerhet og privat øvelseskjøring. Prosent som er helt eller litt enig i påstandene. TØI rapport 675/2003.

	Prosent helt eller litt enig	
	16/17-åring	Ledsager
<b>Faktor 1. Sikkerhet vs. fremkommelighet</b>		
Hvis du er en god sjåfør er det helt OK å kjøre litt fort	17.8	7.9
Nødvendig å tøy trafikkreglene for å komme seg frem	25.1	18.4
Det er bedre å kjøre smidig enn å alltid følge trafikkreglene	22.7	32.4
Du kjører ikke mindre sikkert selv om du kjører over fartsgrensen	37.7	38.8
Det er i orden å råkjøre litt hvis trafikkforholdene tillater det	20.4	5.0
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	66.8	65.8
<b>Faktor 2: Øvelseskjøring og førerprøven</b>		
Man trenger ikke øvelseskjøre mer enn hva som trengs for å bestå førerprøven	11.8	4.8
Når man mestrer kjøretekniske ferdigheter trenger man ikke øvelseskjøre mer privat	9.0	6.3
Har man bestått førerprøven, er man en sikker sjåfør	16.6	6.8
<b>Faktor 3: Øvelseskjøring, erfaring og sikkerhet</b>		
Mye øvelseskjøring gjør en til en bedre sjåfør i trafikken	94.1	92.3
Mye øvelseskjøring reduserer sjansen for at man blir utsatt for ulykker senere	66.3	69.6
Man er en sikrere sjåfør når man har noen års kjøreefaring	92.4	93.8

Både 16-/17-åringer og ledsagere uttrykker relativt ideelle holdninger på begge de faktorene som omhandler privat øvelseskjøring. Det vil si at det er få som tror at det å bestå førerprøven og det å mestre kjøretekniske ferdigheter tilsier at man er en sikker sjåfør, samtidig som de aller fleste er enige i at mye øvelseskjøring og kjøreefaring vil gjøre en til en bedre og sikrere sjåfør i trafikken.

<sup>13</sup> 3 av de 15 spørsmålene er ikke vist i tabell 8. Disse hadde lave korrelasjoner med de andre spørsmålene, noe som tilsier at de ikke har mye til felles med de andre spørsmålene. Med dette som utgangspunkt ble de utelatt fra videre analyser.

Ett unntak er imidlertid påstanden om at mye øvelseskjøring reduserer sjansen for ulykker etter førerprøven. Endel er uenige i denne påstanden, noe som er interessant ut i fra at det er nettopp denne ulykkesrisikoen man vil redusere gjennom økt mengdetrening. En implikasjon av dette kan være å informere mer om at et stort omfang av mengdetrening sannsynligvis reduserer ulykkesrisikoen.

Når det gjelder mer generelle holdninger til trafikk sikkerhet, er det mer forskjell i respondentenes svar. I snitt mener om lag 25 % at det er i orden å bryte fartsgrenser og tøyte regler for å komme seg litt fortere fram uten at dette går ut over sikkerheten.

For øvrig er det små kjønnsforskjeller på de ulike holdningsdimensjonene. Den eneste signifikante forskjellen finner man på dimensjonen sikkerhet vs. fremkommelighet, der menn stiller seg mest positive til å bryte fartsgrenser og tøyte regler ( $t = 3.48, p < .05$ ).

Et annet interessant funn det er verd å nevne, er at sammenhengen mellom 16/17-åring holdninger og ledsagers/foresattes holdninger er temmelig lav<sup>14</sup>. Med andre ord ser det ikke ut som om 16-/17-åringer uten videre adopterer ledsagers/foresattes holdninger til privat øvelseskjøring og trafikk sikkerhet generelt.

### 3.7 Hva påvirker omfang av privat øvelseskjøring?

#### Hovedfunn i kapitlet

- Menn og de som bor i spredtbygde strøk øvelseskjører mest.
- Liten tid og dårlig økonomi reduserer omfang; bilinteresse og kunnskap om øvelseskjøring øker omfang.
- Ledsagers lærestil og interesse for øvelseskjøring fra 16/17-åring har sammenheng med omfang av øvelseskjøring.

Forhold som kan innvirke på omfang av privat øvelseskjøring, er presentert i figur 24. Med unntak av bakgrunnsfaktorene er alle forklaringsvariablene beskrevet tidligere i rapporten. Forklaringsvariablene er inndelt i tre hovedgrupper. En blokkregresjonsmodell ble benyttet for å beregne effekten av disse på omfang av privat øvelseskjøring. Det vil si at en og en "blokk", dvs. gruppe av forklaringsvariabler, ble innlemmet i modellen etter tur. Dette gjør det mulig å beregne den samlede forklaringskraft for en gruppe av forklaringsvariabler. I tillegg kan man undersøke om den enkelte variabels effekt på privat øvelseskjøring endrer seg når man inkluderer en ny "blokk" i modellen. Dette er nærmere utledet på side 41. Tabell 9 viser resultatet av blokkregresjonsmodellen.

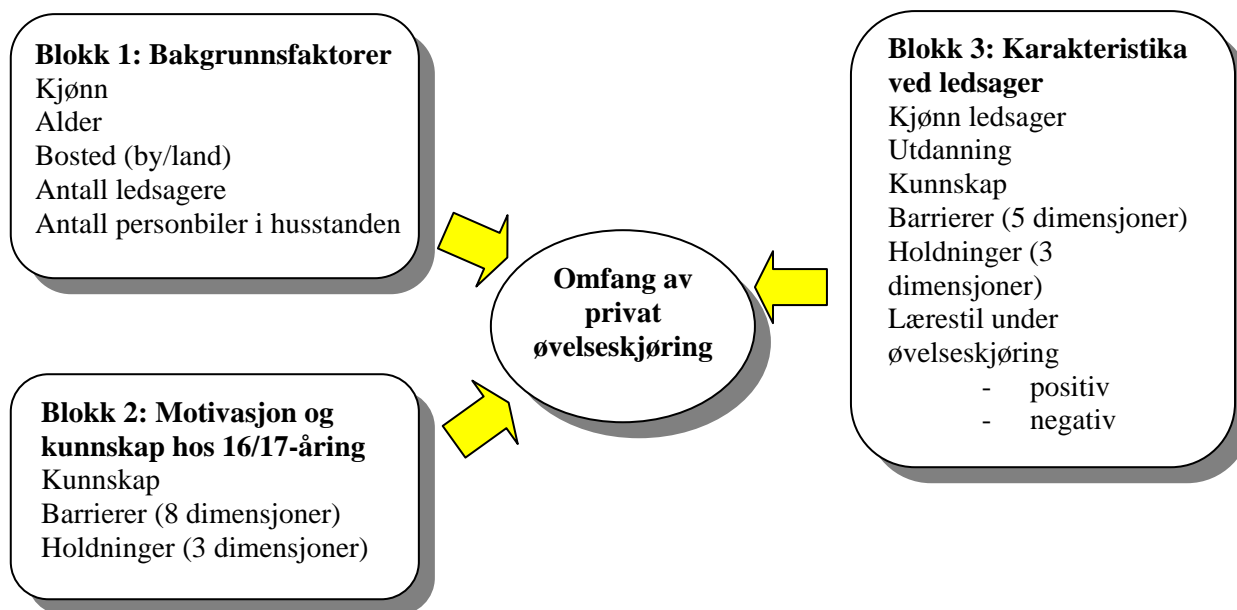
Antall øvingsturer sist måned ble valgt som indikator på omfang av øvelseskjøring. Dette var fordi flere av respondentene rapporterte 1 eller flere turer i løpet av siste måned enn hva tilfellet var for antall øvingsturer siste 14 dager<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Den høyeste korrelasjonen mellom ledsagers og 16/17-åring holdning finner man på faktoren holdning til erfaring og sikkerhet,  $r = 0.30, p < .01$ ). Eller er korrelasjonen sikkerhet vs. framkommelighet lik 0.17 og øvelseskjøring før førerprøven lik 0.22.

<sup>15</sup> Antall turer siste måned er svært høyt korrelert med antall turer siste 14 dager,  $r = .91$ . De andre indikatorene for omfang, turer og kjørte km er høyt korrelerte med antall turer,  $r = .75$  og  $r = .60$ .





**Figur 24.** Modell for forhold som kan innvirke på omfang av privat øvelseskjøring. TØI rapport 675/2003.

**Tabell 9.** Multipl regressjonsanalyse av faktorer som påvirker omfang av privat øvelseskjøring. Avhengig variabel: antall øvingsturer siste måned. N = 478. Ustandardiserte regressjonskoeffisienter. TØI rapport 675/2003.

<b>Forklaringsfaktorer</b>	<b>Modell 1</b>	<b>Modell 2</b>	<b>Modell 3</b>
<b>Blokk 1: Bakgrunnsfaktorer</b>			
<b>Kjønn (Kvinne=1, mann=2)</b>	<b>4.7***</b>	<b>2.6**</b>	<b>2.3**</b>
Alder (16 år=0, 17 år=1)	0.1	0.1	0.1
Bosted (By over 50 000 innb. = 0)			
Småby	-0.1	0.3	0.2
Tettsted	0.2	0.1	0.1
<b>Spredtbygd strøk</b>	<b>2.4**</b>	1.4	1.4
Tilgang til antall ledsagere	0.5	-0.1	-0.2
Antall personbiler i husstanden	0.8	0.6	0.7
<b>Blokk 2: Motivasjon og kunnskap, 16/17-åring</b>			
Opplevde barrierer <sup>a</sup>			
Tilgang på bil og ledsager		-1.0	-1.5
Ønske om begrenset bilbruk		-0.5	-0.5
<b>Liten tid til øvelseskjøring</b>		<b>-1.4*</b>	-1.1
<b>Økonomi</b>		<b>-1.7*</b>	-1.3
Motivasjonsfaktorer <sup>a</sup>			
<b>Bilinteresse</b>		<b>3.1***</b>	<b>2.9***</b>
Bli bedre sjåfør		0.6	0.5
Sosial påvirkning		1.1	0.9
Framtidig behov for bil		0.3	0.2
Holdninger til øvelseskjøring <sup>c</sup>			
Framkommelighet		0.6	0.9
Ferdighet		-0.1	-0.1
Erfaring og sikkerhet		-0.5	-0.5
<b>Kunnskap om øvelseskjøring<sup>b</sup></b>		<b>0.8*</b>	<b>0.5*</b>
<b>Blokk 3: Karakteristika ved ledsager</b>			
Kjønn (Kvinne=1, mann=2)			1.4
Opplevde barrierer <sup>a</sup>			
Opplevd kompetanse			0.0
Liten tid til øvelseskjøring			-1.0
Økonomi			0.7
<b>Interesse fra 16/17-åring</b>			<b>-1.4*</b>
Motivasjon <sup>a</sup>			
Oppmuntrer til øving			-0.3
Holdninger <sup>c</sup>			
Framkommelighet			-1.1
Ferdighet			0.2
Erfaring og sikkerhet			0.4
Kunnskap om øvelseskjøring, ledsager <sup>b</sup>			0.5
Lærestil <sup>b</sup>			
<b>Positiv</b>			<b>-2,2**</b>
<b>Negativ</b>			<b>-2,2**</b>
<b>Andel forklart varians, R<sup>2</sup></b>	<b>.08</b>	<b>.21</b>	<b>.28</b>

<sup>a</sup>skårer fra 1-4 <sup>b</sup>skårer fra 1-11 <sup>c</sup>skårer fra 1-5

\* p < .10, \*\* p < .05, \*\*\*p < .01

## Konklusjon av regresjonsmodellen:

### Modell I: Menn og de som bor i spredtbygde strøk øvelseskjører mest privat

I modell 1 er bare bakgrunnsfaktorene tatt med som forklaringsvariabler. Av disse er det kun to som har en signifikant effekt på omfang av privat øvelseskjøring, kjønn og bosted. Menn kjører i snitt 4,7 flere øvingsturer enn kvinner pr. måned, samtidig som de som bor i spredtbygde strøk øver oftere enn de som bor i by og tettsted. For øvrig er det ingen forskjeller mellom de som bor i by og på tettsted.

### Modell II: Liten tid og dårlig økonomi reduserer omfang, bilinteresse og kunnskap om øvelseskjøring øker omfang

Når 16/17-åringers motivasjon og kunnskap inkluderes i modellen, øker modellens forklaringskraft fra 8 til 21 prosent. Dette tyder på at motivasjon og kunnskap har noe å si for omfang. Når denne blokken inkluderes, synker både kjønnsforskjellene og forskjellene mellom by og land. Sistnevnte er ikke signifikant lengre.

Det betyr at en del av kjønnsforskjellene og forskjellene mellom by og land kan forklares ut i fra forskjellig motivasjon og kunnskap. Opplevde barrierer slår ut som forventet, dvs at de reduserer, mens alle motivasjonsfaktorene øker omfang. Imidlertid har ikke alle en signifikant innvirkning på omfang. Mangel på tid og økonomiske begrensninger reduserer omfang, mens bilinteresse og kunnskap om privat øvelseskjøring øker omfang. Det at ungdom interessert i bil øvelseskjører relativt mye er forøvrig i samsvar med tidligere undersøkelser (Moe, 1998).

Som vist tidligere er det først og fremst troen på at det er begrensninger på hvor man kan kjøre som karakteriserer de med dårlig kunnskap. Det er nærliggende å tro at nettopp denne feiloppfatningen begrenser omfanget av privat øvelseskjøring, eksempelvis at man ikke øver i tett trafikk eller på motorvei fordi man tror at dette ikke er lov.

Nærmere analyser viser at grunnen til at kjønnsforskjellene synker i modell II skyldes store kjønnsforskjeller blant de bilinteresserte. Menn er mer interessert i bil og motor enn det kvinner er, og denne interessen bidrar til å øke omfang av privat øvelseskjøring. Det at forskjellen mellom by og land reduseres, skyldes først og fremst at de som bor i spredtbygde strøk ikke opplever mangel på tid som en like stor barriere som de som bor i by og på tettsted.

### Modell III. Ledsagers lærestil og interesse fra 16/17-åring har sammenheng med omfang av øvelseskjøring

Ikke uventet viser modellen at 16/17-åringer som opplever av ledsagerne som lite interesserte i å øvelseskjøre, også øvelseskjører lite. Når denne forklaringsfaktoren inkluderes i modellen, synker også effekten av at 16/17-åring opplevde barrierer og motivasjonsfaktorer. Dette skyldes nok at de som virker minst interesserte i å øvelseskjøre, naturlig nok er minst motiverte.

Videre tyder modellen på at de som de som øvelseskjører med ledsagere med negativ lærestil under øvelseskjøring, har redusert omfang av øvelseskjøring. En negativ lærestil innebærer som nevnt at ledsager er irritert, utålmodig og hele tiden retter under kjøring, og dette kan nok sette en brems på lysten til å øvelseskjøre privat.

Ved første øyekast er det overraskende at de som kjører sammen med ledsagere som utøver en "positiv lærestil" har mindre omfang av privat øvelseskjøring. En forklaring på dette resultatet kan være at det å ha en "positiv lærestil" innebærer at ledsager foreslår og planlegger øvelseskjøring, og forteller hva som ble gjort riktig og feil. Dette kan gjenspeile at ledsager overlater lite kontroll og medbestemmelse til 16/17-åring under og før øvingen. Det å ha lite kontroll over en situasjon oppleves lett som demotiverende, og følgelig kan man lett bli mindre lysten på å øvelseskjøre. En annen forklaring kan være at en "positiv lærestil" er en konsekvens av at 16/17-åringen i utgangspunktet er lite moti-

vert for øvelseskjøring. Imidlertid ga ingen tilleggsanalyser noe støtte til denne hypotesen.

#### *Avsluttende kommentar til regresjonsmodellen*

Mange forklaringsfaktorer viste liten eller ingen sammenheng med omfang av privat øvelseskjøring. Verken antall ledsagere eller antall personbiler tilgjengelig for øvelseskjøring hadde noen sammenheng med omfang av øvelseskjøring blant de som har begynt å øvelseskjøre. Imidlertid betyr ikke dette det samme som at disse ikke har noe å si for øvelseskjøring. Det kan tenkes at disse forholdene har noe å si for om man *begynner* å øvelseskjøre.

### 3.8 Hva har sammenheng med om man har begynt å øvelseskjøre eller ikke?

#### Hovedfunn i kapitlet

- Ikke overraskende er det mer sannsynlig at de over 17 år har begynt enn de under.
- De som bor i spredtbygde strøk har begynt å øvelseskjøre i langt større grad enn andre.
- Det er mer sannsynlig at 16-/17-åringer som bor i husstander med to personbiler har begynt å øvelseskjøre enn der det disponeres en personbil.
- Det å ha tilgang til en ledsager øker sannsynligheten for at man har begynt å øvelseskjøre.
- Ungdom som har interesse for bil har begynt å øvelseskjøre i større grad enn andre.
- Det å ha en ledsager som har liten tid til overs og dårlig økonomi reduserer sjansen for at man har begynt å øvelseskjøre.
- Det at ledsager oppmuntrer til øvelseskjøring ser ut til å ha betydning.
- Det å ha mottatt informasjon om øvelseskjøring øker sjansen for at man her begynt.

Tabell 10 viser resultatet av en logistisk regresjonsanalyse der hensikten er å undersøke hvilke forhold som har sammenheng med om man har begynt å øvelseskjøre eller ikke. Denne sammenhengen er presentert som oddsratio. Hvis denne er større enn 1, betyr det at sannsynligheten for at man har begynt å øvelseskjøre øker. Hvis oddsratioen er mindre enn en, betyr dette at sannsynligheten minker. Resultatene i tabell 10 bør imidlertid tolkes med en viss varsomhet. Relativt få av de som svarte på undersøkelsen, bare 18 %, har ikke begynt å øvelseskjøre enda.

Tabell 10 viser at det først og fremst er bakgrunnsfaktorer og forhold ved ledsageren som har sterkest sammenheng med om man har begynt å øvelseskjøre privat eller ikke. **Alder** er naturlig nok av betydning – det er mindre sannsynlig at en som er yngre enn 16 år og ni måneder har begynt å øvelseskjøre enn en som er eldre. **Bosted** ser også ut til å spille en rolle. Sannsynligheten for at en person har begynt å øvelseskjøre privat ser ut til å øke når man ikke bor i en større by. I særlig grad er dette gjeldende for de som bor i spredtbygde strøk – det er over 15 ganger så sannsynlig at en som bor i et spredtbygd strøk har begynt å øvelseskjøre sammenlignet med en som bor i by med over 50 000 innbyggere. Dette stemmer med at andelen unge over 18 år som har førerkort er størst utenfor urbane strøk (Nordbakke, 2002).

Videre ser **antallet personbiler** som husstanden disponerer ut til å ha betydning. Antallet personbiler husstader disponerer ser ut til å øke sannsynligheten for at man har begynt å øvelseskjøre privat. Sannsynligheten for å ha begynt å øvelseskjøre øker naturlig nok når husstanden disponerer en personbil å øvelseskjøre med, og øker ytterligere hvis man disponerer to. Eksempelvis er det nesten 5 ganger så sannsynlig at man har begynt å øvelseskjøre i en husstand med 2 personbiler sammenlignet med en husstand med ingen personbiler. Imidlertid ser ikke sannsynligheten til å øke ytterligere hvis husstanden disponerer mer enn to personbiler, den er faktisk noe lavere enn hos husstader som bare disponerer to personbiler. Dette skyldes nok at relativt få husstader disponerer mer enn to personbiler, kun 11 % av utvalget.

**Tabell 10.** Forhold som påvirker om man har begynt å øvelseskjøre eller ikke (N = 550). TØI rapport 675/2003.

	Oddsratio
<b>Bakgrunnsfaktorer</b>	
Alder (17 år og eldre = 0)	
<b>16 år 1. kvartal</b>	<b>0.01**</b>
<b>16 år 2. kvartal</b>	<b>0.05**</b>
<b>16 år 3. Kvartal</b>	<b>0.13**</b>
16 år 4. Kvartal	0.40
Kjønn (0 = kvinne)	1.09
Bosted (By over 50 000 innb. = 0)	
Småby	2.94
Tettsted	1.60
<b>Spredtbygd strøk</b>	<b>15.22**</b>
Tilgang på biler (Ingen = 0)	
En bil	2.87
<b>To biler</b>	<b>4.81*</b>
Mer enn to	2.74
<b>Tilgang til ledsager (Nei = 0)</b>	<b>32.88**</b>
<b>Motivasjon og kunnskap, 16/17-åring</b>	
Opplivede barrierer (1=ingen betydn. 4=stor betydn.)	
Tilgang på bil	0.72
Ønske om begrenset bilbruk	1.05
Liten tid til øvelseskjøring	0.70
Økonomi	0.74
Motivasjonsfaktorer	
<b>Bilinteresse</b>	<b>2.78**</b>
Bli bedre sjåfør	1.44
Sosial påvirkning	0.72
Framtidig behov for bil	0.71
Kunnskap om øvelseskjøring (Lav = 1, Høy = 11)	1.22
<b>Karakteristika ved ledsager</b>	
<b>Øvelseskjørt med andre før (Nei = 0)</b>	<b>2.83*</b>
Opplivede barrierer (1 = ingen betydn. 4 = stor betydn.)	
Opplved kompetanse	0.65
<b>Liten tid til øvelseskjøring</b>	<b>1.91*</b>
<b>Økonomi</b>	<b>0.39*</b>
Interesse fra 16/17-åring	0.98
Kunnskap om øvelseskjøring	1.06*
<b>Oppmuntrer til øving</b>	<b>3.13**</b>
<b>Mottatt informasjon om øvelseskjøring (0 = nei)</b>	<b>3.66*</b>

\* p < .05, \*\* p < .01

Naturlig nok øker det å ha **tilgang på ledsager** sannsynligheten for at man har begynt å øvelseskjøre privat (oddsratio = 32.88). Imidlertid er det svært få som oppgir at de ikke har tilgang på ledsager, kun 16 personer.

**Bilinteresse** påvirker ikke bare omfang av øvelseskjøring, men også om man har begynt å øvelseskjøre. Opplevde barrierer fra 16/17-åring har ikke noen signifikant effekt på om man har begynt å øvelseskjører privat. Imidlertid går alle effektene i forventet retning, dvs at mange opplevde barrierer reduserer sannsynligheten for at man har begynt å øvelseskjøre.

Det at ledsager **har øvelseskjørt med andre før** øker sjansen for at 16/17-åring har begynt. Dette kan tyde på at terskelen for å komme i gang er lavere når man har noe erfaring fra før.

16-/17-åringer med ledsagere som har **liten tid** til overs til øvelseskjøring er mer tilbøyelige til ikke å ha begynt å øvelseskjøre enda. En annen barriere som har noe å si er **økonomi** – det at ledsager opplever økonomi som en barriere reduserer sannsynligheten for at 16/17-åringen har begynt å øvelseskjøre.

Et annet interessant funn er at **kunnskap** om øvelseskjøring øker sjansen for at man har begynt å øvelseskjøre. Videre ser det at ledsager har **mottatt kursmateriell** om øvelseskjøring ut til å øke sjansen for at man har begynt å øvelseskjøre.

Kort oppsummert tyder dette på at eksterne forhold og forhold ved ledsager har størst betydning for om man har begynt å øvelseskjøre privat. Med unntak av bilinteresse, ser ikke 16/17-årings motivasjon ut til å spille så stor rolle når det gjelder om man har begynt å øvelseskjøre privat eller ikke.

## 4 Hovedfunn og konklusjoner

Resultatene av undersøkelsen viste at 82 % av 16 og 17-åringer hadde begynt å øvelseskjøre privat. På grunn av den relativt lave svarprosenten i undersøkelsen, er det imidlertid usikkert hvorvidt dette gjenspeiler den reelle andelen i denne aldersgruppen som øvelseskjører privat. Andelen 18 til 24-åringer som hadde førerkort i år 2002 var på 71 %, noe som kan tyde på at flere av de som ikke ønsker å ta førerkort unnlot å svare på undersøkelsen (Nordbakke, 2002). Følgelig kan man forvente at den reelle andelen 16 og 17-åringer som har begynt å øvelseskjøre er noe lavere enn 82 %.

De fleste som har begynt å øvelseskjøre oppgir at de begynte kort tid etter at de hadde fylt 16 år. Dette er i samsvar med resultater fra en undersøkelse gjort i tre fylker (Moe, 1998), men sammenlignet med mer landsomfattende studier tyder resultatene på at ungdom starter tidligere med privat øvelseskjøring nå enn for noen år siden (Sagberg, 2000, Flick, 1998). En mulig forklaring er økt bruk av informasjon fra Statens vegvesen med sikte på å øke omfang av privat øvelseskjøring. Det er imidlertid en tendens til at omfang av privat øvelseskjøring øker når man nærmer seg 18 år, noe som nok kan forklares med at tidspunktet for førerprøven nærmer seg for mange. En utfordring med tanke på å øke omfang av privat øvelseskjøring kan således være at man øver enda mer i 16-årsalderen.

Selv om det er små kjønnsforskjeller både når det gjelder starttidspunkt og andel som har begynt å øvelseskjøre privat, har unge menn i gjennomsnitt nesten dobbelt så stort omfang av privat øvelseskjøring sammenlignet med unge kvinner. Dette medfører at menn har et mer variert innhold i øvelseskjøringen, og dermed øver på flere momenter enn hva kvinner gjør. Dette kan være en forklaring på funn som viser at unge menn utvikler tekniske kjøreferdigheter langt raskere enn unge kvinner den første perioden etter at de har fått førerkort (Sagberg og Bjørnskau, 2003). Kjønnsforskjellene i omfang tilsier at særlig unge kvinner bør være i fokus hvis man ønsker å øke omfang av privat mengdetrening.

Det er imidlertid ingen enkel oppgave å påvirke unge kvinner til å øvelseskjøre mer. Unge kvinner ser ikke ut til å oppleve større barrierer mot å øvelseskjøre privat enn hva menn gjør. Ut i fra resultatene er det nærliggende å tro at til at menn øvelseskjører mer fordi de er mer interessert i bil og bilkjøring. Dette synes å forsterke seg gjennom at menn opplever at andre, deriblant venner, i større grad påvirker dem til å øvelseskjøre privat.

Det er nok lite trolig at fremstøt for å øke interesse for bil blant unge kvinner ville være særlig vellykket. Antakeligvis ville en bedre fremgangsmåte være å ta utgangspunkt i at de aller fleste ledsagere og 16-/17-åringer oppgir det å bli "en sikker sjåfør" som et hovedmotiv for øvelseskjøring. Samtidig er det er god del av både ledsagere og 16-/17-åringer (30- 35 %) som ikke tror at et stort omfang av øvelseskjøring vil redusere ulykkesrisiko etter at man har tatt førerkort. En grunn kan være at mange ikke er klar over de ulykkesreducerende effektene et stort omfang av øvelseskjøring kan ha (jfr. Sagberg, 2002). I og med at motivasjonen for å bli en sikker sjåfør absolutt er til stede, kan man forvente at informasjon om hvordan øvelseskjøring kan redusere ulykkesrisiko, bidrar til å øke omfanget av øvelseskjøring. I særlig grad kan man forvente at foreldre/foresatte er mottakelige for denne typen informasjon. Det er liten tvil om at de fleste foreldre/foresatte vil være motiverte for tiltak som bidrar til å redusere risikoen for at deres barn blir skadd i en trafikkulykke.

Samtidig kan det være grunn til å informere om at risikoen for uhell *under* privat øvelseskjøring synes å være svært lav (Gregersen og Nyberg, 2002). Dette kan bidra til å gi flere et tidligere starttidspunkt for privat øvelseskjøring, siden det i særlig grad er foreldre/-

foresatte til de som ikke har begynt å øvelseskjøre, som i størst grad opplever denne typen ulykkesrisiko som en barriere mot å øvelseskjøre privat.

Kunnskap om hva som er tillatt og ikke tillatt under privat øvelseskjøring ser ut til gi økt omfang av øvelseskjøring. En forklaring er at de med best kunnskap i større grad er klar over at det ikke er noen begrensinger på hvor man kan kjøre og at man kan kjøre med passasjerer i bilen under privat øvelseskjøring. Dette er det mange som ikke vet. Kunnskapsnivået er gjennomgående lavere hos dem som ikke har mottatt kursmateriell eller deltatt på informasjonskveld om privat øvelseskjøring i regi av Statens vegvesen. De store fylkesvise forskjeller i andel som har mottatt kursmateriell og/eller deltatt på informasjonskveld, tyder på at det er et stort potensiale for denne typen informasjonstiltak, særlig innen enkelte fylker.

61 % av alle øvingsturene foretas i kombinasjon med andre kjøreføremål. Dette er på mange måter et funn av interesse. Dette tyder på at en god del av privat øvelseskjøring ikke bidrar til noen ekstra eksponering i trafikken, dvs at man øver i forbindelse med kjøreturer man uansett ville ha foretatt. Forutsatt at det å øvelseskjøre med ledsager ikke innebærer høyere risiko enn at ledsager kjører selv, kan man anta at kombinert øvelseskjøring *ikke* bidrar til å øke antallet trafikkulykker. Tvert i mot tyder svenske studier på at risikoen for uhell er langt lavere under privat øvelseskjøring enn når ledsager kjører selv (Gregersen & Nyberg, 2002). En forklaring kan være at man som ledsager er mer påpasselig under øvelseskjøring enn man er når man kjører selv. En kan dermed argumentere for at kombinert kjøring *reducerer* antallet trafikkulykker totalt sett. Dette samsvarer godt med at svært få hadde opplevd uhell under privat øvelseskjøring. De få uhellene som ble rapportert omfattet bare materielle skader.

Et annet moment er at de som kombinerer øvelseskjøring med andre kjøreføremål, øver langt mer enn de som driver "ren" øvelseskjøring. Det er nærliggende å tro at dette skyldes at mange av de forhold som både ledsager og 16/17-åring mener hindrer øvelseskjøring, ikke er like gjeldende under slike øvingsturer. Hvis man uansett skal foreta en kjøretur sammen, vil eksempelvis ikke mangel på tid og overskudd være noen hinder for at 16/17-åring kjører istedenfor ledsager. Videre er ikke kombinert øvelseskjøring noen økonomisk belastning på grunn av at dette ikke gir noe økning i forbruk av drivstoff av betydning.

Lite tyder på at det å øvelseskjøre privat er noen negativ opplevelse for noen av partene. Det er få tegn til konflikter mellom ledsager og 16/17-åring; ledsager synes å være tålmodig og flink til å oppmuntre når 16/17-åring gjør noe riktig under øvingsturene. Dog er det tegn på at de få 16/17-åringene som opplever sin ledsager som mest aktiv under øvelseskjøring, har et noe lavere omfang enn andre. En forklaring kan være at de opplever ledsager som styrende, noe som lett kan resultere i at man mister motivasjon for å øvelseskjøre. I og med at svært mange ledsagere oppgir at de ønsker et grundig veiledningshefte og evt. et kurs i det å være ledsager, kan en anbefaling være å legge vekt på rollen som ledsager hvis et slikt hefte eller kurs utarbeides. Alternativt kan man i større grad vektlegge tips til ledsagers lærestil i større grad i den informasjonen om privat øvelseskjøring som gis ut i dag.

## 4.1 Avsluttende kommentar

I og med at et stort omfang av mengdetrening er et av de få tiltak som har en dokumentert effekt på ulykkesrisiko etter at unge førere har fått førerkort, er det viktig å bidra til tiltak som øker omfang av privat øvelseskjøring. En forsiktig anbefaling gitt av Sagberg (2002) lyder på at det optimale omfanget av øvelseskjøring, ut i fra en vurdering av virkningen på samlet antall ulykker, ligger på minst 4000 km. Denne anbefalingen har tatt utgangspunkt i at andelen kombinert øvelseskjøring ligger på 20 %, noe som innebærer at de fleste øvingsturene er ren øvelseskjøring. Dette vil øke eksponering i trafikken og følgelig



forventes antall ulykker å øke totalt sett. Med tanke på at en relativt høy andel av øvingsturene er kjøreturer man ville ha foretatt uansett (61 %), er det imidlertid grunn til å tro at et optimalt omfang av øvelseskjøring før man slippes løs i trafikken på egen hånd ligger på hele 10000 km (Sagberg, 2002). Dette er fordi kombinert øvelseskjøring ikke forventes å gi noen økning i antallet trafikkulykker, da dette er kjøreturer man ville foretatt uansett.

Med tanke på at dagens omfang av øvelseskjøring antas å ligge på rundt 2000 km, synes ikke det å ha en aldersgrense på 16 år for å øvelseskjøre å være nok for å oppnå et tilfredstillende omfang. Ett mulig tiltak er å senke aldersgrensen for privat øvelseskjøring ytterligere, men dette krever en endring av veitrafikkloven. Med utgangspunkt i en aldersgrense på 16 år, kan de viktigste anbefalingene for å øke omfang av privat øvelseskjøring sammenfattes slik:

- For å få et tilfredstillende omfang av øvelseskjøring er det viktig at man starter tidlig med øvelseskjøring og kjører mye fra starten av. Dette tilsier at informasjonsaktiviteten må starte før man fyller 16 år.
- Både ledsager og 16/17-åring legger stor vekt på sikkerhet som motiv for å øvelseskjøre. På samme tid synes ikke mange å kjenne til den gunstige effekten et stort omfang av øvelseskjøring kan ha for ulykkesrisikoen når man slippes løs på egen hånd i trafikken. Følgelig kan informasjon om hvor mye øvelseskjøring som er optimalt, forventes å bidra til en økning i omfang av privat øvelseskjøring.
- Mange foreldre/foresatte ønsker et grundig veiledningshefte og et kurs i å være ledsager. Det skulle være relativt enkelt å utarbeide et litt grundigere veiledningshefte i tillegg til det som gis ut til 16 åringer og deres ledsagere i dag.
- Det er behov for å informere flere om at det ikke er noen begrensinger på hvor man kan kjøre og at man kan ha passasjer i bilen under privat øvelseskjøring. Dette er særlig gjeldende innen enkelte fylker der informasjonsvirksomheten om privat øvelseskjøring er lite utbredt.
- Det anbefales i særlig grad å fokusere på at unge kvinner øker sitt omfang av øvelseskjøring før de får førerkort og slippes løs i trafikken på egen hånd.
- Foreldre /foresatte og 16-/17-åringer bør oppfordres til å benytte alle anledninger som byr seg til å foreta kombinert øvelseskjøring. Dette er på mange måter fordelaktig; risikoen ved privat øvelseskjøring antas å være svært lav, man overviner de største barrierene mot å øvelseskjøre (mangel på tid og overskudd, økonomi) og det er god grunn til å tro at dette ikke vil øke antallet trafikkulykker totalt sett da kombinert øvelseskjøring ikke bidrar til noen ekstra eksponering i trafikken.
- Fra 1. juli 2003 er det innført nye regler for privat øvelseskjøring. Fra denne dato må alle som fyller 16 år ha gjennomført et obligatorisk trafikalt grunnkurs på 16 timer før man får lov til å øvelseskjøre privat. Med tanke på at det er viktig å starte så tidlig som mulig å øvelseskjøre, anbefales det å stimulere ungdom til å ta kurset enten før eller rett etter de fyller 16 år. Et slikt kurs gi en god mulighet for å informere alle om den positive effekten et stort omfang av øvelseskjøring kan ha på ulykkesrisiko når man ferdes i trafikken på egen hånd.

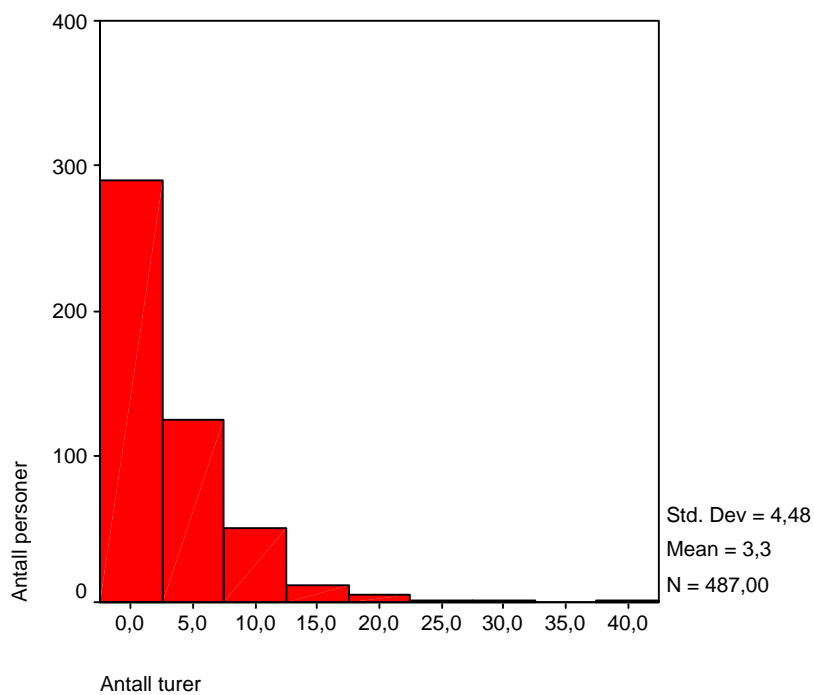
## 5 Litteraturliste

- Flick, M. (1998) *Privat øvelseskjøring. Spørreundersøkelse blant ungdom 16–17 år. Statens vegvesen, sør-vest regionen.*
- Gregersen, N. P., Berg, H.Y., Dahlstedt, S., Engström, I., Nolén, S., Nygaard, B. og Rimmö, P.A. (2000) *16-årsgräns för övningskörning – en utvärdering. Slutrapport. Linköping, Statens väg- och transportforskningsinstitutet, VTI-rapport 452/2000.*
- Gregersen, N. P. og Nyberg, A. (2002) *Privat övningskörning. En undersökning om hur den utnyttjas och om dess för- och nackdelar för trafiksäkerheten. Linköping, Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI rapport 481/2002.*
- Nordbakke, S (2002) *Førerkort og bilbruk blant ungdom på 90-tallet. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 564/2002.*
- Sagberg, F (2000) *Evaluering av 16-årsgrense for øvelseskjøring med personbil. Ulykkesrisiko etter førerprøven. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 498/2000.*
- Sagberg, F (2002) *Mengdetrening, kjøree erfaring og ulykkesrisiko. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 566/2002.*
- Sagberg, F og Bjørnskau, T (2003) *Uerfaren bak rattet. Hva forklarer nye føreres ulykkesreduksjon de første månedene med førerkort? Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 656/2003.*
- Ulleberg, P. (2002) *Influencing subgroups of young drivers and their passengers. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 605/2002.*

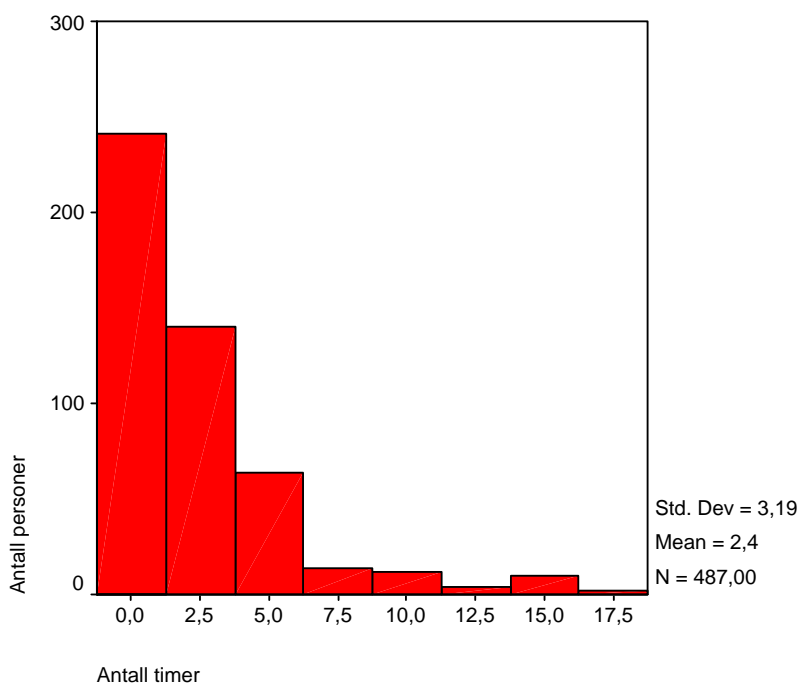
# Vedlegg



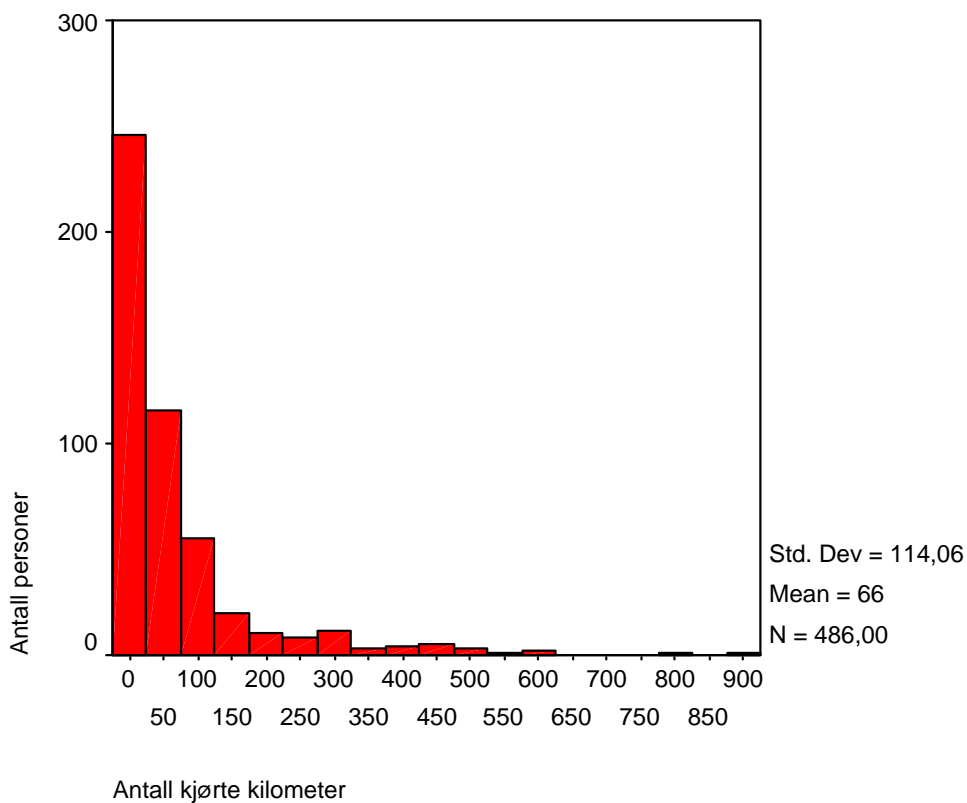
## Vedlegg I



**Figur i:** Antall turer med privat øvelseskjøring i løpet av siste 14 dager. TØI rapport 675/2003.



Figur ii: Antall timer med privat øvelseskjøring i løpet av siste 14 dager. TØI rapport 675/2003.



Figur iii: Antall kilometer med privat øvelseskjøring i løpet av siste 14 dager. TØI rapport 675/2003.

## Vedlegg II

### Estimert av omfang av privat øvelseskjøring før fylte 18 år

Totalt omfang av privat øvelseskjøring før fylte 18 år ble beregnet på grunnlag av gjennomsnittlig antall turer, timer og kilometer øvelseskjørt med privat ledsager i løpet av de siste 14 dager. Gjennomsnittsverdiene er deretter multiplisert med antall 2 ukers perioder fra starttidspunkt for øvelseskjøring til fylte 18 år. Imidlertid ble to faktorer tatt hensyn til i beregningen av totalt omfang av privat øvelseskjøring før fylte 18 år:

Enkelte kjører svært mye og drar dermed opp gjennomsnittsverdiene for omfang av privat øvelseskjøring (se tabell 2). En følge av dette er at gjennomsnittsverdiene blir lite representative. Dette ble korrigert gjennom å utelate 5 % av de som øvelseskjører mest med privat ledsager når gjennomsnittsverdiene for omfang ble beregnet (trimmet gjennomsnittsverdi). På grunn av denne korrigeringen er tallene for totalt omfang som er presentert i tabell i å betrakte som *minimumsanslag* for gjennomsnittlig omfang av privat øvelseskjøring før fylte 18 år

I tabell i er omfang før fylte 18 år beregnet etter ulike starttidspunkt for privat øvelseskjøring. Beregningene for de som begynner når de er 17 år kan sees på som relativt pessimistiske sett i lys av at det da forventes at intensiteten på øvingene er nye større enn for de som begynner å øvelseskjøre tidligere. Videre er det ikke tatt hensyn til at mange velger å ta førerprøven en tid etter at de har fylt 18 år, og disse vil nok fortsette å øvelseskjøre etter at de har fylt 18 år.

Begge datainnsamlingene ble foretatt på sommerhalvåret, og det er god grunn til å tro at omfanget av privat øvelseskjøring er høyere da enn i løpet av vinterhalvåret. Eksempelvis har Gregersen og Nyberg (2002) funnet at svensk ungdom øvelseskjører privat mest på høsten og minst på vinteren. Imidlertid oppgis ingen tall på forskjell i omfang i denne undersøkelsen. Videre viste en undersøkelse gjennomført blant norske 16-18 åringer at bare 49 % hadde drevet privat øvelseskjøring når det var snø eller is på veien, mens de aller fleste øvelseskjørte på bar vei (Flick, 1998). Det er vanskelig å anslå eksakte tall på redusert omfang i vinterhalvåret, men tall for unge føreres omfang av kjøring kan gi en pekepinn. Sagberg (1997) beregnet at aldersgruppen 18-24 år kjører 37 % mindre i form av kjørte km i vinterhalvåret enn hva tilfellet er i sommerhalvåret. Med dette utgangspunktet det anslått en reduksjon på 35 % i omfang av privat øvelseskjøring i vinterhalvåret.

**Tabell i.** Beregnet omfang av øvelseskjøring med privat ledsager før fylte 18 år. TØI rapport 675/2003.

	Starttidspunkt for øvelseskjøring		
	16 år	16 ½ år	17 år
<b>Antall turer</b>			
Menn	178	134	67
Kvinner	87	65	44
Totalt	133	100	56
<b>Antall timer</b>			
Menn	114	85	57
Kvinner	64	48	32
Totalt	89	67	45
<b>Antall km</b>			
Menn	2362	1771	1181
Kvinner	1551	1163	776
Totalt	1957	1467	979

Beregningene i tabell *i* stemmer godt overens med tidligere beregninger av omfang. Sagberg (2000) anslo omfang for de som startet etter at de fylte 17 år til å være 45,7 turer og 1027 km. Tilsvarende tall i tabell *i* er 44,5 turer og 978,5 km. I følge beregningene i tabell *i* vil Vegvesenets mål om minst 110 timer øving så vidt være oppnådd for en mann som begynner å øvelseskjøre når han er 16 år.

Moe (1998) beregnet omfang av privat øvelseskjøring for de som starter med dette fra de er 16 ½ år gamle til å være 1950 km for menn og 1274 for kvinner.



## Vedlegg III

Tabell ii. Faktoranalyse av forhold som 16/17-åring mener fremmer eller hindrer privat øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon.

	Faktorladning
<b>1. Tilgang til ledsager og bil</b>	
Har ingen ledsager	.850
Ledsager tør ikke øvelseskjøre	.811
Ledsager bor langt unna	.770
Mye konflikter med ledsager	.700
Ledsager(e) har ikke tid	.697
Vanskelig å få tilgang til bil å øve med	.673
Foreldrene mine betaler for kjøreskoletimer	.601
Trafikkforholdene i nærmiljøet gjør det vanskelig	.526
<b>2. Ikke behov for bil</b>	
Foretrekker å reise kollektivt i fremtiden	.804
Ønsker ikke å kjøre bil fordi det forurenser miljøet	.725
førerkort først når jeg får behov for bil	.703
Ønsker ikke å ta førerkort	.473
<b>3. Mangel på tid</b>	
Andre fritidsinteresser krever mye tid	.840
Skolearbeid krever mye tid	.796
Jobb krever mye tid	.652
Vil heller gjøre andre ting	.475
<b>4. Bilinteresse</b>	
Stor interesse for biler og bilkjøring	.763
Morsomt å kjøre bil	.732
Ønsker å få førerkort raskt	.571
<b>5. Økonomi</b>	
Har ikke råd til egen bil	.768
Har ikke råd til å ta førerkort	.651
øvelseskjøre mer når førerprøven nærmer seg	.607
Ønsker å bruke penger på andre ting	.437
<b>6. Bli bedre sjåfør</b>	
Spare penger	.690
Bli en bedre/sikrere sjåfør	.676
Bli tryggere/flinkere før jeg tar timer	.655
<b>7. Sosial påvirkning</b>	
Venner ønsker at jeg skal ta førerkort	.783
Mine venner øvelseskjører mye	.779
Liten tiltro til kjøreskolebransjen	.433
Foreldre/foresatte oppmuntrer	.349
<b>8. Behov for bil</b>	
behov for bil i framtiden	.770
framtid med bruk for bil	.735

TØI rapport 675/2003.

**Tabell iii. Faktoranalyse av forhold som ledsager mener fremmer eller hindrer privat øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon.**

<b>Kompetanse</b>	<b>Faktorladning</b>
Føler meg ikke kompetent	.755
Det er for risikabelt å øvelseskjøre privat	.747
Tør ikke øvelseskjøre	.736
Usikker på hvor det er tillatt å øvelseskjøre	.702
Ønsker å betale for kjøreskoletimer isteden for	.633
Trafikkforholdene i nærmiljøet gjør det vanskelig å øve	.502
Vi ønsker å vente litt lengre før vi begynner	.434
<b>Tid</b>	
Andre forpliktelser krever mye tid	.871
Hjemmearbeid/jobb gjør det vanskelig	.848
Har lite overskudd til å øvelseskjøre	.679
Vil heller gjøre andre ting	.565
<b>Oppmuntring</b>	
Øvelseskjører fordi det er morsomt å gjøre noe sammen	.808
Øvelseskjører fordi det er morsomt å kjøre bil	.736
16/17-åring oppmuntrer til at vi øvelseskjører sammen	.675
Ønsker at hun/han skal få førerkort så raskt som mulig	.578
Hjelpe henne/han til å bli en bedre/sikrere sjåfør i trafikken	.491
<b>Økonomi</b>	
Har ikke råd til å betale for førerkort til han/henne	.691
Bensinprisene gjør at øvelseskjøringen må begrenses	.655
Spare penger	.628
Er redd for å skade bilen under øvelseskjøring	.517
<b>Interesse fra 16/17-åring</b>	
16/17-åring er lite interessert i å øvelseskjøre	.794
16/17-åring er lite hjemme	.661
Mye konflikter med 16/17-åring	.472

TØI rapport 675/2003.

**Tabell iv. Faktoranalyse av spørsmål om interaksjon ledsager/16-17-åring under privat øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon.**

<b>16/17-åringers vurdering</b>	<b>Faktorladning</b>
<b>Positiv ledsagning</b>	
Forteller deg hva du gjorde riktig etterpå	.779
Oppmuntrer deg når du har gjort noe riktig	.746
Planlegger på forhånd hva dere skal øve på	.705
Spør hva deg hva du tror du gjorde feil	.620
foreslår at dere skal øvelseskjøre sammen	.577
<b>Negativ ledsagning</b>	
Blir irritert når du gjør feil under øvelseskjøring	.794
Ledsager er redd for å du skal skade bilen	.636
Er tålmodig under øvelseskjøring	-.626
Retter på deg hele tiden mens dere kjører	.590
Lar deg selv bestemme hvor dere skal kjøre	-.513
Avbryter øvelseskjøringen fordi du gjør feil	.476
<b>Ledsagers vurdering</b>	
<b>Positiv ledsagning</b>	
Forteller hva hun/han gjorde riktig etter at dere er ferdige med å kjøre	.594
Oppmuntrer når hun/han har gjort noe riktig under kjøring	.588
Planlegger på forhånd hva dere skal øve på	.524
Spør hva hun/han tror hun/han gjorde feil under øving	.636
Du tar vanligvis initiativ til å øvelseskjøre	.424
<b>Negativ ledsagning</b>	
Blir fort irritert når han/hun gjør feil under øvelseskjøring	.533
Er redd for at hun/han skal skade bilen	.565
Er tålmodig under øvelseskjøring	.630
Retter på henne/han straks det gjøres feil under kjøring	.222
Lar henne/han selv bestemme hvor dere skal kjøre	-.439
Avbryter øvelseskjøringen fordi hun/han gjør for mye feil	.672

TØI rapport 675/2003.

**Tabell v. Faktoranalyse av holdninger til trafikksikkerhet og øvelseskjøring. Prinsipale komponenters metode med varimax rotasjon.**

	<b>Faktorladninger</b>	
	<b>16/17-åring</b>	<b>Ledsager</b>
<b>Sikkerhet vs. fremkommelighet</b>		
Det er i orden å råkøre litt hvis trafikforholdene tillater det	.729	.479
kjører ikke mindre sikkert selv om du kjører over fartsgrensen	.703	.663
Hvis du er en god sjåfør er det helt OK å kjøre litt fort	.702	.670
Nødvendig å tøy trafikkreglene for å komme seg frem	.693	.753
Det er bedre å kjøre smidig enn å alltid følge trafikkreglene	.660	.744
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikforholdene er	-.481	-.461
<b>Øvelseskjøring og førerprøven</b>		
Man trenger ikke øvelseskjøre mer enn hva som trengs for å bestå førerprøven	.718	.591
Når man mestrer kjøretekniske ferdigheter trenger man ikke øvelseskjøre mer privat	.662	.672
Har man bestått førerprøven, er man en sikker sjåfør	.616	.719
<b>Kjøreefaring og sikkerhet</b>		
Mye øvelseskjøring reduserer sjansen for at man blir utsatt for ulykker senere	.719	.739
Man er en sikrere sjåfør når man har noen års kjøreefaring	.661	.516
Mye øvelseskjøring gjør en til en bedre sjåfør i trafikken	.583	.781

TØI rapport 675/2003.

## **Vedlegg IV**

# **Spørreskjema**



**1. Hvilket fylke bor du i?**

- |                |                          |                     |                          |
|----------------|--------------------------|---------------------|--------------------------|
| Østfold .....  | <input type="checkbox"/> | Rogaland .....      | <input type="checkbox"/> |
| Akershus ..... | <input type="checkbox"/> | Hordaland .....     | <input type="checkbox"/> |
| Oslo .....     | <input type="checkbox"/> | Sogn og Fjordane..  | <input type="checkbox"/> |
| Hedmark .....  | <input type="checkbox"/> | Møre og Romsdal .   | <input type="checkbox"/> |
| Oppland .....  | <input type="checkbox"/> | Sør-Trøndelag ..... | <input type="checkbox"/> |
| Buskerud ..... | <input type="checkbox"/> | Nord-Trøndelag .... | <input type="checkbox"/> |
| Telemark ..... | <input type="checkbox"/> | Nordland .....      | <input type="checkbox"/> |
| Vestfold ..... | <input type="checkbox"/> | Troms .....         | <input type="checkbox"/> |
| Aust-Agder ... | <input type="checkbox"/> | Finnmark .....      | <input type="checkbox"/> |
| Vest-Agder ... | <input type="checkbox"/> |                     |                          |

**2. Bosted**

- |                                    |                          |
|------------------------------------|--------------------------|
| By med over 50000 innbyggere.....  | <input type="checkbox"/> |
| By med under 50000 innbyggere..... | <input type="checkbox"/> |
| Tettsted .....                     | <input type="checkbox"/> |
| Spredtbygd område.....             | <input type="checkbox"/> |

**3. Kjønn:**

- Kvinne       Mann

**4. Når er du født?**

<input type="text"/>	mnd	19	<input type="text"/>	År
----------------------	-----	----	----------------------	----

**5. Hvor mange personbiler har husstanden din tilgang til?**

- |                 |                          |
|-----------------|--------------------------|
| Ingen.....      | <input type="checkbox"/> |
| En.....         | <input type="checkbox"/> |
| To.....         | <input type="checkbox"/> |
| Mer enn to..... | <input type="checkbox"/> |

**6. Har du tilgang til ledsager å øvelseskjøre med?**

- Ja       Nei

**7. Bor du sammen med noen som kan være ledsager for deg under øvelseskjøring?**

- Ja       Nei

**8. Hvem av de du bor sammen med har førerkort? (sett gjerne flere kryss)**

- |          |                          |                             |                          |
|----------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| Mor...   | <input type="checkbox"/> | Søsken.....                 | <input type="checkbox"/> |
| Far..... | <input type="checkbox"/> | Annen slektning/bekjent.... | <input type="checkbox"/> |

**9. Har du begynt å øvelseskjøre privat?**

- Ja       Nei → **Gå direkte til spm 35**

**10. Hvem er vanligvis din ledsager under øvelseskjøring?**

(sett gjerne flere kryss)

- |             |                          |
|-------------|--------------------------|
| Mor.....    | <input type="checkbox"/> |
| Far.....    | <input type="checkbox"/> |
| Søsken..... | <input type="checkbox"/> |
| Tante/onkel | <input type="checkbox"/> |
| Annen.....  | <input type="checkbox"/> |

**11. Hvor mange måneder er det siden du begynte å øvelseskjøre privat?**

<input type="text"/>	Mnd
----------------------	-----

**12. Har øvelseskjøringen foregått jevnlig siden?**

- Ja       Nei

**13. Foregår privat øvelseskjøring i samarbeid med trafikkskole?**

- Ja       Nei

**14. Har du tatt kjøretimer ved trafikkskole før du startet med privat øvelseskjøring?**

- Ja       Nei

**15. Hvis ja, hvor mange timer?**

<input type="text"/>	Timer
----------------------	-------

**16. Hvilken type opplæring har du fått ved trafikkskole?**

- Teknisk behandling av bilen       Obligatoriske timer

**17. Har du eller din ledsager fått kursmateriell om øvelseskjøring fra Statens vegvesen ?**

- Ja       Nei

**18. Har dere vært på informasjonskveld om øvelseskjøring arrangert av Statens vegvesen?**

- Ja       Nei

Her følger noen spørsmål om hvor mye du øvelseskjørte med privat ledsager *de siste 14 dagene* og hva dere øvde på. Det kan være vanskelig å huske nøyaktig hvor mye en kjører og hva en øvde på, så vi ber deg anslå dette etter beste skjønn.

19. Hvor mange turer øvelseskjørte du med privat ledsager i løpet av siste 14 dager før utfylling av skjemaet? |\_\_\_\_\_| turer
20. Hvor mange timer øvelseskjørte du med privat ledsager i løpet av siste 14 dager før utfylling av skjemaet? (rund av til nærmeste hele time) |\_\_\_\_\_| timer
21. Hvor mange kilometer øvelseskjørte du med privat ledsager i løpet av siste 14 dager før utfylling av skjemaet? |\_\_\_\_\_| km
22. Hadde noen av turene du øvelseskjørte sist uke hensikter i tillegg til øving (f. eks. besøk, handletur)?  Nei  Ja → Hvor mange? |\_\_\_\_\_| turer
23. Hadde dere på forhånd bestemt tidspunkt for noen av turene dere øvelseskjørte de siste 14 dager?  Nei  Ja → Hvor mange? |\_\_\_\_\_| turer
24. Hadde dere på forhånd planlagt hva dere skulle øve på under øvelseskjøring de siste 14 dager?  Nei  Ja → Hvor mange? |\_\_\_\_\_| turer
25. Hvor mange turer øvelseskjørte du med privat ledsager i løpet av siste måned før utfylling av skjemaet? |\_\_\_\_\_| turer

26. Hvor ofte har dere øvet på følgende ting under privat øvelseskjøring i løpet av de siste 14 dagene?

	Ikke øvet på	1 gang	2 ganger	3 ganger	Mer enn 3 ganger
Start, bremsing, giring, rygging, styring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Se / observere trafikken under kjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring i bymiljø.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring på landevei.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring i rundkjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Køkjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring i lyskryss.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring i kryss uten lyssignal.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring i boligstrøk.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vikeplikt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøring på motorvei.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bytte av kjørefelt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Akselerasjons/ farsreduksjonsfelt.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tilpassing av fart.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet (spesifiser):.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**27. I hvilke trafikkmiljø øvet dere de siste 14 dagene?**

	Ikke øvet på	1 gang	2 ganger	3 ganger	Mer enn 3 ganger
I bytrafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På landevei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På motorvei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
På gårdsplass, parkeringsplass eller lignende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
I boligstrøk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**28. Har du noen gang vært innblandet i trafikkuhell under øvelseskjøring der du satt bak rattet ? (Med trafikkuhell mener vi alle hendelser i trafikken som har ført til skade på materiell eller personer, medregnet trafikkuhell som ikke er meldt til forsikringsselskap.)**

Ja       Nei  → (hvis nei, gå til spørsmål 34)

**29. Hvor mange trafikkuhell har du vært innblandet i under øvelseskjøring?**  Uhell

**OM DET SISTE UHELLET**

Spørsmålene dreier seg om det siste trafikkuhellet du hadde.

**30. Hva slags uhell var det siste uhellet du var innblandet i når du øvelseskjørte?**

(Sett kryss bare i én rute)

Kollisjon med møtende bil (ikke forbikjøring) <input type="checkbox"/>	Kollisjon med dyr..... <input type="checkbox"/>
Utforkjøring ..... <input type="checkbox"/>	Kjørte på fast gjenstand..... <input type="checkbox"/>
Kollisjon med kryssende bil..... <input type="checkbox"/>	Uhell ved skifte av kjørefelt..... <input type="checkbox"/>
Kollisjon under forbikjøring ..... <input type="checkbox"/>	Ble påkjørt under starten i vegkanten..... <input type="checkbox"/>
Kjørte på annen bil bakfra..... <input type="checkbox"/>	Kjørte på parkert kjøretøy..... <input type="checkbox"/>
Ble påkjørt bakfra ..... <input type="checkbox"/>	Annet trafikkuhell..... <input type="checkbox"/>
Kollisjon med fotgjenger/syklist..... <input type="checkbox"/>	
Uhell under rygging..... <input type="checkbox"/>	↳ Hva slags uhell:

**31. Hva var fartsgrensen der uhellet skjedde? (Sett ring rundt fartsgrensen)**

Under 30   30   40   50   60   70   80   90   100

**32. Hva slags skade førte uhellet til?**

(Sett gjerne flere kryss)

Ble skadet selv ..... <input type="checkbox"/>
Skade på annen person..... <input type="checkbox"/>
Skade på egen bil ..... <input type="checkbox"/>
Skade på annen bil ..... <input type="checkbox"/>
Annen skade..... <input type="checkbox"/>

**33. Hva slags føre var det?**

(Sett kryss i bare én rute)

Tørr og bar vegbane..... <input type="checkbox"/>
Våt og bar vegbane ..... <input type="checkbox"/>
Snøføre..... <input type="checkbox"/>
Is ..... <input type="checkbox"/>

**34. Nedenfor følger noen utsagn om den som vanligvis er din ledsager under øvelseskjøring. Hvor godt stemmer utsagnene nedenunder om din ledsager?**

	Stemmer helt	Stemmer nokså godt	Stemmer av og til	Stemmer nokså dårlig	Stemmer ikke i det hele tatt
Ledsager planlegger på forhånd hva dere skal øve på.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsager foreslår at dere skal øvelseskjøre sammen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsageren er tålmodig under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bli irritert når du gjør feil under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppmuntrer deg når du har gjort noe riktig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Retter på deg hele tiden mens dere kjører .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forteller deg hva du gjorde riktig etter at dere er ferdige med å kjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avbryter øvelseskjøringen før tiden fordi du gjør feil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lar deg selv bestemme hvor dere skal kjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spør hva deg hva du tror du gjorde feil under øving.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsager er redd for å du skal skade bilen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Resten av skjemaet besvares også av de som ikke har begynt å øvelseskjøre/  
eller av de som ikke ønsker å begynne å øvelseskjøre**

**35. Her følger noen påstander om krav til øvelseskjøring. Kryss av for det du tror er riktig eller galt:**

	Riktig	Galt
L- skilt plasseres på bilens bakside og brukes kun under øvelseskjøringen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen kan ikke ha automatgir.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen må ha håndbrems mellom setene. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen må ha ekstra speil for ledsager montert på innsiden av frontruten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilens forsikring gjelder ikke under øvelseskjøring.. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kan kun øvelseskjøre med bil som krever førerkort klasse B.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kan tidligst begynne å øvelseskjøre når du fyller 17 år.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ingen begrensninger for hvor du kan øvelseskjøre med ledsager.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kan ikke foreta privat øvelseskjøring på motorvei.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsager må være over 25 år og ha hatt førerkort sammenhengende de siste 5 år.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ikke lov til å ha passasjerer i baksetet under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**35. Hvilke minimumskrav stilles til opplæring ved kjøreskole før du kan gå opp til førerprøven?**

	Riktig	Galt
Ingen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gått på teorikurs ved kjøreskole.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 timer kjøring i trafikk.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Glattkjøringskurs.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landeveiskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mørkekjøringskurs.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bestått prøve (tentamen) ved kjøreskole.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**36. Hvor stor betydning har følgende forhold for at du IKKE øvelseskjører mer eller IKKE øvelseskjører i det hele tatt?**

	Ingen betydning	Liten betydning	Middels betydning	Stor betydning
Ønsker ikke å ta førerkort .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har ikke råd til å ta førerkort.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ønsker å bruke penger på andre ting enn å ta førerkort.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Planlegger å øvelseskjøre mer når førerprøven nærmer seg.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har ikke råd til egen bil .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ønsker å ta førerkort først når jeg får behov for egen bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Foretrekker å reise kollektivt i fremtiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ønsker ikke å kjøre bil fordi det forurenser miljøet.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vanskelig å få tilgang til bil å øve med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkforholdene i nærmiljøet gjør det vanskelig å øve.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har ingen ledsager å øvelseskjøre med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsager(e) har ikke tid .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsager bor langt unna.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsager tør ikke øvelseskjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mye konflikter med ledsager under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Foreldrene mine betaler for kjøreskoletimer for å slippe å øvelseskjøre privat .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jobb krever mye tid.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skolearbeid krever mye tid.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre fritidsinteresser (idrett, hobby, o.l.) krever mye tid.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vil heller gjøre andre ting enn å øvelseskjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet : spesifiser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Hvis du IKKE ønsker å ta førerkort, gå direkte til spørsmål 38.**

**37. Hvor stor betydning har følgende forhold å si for at du øvelseskjører privat eller ønsker å begynne å øvelseskjøre privat?**

	Ingen betydning	Liten betydning	Middels betydning	Stor betydning
Spare penger, trenger dermed å ta færre timer ved kjøreskole.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bli en bedre/sikrere sjåfør i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ønsker å få førerkort så raskt som mulig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tror jeg vil få behov for bil i framtiden.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ser for meg framtid med bruk for bil (jobb, skolegang m.m).....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ønsker å bli tryggere/flinkere før jeg tar timer ved kjøreskole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Øvelseskjører fordi det er morsomt å kjøre bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg har stor interesse for biler og bilkjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Venner ønsker at jeg skal ta førerkort så raskt som mulig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mange av mine venner øvelseskjører mye.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Liten tiltro til kjøreskolebransjen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mine foreldre/foresatte oppmuntrer til privat øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**38. Nå følger noen spørsmål om hva du liker å foreta deg i fritiden. For hver aktivitet ber vi deg krysse av for hvor godt du liker den enkelte aktivitet**

	Liker ikke	Nøytral	Godt	Svært godt	Har aldri prøvd det
Gå på kafè.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå på diskotek.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå på kino.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå rundt på kjøpesenter eller i butikker.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå til fots eller på ski.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trimme på egen hånd.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trimme på helsestudio.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trene gjennom idrettslag.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gå og se på idrettsarrangementer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slappe av hjemme en hel kveld.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dra på fest.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dra ut for å treffe venner og andre folk.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jobbe for å få penger til å kjøpe ting.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lese bøker og blader.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Høre på musikk fra CD/LP eller se på musikkvideoer.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spille musikkinstrument.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Surfe og/eller chatte på Internett.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spille dataspill eller andre spill.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Være sammen med kjæresten din.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skru på moped, MC eller bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjøre eller sitte på moped, MC eller bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Delta i politisk arbeid eller i arbeid for frivillige foreninger..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**39. Her følger noen påstander om trafikk og bilkjøring. I hvilken grad er du enig eller uenig i disse påstandene? Det finnes ingen rette eller gale svar**

	Helt uenig	Litt uenig	Nøytral	Litt enig	Helt enig
De fleste trafikkulykker skyldes dårlig veistandard og dårlige biler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis du er en god sjåfør er det helt OK å kjøre litt fort.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noen ganger er det nødvendig å tøyse trafikkreglene for å komme seg frem i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bedre å kjøre smidig enn å alltid følge trafikkreglene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kjører ikke nødvendigvis mindre sikkert selv om du kjører over fartsgrensen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er i orden å råkjøre litt hvis trafikkforholdene tillater det.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sjansen for å bli skadet i en trafikkulykke er så liten at man ikke trenger å bry seg om den.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Når man mestrer kjøretekniske ferdigheter (giring, bremsing, rygging og lignende) trenger man ikke øvelseskjøre mer privat.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mye øvelseskjøring gjør en til en bedre sjåfør i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har man bestått førerprøven, er man en sikker sjåfør.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mye øvelseskjøring reduserer sjansen for at man blir utsatt for ulykker senere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man trenger ikke øvelseskjøre mer enn hva som trengs for å bestå førerprøven.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man lærer mye mer når man kjører alene enn med en ledsager i bilen....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man er en sikrere sjåfør når man har noen års kjøreeerfaring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Takk for at du tok deg tid til å fylle ut skjemaet!**

**Legg skjemaet sammen med skjemaet som en av dine foreldre/foresatte har fylt ut i svarkonvolutten og send den til oss. Porto er betalt på forhånd.**

## Nærmeste foresatt

### 1. Når er du født?

19

### 2. Kjønn:

Kvinne  Mann

### 3. Hva er ditt høyeste utdanningsnivå?

Grunnskole.....   
Videregående skole.....   
Høyskole.....   
Universitet.....

### 4. Har du førerkort?

Ja  Nei

### 5. Har du drevet med noen form for opplæring / undervisning av andre tidligere?

Ja  Nei

### 6. Hvor mange personbiler disponerer din husstand?

Ingen.....   
En.....   
To.....   
Mer enn to.....

### 7. Hvor mange av disse personbilene kan benyttes til øvelseskjøring?

Ingen.....   
En.....   
To.....   
Mer enn to.....

### 8. Bor du på samme sted som 16/17-åringen som gav deg dette skjemaet?

Ja  Nei

### 9. Har du begynt å øvelseskjøre privat med 16/17-åringen?

Ja  Nei

### 10. Har du drevet med øvelseskjøring med andre tidligere?

Ja  Nei

### 11. Har dere fått kursmateriell om øvelseskjøring fra Statens vegvesen?

Ja  Nei

### 12. Har dere vært på informasjonskveld om øvelseskjøring arrangert av Statens vegvesen?

Ja  Nei

### 13. Her følger noen påstander om hvilke minimumskrav som stilles til opplæring ved kjøreskole før man kan gå opp til førerprøven. Kryss av for det du tror er riktig eller galt.

	Riktig	Galt
Ingen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gått på teorikurs ved kjøreskole.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5 timer kjøring i trafikk.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Glattkjøringskurs.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Landeveiskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mørkekjøringskurs.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bestått prøve (tentamen) ved kjøreskole.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**14. Kryss av for om de følgende påstandene om krav til øvelseskjøring er riktige eller gale.**

	Riktig	Galt
L- skilt plasseres på bilens bakside og brukes kun under øvelseskjøringen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen kan ikke ha automatgir.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen må ha håndbrems mellom setene. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilen må ha ekstra speil for ledsager montert på innsiden av frontruten.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bilens forsikring gjelder ikke under øvelseskjøring.. ....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kan kun øvelseskjøre med bil som krever førerkort klasse B.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kan tidligst begynne å øvelseskjøre når du fyller 17 år.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ingen begrensninger for hvor du kan øvelseskjøre med ledsager.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kan ikke foreta privat øvelseskjøring på motorvei.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ikke lov til å ha passasjerer i baksetet under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ledsager må være over 25 år og ha hatt førerkort sammenhengende de siste 5 år.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**15. Hvor stor betydning har følgende forhold for at dere IKKE øvelseskjører mer eller IKKE øvelseskjører i det hele tatt?**

	Ingen betydning	Liten betydning	Middels betydning	Stor betydning
Vi ønsker å vente litt lengre før vi begynner å øvelseskjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjemmearbeid/jobb gjør det vanskelig å finne tid til å øve....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andre forpliktelser krever mye tid.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har lite overskudd til å øvelseskjøre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vil heller gjøre andre ting enn å øvelseskjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Føler meg ikke kompetent til å være ledsager under kjøring....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tør ikke øvelseskjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Usikker på hvor det er tillatt å øvelseskjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ønsker å betale for kjøreskoletimer isteden for å øve privat.. ...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er for risikabelt å øvelseskjøre privat.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har ikke råd til å betale for førerkort til han/henne .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bensinprisene gjør at øvelseskjøringen må begrenses.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vanskelig å få tilgang til bil å øve med.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trafikkforholdene i nærmiljøet gjør det vanskelig å øve.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er redd for å skade bilen under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16/17-åring er lite interessert i å øvelseskjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16/17-åring er lite hjemme.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mye konflikter med 16/17-åring under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet : spesifiser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**16. Hvor stor betydning har følgende forhold å si for at dere øvelseskjører privat eller har planlagt å begynne å øvelseskjøre privat?**

	Ingen betydning	Liten betydning	Middels betydning	Stor betydning
Spare penger, trenger dermed å ta færre timer ved kjøreskole....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hjelpe henne/han til å bli en bedre/sikrere sjåfør i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ønsker at hun/han skal få førerkort så raskt som mulig.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Øvelseskjører fordi det er morsomt å gjøre noe sammen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Øvelseskjører fordi det er morsomt å kjøre bil.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16/17-åring oppmuntrer til at vi øvelseskjører sammen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet : spesifiser.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**17. Nedenfor har vi presentert noen mulige tiltak for å stimulere til privat øvelseskjøring. Hvor stor betydning tror du følgende forhold ville ha å si for at dere ville øvelseskjøre mer privat eller begynt å øvelseskjøre privat?**

	Ingen betydning	Liten betydning	Middels betydning	Stor betydning
Gratis innføringskurs for foreldre/foresatte om det å være ledsager .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Et grundig veiledningshefte om hva man skal trene på under øvelseskjøring, med råd og tips til deg som ledsager .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gratis speil til feste på innsiden av frontruten til ledsager.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gratis tilgang til øvingsbaner.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-3 obligatoriske timer for 16/17-åring ved trafikkskole før man begynner med privat øvelseskjøring (dere betaler for timene)....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2-3 gratistimer for din 16/17-åring ved trafikkskole før man begynner med privat øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utlån av dobbelt pedalsett som kan monteres i bilen .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Hvis du har flere forslag til tiltak, kan du skrive disse inn her:**

---



---



---



---



**18. Her følger noen påstander om trafikk og bilkjøring. I hvilken grad er du enig eller uenig i disse påstandene? Det finnes ingen rette eller gale svar**

	Helt uenig	Litt uenig	Nøytral	Litt enig	Helt enig
De fleste trafikkulykker skyldes dårlig veistandard og dårlige biler.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis du er en god sjåfør er det helt OK å kjøre litt fort.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Noen ganger er det nødvendig å tøyse trafikkreglene for å komme seg frem i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er bedre å kjøre smidig enn å alltid følge trafikkreglene.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du kjører ikke nødvendigvis mindre sikkert selv om du kjører over fartsgrensen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er i orden å råkøre litt hvis trafikkforholdene tillater det.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sjansen for å bli skadet i en trafikkulykke er så liten at man ikke trenger å bry seg om den.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Når man mestrer kjøretekniske ferdigheter (giring, bremsing, rygging og lignende) trenger man ikke øvelseskjøre mer privat.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mye øvelseskjøring gjør en til en bedre sjåfør i trafikken.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Har man bestått førerprøven, er man enn sikker sjåfør.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mye øvelseskjøring reduserer sjansen for at man blir utsatt for trafikkulykker senere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man trenger ikke øvelseskjøre mer enn hva som trengs for å bestå førerprøven.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man lærer mye mer når man kjører alene enn med en ledsager i bilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Man er en sikrere sjåfør når man har noen års kjøreeerfaring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**NB! Siste del av skjemaet besvares kun av de som har begynt å øvelseskjøre privat**

**19. Hvor godt stemmer utsagnene nedenunder om deg selv når du er ledsager under øvelseskjøring?**

	Stemmer helt	Stemmer nokså godt	Stemmer av og til	Stemmer nokså dårlig	Stemmer ikke i det hele tatt
Planlegger på forhånd hva dere skal øve på.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du tar vanligvis initiativ til å øvelseskjøre .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er tålmodig under øvelseskjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blir fort irritert når han/hun gjør feil under øvelseskjøring..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oppmuntrer når hun/han har gjort noe riktig under kjøring	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Retter på henne/han straks det gjøres feil under kjøring.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forteller nøyaktig hvordan det skal kjøres mens dere øver..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forteller hva hun/han gjorde riktig etter at dere er ferdige med å kjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Avbryter øvelseskjøringen fordi hun/han gjør for mye feil..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lar henne/han selv bestemme hvor dere skal kjøre.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spør hva hun/han tror hun/han gjorde feil under øving.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er redd for at hun/han skal skade bilen.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Takk for at du tok deg tid til å fylle ut skjemaet! Vennligst legg det utfylte skjemaet i konvolutten merket "Foresatt" og gi deretter konvolutten til 16/17-åringen som gav deg skjemaet.**