

# KANDIDATOPPGAVE

Emne: TLB251

Kandidat: Kjøsnæs, Håkon Rørvik; Lexow, Nora Molund; Nykås, Idar

---

Tittel norsk: Risikoatferd i trafikken

Tittel engelsk: High risk behavior in traffic

---

Dato: 26.02.16

Totalt antall sider: 41

## Forord

Vi er tre trafikkklærerstudenter ved Nord Universitet, avdeling Stjørdal. Som en del av utdanningen, er det obligatorisk med en kandidatoppgave som avsluttende oppgave innenfor vårt fagfelt. Vi visste tidlig at vi ville skrive om risiko, på bakgrunn av felles interesse for faget psykologi. Vi har valgt å skrive om kjørevaner og risikotaking blant forskjellige aldersgrupper i trafikken.

Det har vært en stor og interessant prosess hvor vi har fått muligheten til å fordype oss i et spennende tema som vil være relevant for oss i yrket og arbeidshverdagen.

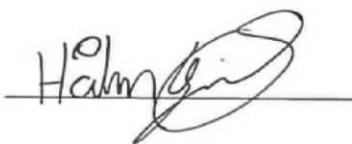
Vi vil gjerne takke:

Veilederen vår, Svein Loeng, for gode råd og veiledning underveis i prosessen.

Elke Kristoffersen for gode tips og råd.

Dagfinn Moe for alle forelesninger om tema risiko i faget Psykologi.

Alle som har tatt seg tid til å delta i undersøkelsen vår.



Håkon Rørvik Kjøsnes



Nora Molund Lexow



Idar Nykås

## Sammendrag

I denne oppgaven sikter vi å svare på følgende spørsmål:

*Hvilke forskjeller finnes i kjørevanene til de forskjellige aldersgruppene, med tanke på risiko?*

For å få svar på dette brukte vi en kvantitativ metode, med konkretisering av hvilke handlinger man subjektivt sett oppfatter som risiko. Spørreundersøkelsen fant sted i november og desember 2015 hvor deltagerne skulle svare på om de hadde gjort noen av handlingene i løpet av det siste 12 månedene. Undersøkelsen hadde 170 deltagere, hvor vi brukte Facebook som en kanal for å spre undersøkelsen til flest mulig, på kortest mulig tid.

Oppgaven og spørreundersøkelsen vår baserer seg på begrepet risiko og handlinger som fartsovertredelser, kjøring i ruspåvirket tilstand, sending av SMS og SnapChat, snakking i mobiltelefonen og bruk av bilbelte. Dette er handlinger som objektivt er sett på som risiko. For å bygge opp under undersøkelsen vår bruker vi tidligere undersøkelser og annen teori som er relevant.

Kunnskapsstatusen og teorien vi bygger oppgaven på, viser at ungdom er mer villig til å ta risiko enn eldre. Vår forskning viser derimot at alle aldersgrupper er villig til å ta den samme type risiko, og at det kun finnes små forskjeller. Det kan tyde på at det er andre faktorer som er grunnen til ungdom topper ulykkesstatistikker. Ett eksempel kan være de ytre faktorene som i hvilket miljø man velger å ta risiko i trafikken. Med det så mener vi at ungdom ikke nødvendigvis klarer å vurdere hele risikobildet på lik linje med ett voksent menneske.

## Summary

This report aims to answer the following question:

*What differences in peoples driving habits is effected by age when it comes to taking a risk in traffic?*

To do this, this paper will assess the conduct of drivers from different age demographics. Furthermore, this paper will apply focus to risk-taking behavior and attempt to understand if risk-taking behavior is associated to any particular demographic and what indeed causes such conduct.

Behaviors considered as risky driving for this report include speeding, driving under the influence of drugs or alcohol, using a phone or tablet whilst driving, or driving without utilizing safety requirements such as a seat belt.

To help inform the report's conclusions quantitative research was undertaken by conducting a stakeholder survey. The survey was completed through social media and participants were asked if they had driven in a risky manner during the last 12 months. Carried out throughout November and December 2015 the survey had approximately 170 participants.

Other sources including qualitative data from previously completed studies regarding risky driving behavior and appropriate relevant academic theories were also considered. This research revealed that the younger age demographic was more likely to make a risky decision than people who are older.

However the results of research conducted in this report demonstrates that age might not be considered as the predominant cause. The quantitative research conducted for this report demonstrates that people of all ages are willing to take risks. Behavioral differences between age demographics were quite limited indicating that other factors apart from age could be a cause.

Our research shows that people of all ages are willing to take risks. And that the differences we could actually find, were small. This can indicate that other factors, apart from the actual risk taking, could be the cause. One example could be external factors such as the driving environment. This meaning that young people not necessarily are able to consider the whole aspects of risk taking in traffic the same way an older and more experienced driver would. And this could be the reason why we see that it is the younger generation who tops accident statistics.

## Innholdsfortegnelse

<b>Sammendrag</b>	<b>2</b>
<b>Summary</b>	<b>4</b>
<b>Innledning</b>	<b>7</b>
<b>1.0 Metode</b>	<b>8</b>
1.1 <i>Prosess</i>	8
1.2 <i>Spørreundersøkelse</i>	8
1.3 <i>Utvalg- hvem har svart på undersøkelsen</i>	9
<b>2.0 Risiko - begrepsavklaring</b>	<b>10</b>
2.1 <i>Individuelle forskjeller</i>	11
2.2 <i>Følelser, etikk og moral</i>	12
2.3 <i>Vurdering av risiko</i>	13
<b>3.0 Teori</b>	<b>14</b>
3.1 <i>Hvordan er begrepet risiko knyttet opp mot læreplanen?</i>	14
3.1.2 <i>Den trafikale opplæringen</i>	14
3.2 <i>Trafikksikkerhetskampanjer</i>	17
<b>4.0 Kunnskapsstatus</b>	<b>19</b>
4.1 <i>Drepte i trafikken</i>	19
4.2 <i>Fartsovertredelser</i>	20
4.3 <i>Bruken av bilbelte</i>	21
<b>5.0 Undersøkelsen</b>	<b>22</b>
5.1 <i>Bilbelte</i>	22
5.2 <i>SnapChat</i>	23
5.3 <i>Bruk av mobiltelefon</i>	24
5.4 <i>Fart</i>	25
5.5 <i>Rus</i>	26
<b>6.0 Drøfting</b>	<b>27</b>
6.1 <i>Bilbelte</i>	27
6.2 <i>Mobiltelefon</i>	28
6.3 <i>Fart</i>	29
6.4 <i>Rus</i>	30
6.5 <i>Konklusjon</i>	30
<b>Referanse</b>	<b>31</b>
<b>Vedlegg</b>	<b>32</b>

<i>Spørreundersøkelsen</i>	32
<i>Fritekstbesvarelser</i>	36
<i>Samtykke til høyskolen</i>	41

## Innledning

Temaet vi har valgt omhandler risikotakning i trafikken. Vi har valgt å spisse oppgaven mot å se på om det finnes noen forskjeller på de unge førerne og de litt eldre. Grunnen til at vi valgte å skrive om risikoatferd og risikotakning i de forskjellige aldersgruppene er fordi vi ønsket å se om det var noe som er påvirket av alder, eller om det kun er fordi noen er mer spenningssøkere enn andre.

Problemstillingen vår ble derfor:

*Hvilke forskjeller finnes i kjørevanene til de forskjellige aldersgruppene, med tanke på risiko?*

Ungdommer er de vi kommer til å jobbe mest med i framtiden, og det å vite om det er alder eller personlighet som påvirker deres valg i forhold til risiko mener vi er relevant for at vårt arbeid skal bli mest mulig rettet mot eleven og dens trafikksikkerhet i framtiden.

Ut fra det vi har sett, lest og erfart er folk, uavhengig av alder, villige til å ta risiko i trafikken. Vi har også selv vitnet til at mennesker tar risiko i trafikken: En bil med gutter i 18-22 års alderen kom kjørende på motorvegen hengende ut av vinduet og opp på taket, under en forbikjøring i høy hastighet. Hver dag ser vi førere kjøre rundt samtidig som de snakker i telefonen, eller skriver meldinger. Ofte leser man om folk som er tatt i kontroll for kjøring i ruspåvirket tilstand. Når man ser og hører om slike ting på daglig basis, begynner man å tenke på hvorfor mennesker tar disse valgene.

Selv om oppgaven vår ikke går ut på hvorfor folk tar disse valgene, kan dette være med å oppklare hvem som eventuelt tar disse valgene. På den måten gir det oss et innblikk i hvilken aldersgruppe vi kan arbeide med for å få ett samfunn med færre risikotakere i trafikken.

## 1.0 Metode

### 1.1 Prosess

Da vi bestemte oss for at det var temaet risiko vi ville jobbe med, satte vi i gang en tankeprosess på hva vi ville undersøke i forhold til det tema, og hvordan vi eventuelt ville finne ut av det. Vi kom raskt på at det kunne vært interessant å se på om det var forskjeller i kjøreatferden blant unge og eldre, og at vi ville jobbe kvantitativt med problemstillingen. Det førte til at vi måtte lage en spørreundersøkelse som ga oss svar på det vi trengte. Vi måtte ha en klar visjon om hva oppgaven vår skulle omhandle, og vi måtte sørge for at vi fikk alle svarene vi trengte. Vi brukte derfor god tid på å finne ut hva spørsmålene skulle være og hvordan dette skulle formuleres. Etter litt veiledning fra veilederen vår, var vi endelig fornøyde og klare til å publisere undersøkelsen.

### 1.2 Spørreundersøkelse

En spørreundersøkelse baserer seg på en kvantitativ tilnærming. En kvantitativ metode er en forskningsmetode som gir målbare resultater, og blir ofte fremstilt i tabeller, grafer eller som statistikk. Denne metoden gir oss muligheten til å se tendenser ved de ulike kjønn, eller ved alder. Vår spørreundersøkelse ble sendt ut via analyseverktøyet Enalyzer og ble delt på det sosiale mediet Facebook til alle på våre vennelister, og ofte ble dette delt videre.

Via Facebook nådde vi ut til de i vår målgruppe raskt, og effektivt. Enalyzer er en nettbasert software til spørreundersøkelser som enkelt ga oss muligheten til å sende ut vår spørreundersøkelse i de kanalene vi ønsket, og undersøkelsen ble gjennomført på mobiltelefoner, datamaskiner og nettbrett.

Det kunne vært interessant å hatt en kvalitativ metode til problemstillingen, men denne metoden er forbundet med nær kontakt mellom forsker og de som studeres, som ville vært vanskelig med tanke på tidsrammen denne oppgaven må fullføres på (Thagaard, 2009).

Spørsmålene i vår spørreundersøkelse ble nøye valgt ut ifra begreper som vi forbinder med det å ta risiko som fører av bil. Vi så nærmere på dette med bruk av for eksempel mobiltelefon, fart og bruk av rus bak rattet og hva de ulike aldersgruppene hadde av vaner, eller hvilken risiko de har vært villige til å ta i løpet av de siste tolv månedene.



### 1.3 Utvalg- hvem har svart på undersøkelsen

Vi valgte å publisere vår undersøkelse på det sosiale media Facebook slik at vi kunne nå flest mulig, på kortest mulig tid. Ved å bruke sosiale medier som en kanal, visste vi at vi ville nå ut til et bredt spekter av aldre. Likevel visste vi også at de fleste av våre Facebook-venner er på vår alder, 21-25 år, og at denne gruppen kanskje ville få et høyere antall deltatte. Vi antar også at store deler av deltagerne er fra områdene Trøndelag, Rogaland og Grenland, med tanke på at det er fra disse områdene vi kommer fra og har størst nettverk. Disse områdene avdekker ikke kjørevanene til hele Norge, men kan gi oss et bilde på hva som anses som “normalt”.

Vi vil bruke statistikken vi har fått i undersøkelsen vår til å foreta en drøfting, ettersom vi mener tallene våre kan gi et nokså reelt bilde på hvorvidt det finnes forskjeller i kjørevanene til folk i forskjellig alder. Samt bruke annen statistikk for å sammenligne eller bygge opp under våre tall.

I vår undersøkelse vil du se aldersgruppene 18-20 år som gir oss ett svar på de absolutt ferskeste bilførerne, samt en aldersgruppe fra 21-25 år som gir oss to aldersgrupper ved det som anses som unge bilførere. Videre har vi en aldersgruppe fra 26-30 år som gir oss målbare resultater fra førere som gjennom sin alder og modningsprosess har kommet lenger, og vi anser ikke lenger dem som unge, uerfarne, bilførere. Neste aldersgruppe er satt fra 31-35 og den siste har vi kalt 36+. Disse alderne er satt på bakgrunn av at vi har gjennom vår omgangskrets større nedslagsfelt i disse aldersgruppene, og basert på tidligere statistikker vi har sett fra Statens Vegvesen, og SINTEF som du vil kunne se som figurer i kapitlet kunnskapsstatus.

## 2.0 Risiko - begrepsavklaring

Temaet i oppgaven vår dreier seg om risikoatferd i trafikken med fokus på forskjellige aldre. Det vil da være viktig å forstå hva begrepet risiko innebærer. Vi begynner derfor med en begrepsavklaring av begrepet risiko. Kort forklart er risiko sannsynligheten for en uønsket hendelse, i tillegg til konsekvensen og verdien av tapet som følger den uønskede hendelsen (Moe, 2008). For at dette skal gi mening må man knytte risikoen for tap opp til spesifikke ting, som risikoen tap av menneskeliv og helse, tap av materielle verdier, og risikoen for tap av miljøverdier (Store norske leksikon, 2015).

Risikobegrepet kan deles inn i objektiv risiko og subjektiv risiko, som igjen munner ut i akseptert risiko. Forskjellen på disse er at subjektiv risiko går ut på enkeltindividet og dens personlige opplevelse av en hendelse. Dette er basert på den kognitive og den emosjonelle prosessen. Dersom en person har opplevd noe traumatisk ved for eksempel å ta heis, kan denne personen oppleve det å ta heis igjen som en stor risiko. Dette er på grunn av ens tidligere erfaringer og tanker rundt denne hendelsen. Likeså en person kan synes det er liten risiko ved å hoppe i fallskjerm fordi han ofte har gjort dette og ikke har opplevd noe farlig ved dette tidligere. Med objektiv risiko menes det risiko basert på statistikker, som gir oss et faglig bilde på sannsynlighet og konsekvenser. Eksempler på dette kan være statistikker over flyulykker, som viser prosentandelen av flyulykker som skjer daglig i forhold til hvor mange flyturer det er i samme tidsrom. Disse munner ut i akseptert risiko, dette går mer ut på samfunnet og individet i et samspill. Man kan si at det er hva disse to partene er villige til å akseptere, i forhold til bilens oppbygging, vegene våre, felles visjoner- som nullvisjonen, og menneskets ferdigheter som kan gå under føreropplæringen (Moe, 2008).

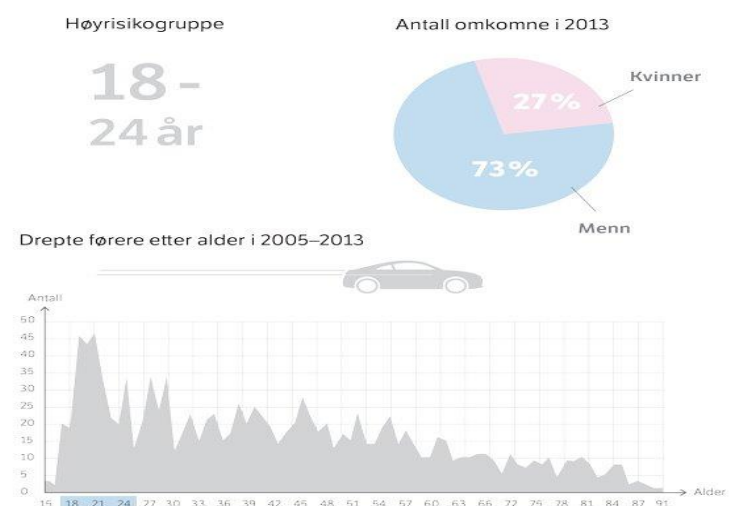
Når noe er risikofyllt ser vi på det som lite sikkert, og når noe er sikkert ser vi på det som lite risikofyllt. Risiko og sikkerhet kan derfor kalles komplementære størrelser. Når det er lite av det ene er det mye av det andre, og omvendt. Vi bruker størrelsen på den ene til å få forståelse av hvor trygt eller utrygt det andre er (Store norske leksikon, 2015). Dersom du leser en artikkel hvor det står at i USA må man låse bildøren dersom man blir stående i kø, på grunn av at ranere kan komme inn og overta bilen din, vil du nok se på det som stor risiko og utrygt å kjøre med dørene ulåst.

## 2.1. Individuelle forskjeller

Risiko er ofte noe vi forbinder med spesielle aktiviteter eller grupper. Flere folk ser på det å hoppe i fallskjerm som en større risiko enn å kjøre bil, likeså tenker folk ofte på ungdomsgruppen som en større risikotaker enn hva de tenker om eldre, eller gutter som større risikotakere enn jenter. En risikotaker er en person som gjennom handlinger tar risiko. Årsaken til at ungdom og gutter ofte er forbundet med å være risikotakere er på grunn av den objektive risikoen. Det finnes mye statistikk og forskning på at disse gruppene oftere får konsekvenser av deres risikotakning. En av disse er kalt "Trollveggen". Grunnen til at statistikken kalles dette er fordi i alderen 18-20 år er det en drastisk stigning i skadde og drepte i bil. Etter fylte 20, begynner den å synke igjen, og tallene over drepte og skadde fordeles mer jevnt over de forskjellige aldre. Biologisk sett er gutters hjerne senere utviklet enn jenters. Frontallappen, hvor risikoforståelsen og atferdsreguleringen styres, er ikke ferdig utviklet hos gutter før de er rundt 25 år (Moe, 2008).

*Fart er den vanligste dødsårsaken for unge mellom 18 og 24 år i trafikken. Gutter utgjør 2/3 av de drepte. De som velger å kjøre for fort overvurderer ofte sine egne kjøreferdigheter, eller de vil vise seg frem.*  
(Statens Vegvesen, 2014)

### Fart er årsaken til at unge gutter dør i trafikken



Figur 1 (Statens Vegvesen, 2014)

Teorien om at den kognitive utviklingen har betydning for risikoforståelse støttes også opp av professor Beatriz Luna ved Laboratory of Neurocognitive Development ved universitetet i Pittsburg. Hun har foretatt mange studier av utviklingen i hjernen til ungdom ved hjelp av MRI. Hun fant ut at ungdom har mye høyere aktivitet i frontallappen enn voksne ved løsning av en lik oppgave. Ved løsning av enkle oppgaver var aktiviteten like høy hos ungdom som den var hos voksne da de løste en komplisert oppgave. Ungdom reagerte sterkere på belønning enn voksne, men reagerte ikke like sterkt på strafferelaterte signaler (Moe, 2008). Ut fra denne undersøkelsen kan vi forstå at faresignaler ikke slår ut like bra hos ungdom, og kan også medvirke i at de tar større risiko.

Begrepet følelsesregnskap beskriver Truls Vaa som de beslutninger et menneske tar, i trafikksammenheng føreren, ikke kun er en rasjonell beslutning basert på fakta analyser av hva som er nyttig eller ikke. Beslutninger blir en kombinasjon av følelser og hva som er erfarings- og kunnskapsmessig riktig (Moe, 2008). For ungdom går ofte ikke dette følelsesregnskapet opp. Ungdomstiden er en tid hvor man ofte er emosjonell og følelsesmessig ustabil, i tillegg til mangel på erfaring og kunnskap. Dette resulterer i at korreksjoner gjort fra erfaringer mangler, og man vil ikke kunne oppfatte risikoen før det er for sent. Ut fra teorien til Truls Vaa kan vi forstå at ungdom er en mer utsatt gruppe innenfor risikotakning enn voksne.

## 2.2 Følelser, etikk og moral

For at noe skal kunne tolkes som risiko er vi nødt til å ha noen tanker rundt hva konsekvensen av handlingen kan være. Ofte vil dette være forbundet med frykt og fare. Frykt og fare er den mest grunnleggende emosjonelle dimensjonen for vårt forhold til omgivelsene (Moe, 2008). Frykten for at noe skal gå galt eller håpet om at noe skal gå bra, ligger tett mot hverandre. Gjennom vurderingene rundt dette vil man definere noe som stor eller liten risiko. Derfor kan vi si at fryktfølelsen er nødvendig for oss dersom vi skal kunne ta en personlig vurdering om noe har stor risiko (Moe, 2008).

Sett i forhold til trafikk, er ofte frykten for å bli tatt i å bryte loven større enn frykten for at noe farlig skal skje. I England eksisterer det ikke obligatorisk trafikkopplæring, likevel er de blant de landene med lavest tall på trafikkuulykker, og ligger på tredjeplass i Europa. På andre siden topper de skalaen med trafikkontroller og trafikkpoliti (Mauren, 2014) (European Commission, 2010) (Trygg Trafikk) (Gov.uk, 2016). Om dette har noe sammenheng, kan vi ikke si helt sikkert, men det får oss til å tenke over forholdene mellom risiko og redsel for å bli tatt. Det kan også ses i sammenheng mellom etikk og moral.

*SINTEF gjennomførte en undersøkelse i 1997 hvor bilførere skulle gi uttrykk for hvor bestemmende politiets overvåkning, risikoen for liv og helse og etikken var for deres kjøremåte.*

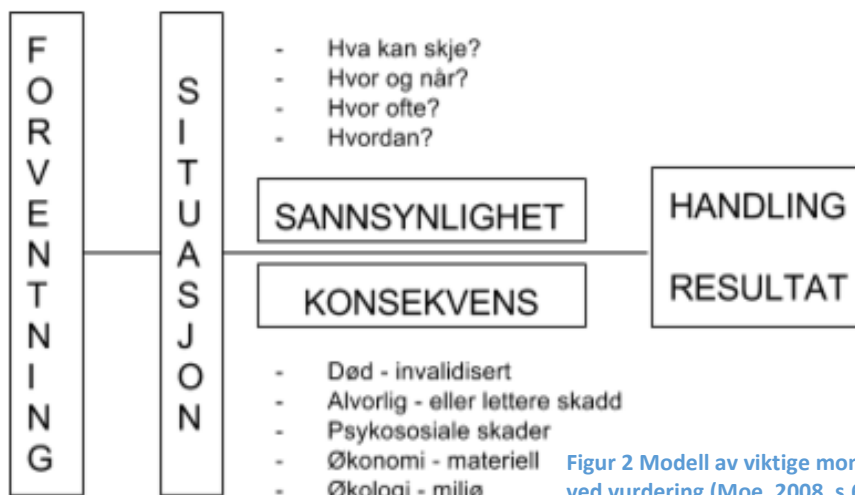
- *Cirka 35-40% oppgir at etikken betyr mye vedrørende promillekjøring, risikoen for liv og helse teller mest, cirka 45%*

- Å kjøre mye over fartsgrensen i 80 og 90-soner, sier kun 15-20% at etikken eller samvittigheten har noen betydning, overvåkingen var viktigst, cirka 65%
- Vedrørende bruk av bilbelte er det cirka 12-15% som oppgir etikken som viktig, risikoen for helse og liv teller mest, cirka 64-68%

(Moe, 2008, s.54)

## 2.3 Vurdering av risiko

For at vi skal kunne vurdere om noe innebærer risiko eller ikke, må det være en vurderingsprosess i forkant. Dette innebærer at det må forekomme en forventning, en situasjon, og en vurdering av sannsynlighet for at noe uventet og uønsket kan skje og konsekvens av dette. Det må i tillegg vurderes om man har ferdigheter nok til å takle den uønskede situasjonen som kan komme som en konsekvens, før man tar avgjørelsen om å gjennomføre handlingen. Ut i fra dette forstår man hvor mye det har å si det å kunne ta en skikkelig vurdering om hvor risikofylt noe er (Moe, 2008). Noen vurderinger lærer vi fra vi er små, når vi tester ut alt som kan testes ut. Andre ting er det vanskeligere å vurdere, som for eksempel situasjoner i bil. Biologisk sett er ikke mennesker skapt for høye hastigheter. Gangfart ligger på mellom 5-7 km/t, og maksimal hastighet som er målt hos et menneske er 36 km/t, under konkurranse på hundremeteren (Moe, 2008). Dette sier oss at vi normalt har god tid til å vurdere om noe er av stor risiko eller ikke. Dette forandres når vi blir satt inn i en bil, og ikke fysisk merker på kroppen hvor fort det går, og dermed ikke klarer forstå alt som er risiko, men heller ikke får tid til å ta vurderingen om hvorvidt noe er av risiko.



Figur 2 Modell av viktige momenter ved vurdering (Moe, 2008, s.68)

## 3.0 Teori

### 3.1 Hvordan er begrepet risiko knyttet opp mot læreplanen?

I tidligere læreplaner har innholdet vært for snevert, det har vært ustrukturert og gitt en dårlig læringsprosess, og generelt for lite ansvar hos elev og lærer. Resultatet av dette har vært at kompetansen til eleven har vært dårlig (Suzen, 2015, PowerPoint). Og behovet for en styrking av opplæringen i alle klasser kom frem gjennom Nasjonal Transportplan 2002-2011, der undersøkelsene viste blant annet at unge uerfarne førere er særlig utsatt for ulykker, og at det var ønskelig at førerne får den nødvendige erfaringen gjennom trafikkopplæringen (Læreplan, 2013).

I 2005 fikk vi en ny læreplan som har som hovedintensjon at den skal styrke og støtte elevens læring. I læreplanen vi jobber ut ifra er det bedre lagt til rette for at eleven skal kunne utvikles ved å trekke inn intellekt, følelser, holdninger og handlinger. Samt at lærer og elev sammen tar stilling til om målene som er satt i læreplanen er nådd, og at det gjennom obligatorisk undervisning er lettere for lærer å vurdere elevens kompetanse underveis. Dette skal til slutt bunne ut i at elevene skal ha de kunnskaper, ferdigheter, holdninger og den motivasjonen for å kunne ferdes trygt i trafikkmiljøet. Arbeidsmetodene til en trafikklærer legger også fokus på elevens utvikling i forhold til evnen til å reflektere over sine valg, samt se andres behov og samarbeide. Det skal jobbes med elevens holdning til risiko, viljen til å ta ansvar og forholdsregler slik at eleven velger den kjøremåten som gir liten sannsynlighet for uhell.

#### 3.1.2 Den trafikale opplæringen

Opplæringsmodellen er modulbasert og satt opp av fire trinn. Der allerede ved første trinn målene hovedsakelig er rettet opp mot elevens risikoforståelse og trafikksystemet. Kurset er obligatorisk for alle lette klasser og skal gi elever en forståelse av hva bilkjøring faktisk innebærer. Det første trinnet består av ett trafikalt grunnkurs, der eleven deltar på blant annet førstehjelp og mørkekjøring samt et kunnskapskurs.

Ved det trafikale grunnkurset skal eleven blant annet beskrive vesentlige elementer av kjøreplassen, og bli bevisst på hvordan både motivasjonen og følelsene spiller inn på kjøremåten vår. Eleven skal også bli bevisst på hvilken betydning ansvarsforståelse,

selvinnsikt og vilje har for hvordan vi handler i trafikken (Læreplan, 2013). Disse elementene, blant flere andre, er med på å bevisstgjøre eleven på hva risiko angår allerede i første del av trafikkopplæringen.

Mål for trafikalt grunnkurs jf. §8-3 i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve.

*“Eleven skal gjennom opplevelse, aktivitet og oppsummeringer bli bevisst på hva som menes med at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsomt så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade, og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret”* (Læreplan, 2013, s.30).

I det neste trinnet for føreropplæring, trinn to, skal eleven lære det å mestre bilen rent teknisk, slik at eleven kan overta mer av det trafikale ansvaret som følger ved å kjøre i ett miljø med etterhvert mer trafikk i trinn tre.

På dette trinnet er mye av jobben å få eleven opp på ett ønsket nivå i forhold til den tekniske bilbehandlingen, og innbyr i så måte ikke til at eleven får utviklet sitt forhold til begrepet risiko eller risikotaking. Likevel er det elementer i denne opplæringen også som indirekte kan ha innvirkning på hvilken risiko eleven kan være villig, eller ikke villig til å ta etter å ha ervervet førerkort. Eksempler på dette kan være at eleven skal kunne utføre sikkerhetskontroll på bilen ut fra det ansvaret føreren er påkrevd av regelverket. Og at eleven får kjennskap til hvordan ulike aktive og passive sikkerhetssystemer fungerer, som for eksempel bilbelte og ABS.

I trinn 3 av opplæringen blir begrepet risiko straks mer aktuelt, og noe en trafikklærer jobber aktivt med. I dette trinnet vil det blant annet jobbes med hva veggrep er, og hvilke fysiske lover som virker inn, hvordan fart påvirker oss som førere, og kjøring i mange forskjellige miljøer.

En viktig del av trinn tre er sikkerhetskurs på bane.

Her *“skal eleven gjennom opplevelse og erfaring videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås. Eleven skal lære å sikre personer og gods i bil og forstå hvordan bilens bremse og styremuligheter påvirkes av førerens kjøremåte og bilens utrustning”* (Læreplan, 2013).

Her jobbes det direkte opp mot hvilke opplevelser og erfaringer eleven gjør seg ute på banen. Risiko i forhold til det å tape og gjenvinne kontroll av bil, og jobbe mot det å ha en presis kjøreteknikk for å beholde kontroll over bilen uavhengig av miljø. Sammenhengen mellom fart og kontroll av kjøretøy, og elevens følelser og forståelse rundt dette er noe det jobbes med, og elevene skal selv kunne sette ord på egne erfaringer og opplevelser. Eleven vil også lære hvordan bilens hjelpesystemer fungerer, og bli kjent med hvordan de virker inn på bilen og hvilke teknikker man kan bruke for å kjøre tryggest mulig.

Ser man på læreplanen trinn 3 punkt for punkt ser man hvor lett det er å trekke inn ulike risikomomenter, og hvordan fokuset er rettet opp mot at eleven skal kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk (Læreplan, 2013).

Når elevene kommer på det fjerde og siste trinnet i opplæringen, skal de allerede inneha et ferdighetsnivå på den tekniske bilbehandlingen og den trafikale kunnskapen som tilfredsstiller kravene for å bestå en førerprøve. Trinn 4 er den eneste delen av opplæringen hvor hele trinnet er obligatorisk, og det inneholder både teoretisk undervisning og sikkerhetskurs på veg, og er den delen av opplæringen som fokuserer mest på temaet risiko. Målene for hele trinn 4 sier noe om at *“elevene skal utvikle evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å velge kjøremåter med lav risiko”* (Læreplan, 2013, s.43). Altså baserer det seg på å videreutvikle elevens selvinnsikt og risikovurderinger.

Trinnet starter med teoretisk undervisning hvor elevene blir introdusert for de vanligste årsakene til trafikkulykker og de mest utsatte ulykkesgruppene. Målet med denne undervisningen er at de skal få sette seg inn i relevante problemstillinger i forhold til hvordan risikotaking er knyttet til de alvorligste trafikkulykkene.

På del en av sikkerhetskurs på veg skal elevene jobbe med sin kjørekompetanse i landevegsmiljø. Her skal læreren jobbe i forkant av situasjoner, ved at eleven skal forklare og beskrive ulike risikomomenter som kan oppstå lenger fram i kjøringen ut i fra de gitte forholdene.



På del to av sikkerhetskurs på veg skal elevene planlegge en kjørerute, og begrunne sine valg ut i fra områder, vegmiljø og ulike risikofaktorer de forventer å møte på når de skal kjøre. Under selve kjøringen skal læreren nå jobbe i etterkant av situasjoner, med den hensikt at eleven må begrunne og forklare hva som skjedde i ettertid, og hvorfor de ulike valgene i gitte situasjoner ble tatt.

Til slutt på trinn 4 er det en avsluttende teoridel med hensikt å reflektere over sine opplevelser og sin egen kompetanse. Her er det en fordel at det deltar flere elever slik at de sammen kan utveksle erfaringer og kunnskap.

Slik som trinn 4 er satt opp, er det meningen at hver enkelt elev skal bli klar over sine egne styrker og svakheter i forhold til bilkjøring, og på den måten være i stand til å ta riktige beslutninger i trafikken i forhold til risikovurderinger og individuelle ferdigheter.

### 3.2 Trafikksikkerhetskampanjer

Når man tenker på det moderne trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er nullvisjonen det overordnede målet man strekker seg etter. Nullvisjonen er en milepæl myndighetene har satt som baserer seg på at i Norge vil man ha null hardt skadde og drepte i trafikken, og i jobben for dette arbeidet er det lagt ned en rekke fokusområder. Noen sentrale punkter er blant annet føreropplæringen som baserer seg på lærerplanen, myndighetenes kontrollvirksomhet i form av politiet og vegvesenet og forbedring av vegene og miljø rundt vegene. I tillegg til dette er trafikksikkerhetskampanjer et viktig fokusområde fra både myndighetene og andre eksterne aktører som for eksempel Trygg Trafikk (Statens Vegvesen, 2010).

Ut i fra vårt fokusområde og de spørsmålene vi valgte å stille i undersøkelsen vår, er - eller har flere av de temaene vært sentrale områder i trafikksikkerhetskampanjer. Som nevnt valgte vi å berøre temaer som er forbundet med typisk risikotagning som fart, rus, bilbelte og mobilbruk. Dette er også typiske temaer det blir jobbet med for å bevisstgjøre norske trafikanter. Det er nemlig det hovedfokuset med kampanjene er, å bevisstgjøre og skape en holdningsendring for å unngå ulykker.

Av de temaene vi har tatt opp er fart en av de viktigste faktorene til at alvorlige ulykker oppstår, og er faktisk en medvirkende årsak til nesten 50% (2005-2008) av alle dødsulykker på norske veier. For å sette et fokus på det, valgte Statens vegvesen i 2009 å lansere en kampanje rettet mot folk som kjører for fort. Det ble benyttet en sterk reklamefilm som spilte på følelser som ble vist på nasjonal tv, og det ble satt opp trafikksikkerhetsskilt langs norske veier. Kampanjen pågikk over flere år fram til 2012, og når kampanjen ble avsluttet gikk man gjennom data fra dødsulykker i kampanjeperioden, og da var høy fart kun en medvirkende årsak i cirka 28% av ulykkene (Statens vegvesen, 2014).

Det som er interessant å se på, er at denne kampanjen, og flere andre gjennomføres i samarbeid med politiet. Det vil si at samtidig som myndighetene jobber med å spre informasjon og opplysninger ut til folket, øker også myndighetenes kontrollvirksomheten i form av for eksempel flere fartskontroller som i dette tilfellet.

På 1990-tallet og starten av 2000-tallet innførte Statens vegvesen en kampanje kalt "Sei ifrå!" i Sogn og Fjordane og etterhvert Hordaland og Rogaland, som baserte seg på at ungdom skulle bli mer bevisste på sitt ansvar i trafikken. Kampanjen ble gjennomført sammen med politiet, som ved hjelp av økte kontroller skulle få de største risikotakerne bort fra trafikken. Målgruppen på kampanjen var ungdom fra 18 - 24 år. Etterhvert begynte andre fylker med en liknende kampanje kalt "Si i fra", hvor forskjellen var at de la mindre vekt på kontroller, og mer vekt på informasjonsspredning.

Transportøkonomisk institutts rapport fra 2007 om forskjellene på "Sei ifrå!" og «Si ifra», konkluderer med at det er en markant nedgang i antall hardt skadde og drepte hos de som drev "Sei ifrå!", kontra hva tallene viser fra "si i fra" fylkene (TØI, 2007).

Dermed er det rimelig å slå fast at for å få en ønsket effekt på trafikksikkerhetskampanjer, må man i tillegg til informasjonsopplysning og bevisstgjøring, kombinere det med en økning i relevant kontrollvirksomhet. Så kan man spørre seg hva som gir en størst effekt av holdningsskapende arbeid og frykten for å bli tatt.

## 4.0 Kunnskapsstatus

Det finnes tidligere statistikker av ulykker og lovbrudd i trafikken med fokus på alder. For å støtte opp under vår undersøkelse eller avkrefte våre funn, har vi valgt å se på tidligere statistikker som viser resultater av risikotakning eller risikoforståelse i trafikken.

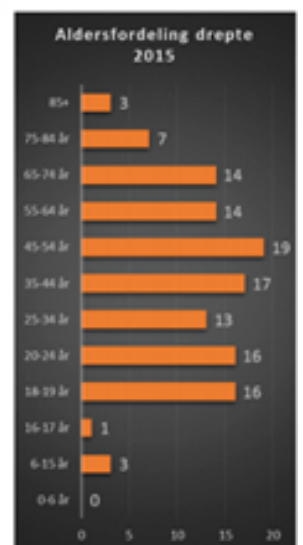
Risikotakning og risikoatferd i trafikken er noe både vegvesenet og politiet er opptatt av, gjennom kontroller og kampanjer. Vi har derfor valgt ut noen av deres rapporter, og vil utdype litt mer rundt disse. Rapportene og statistikkene omhandler hvilke aldersgrupper som er overrepresenterte i dødsulykker. Hvilke kjønn og aldersgruppe som er tatt for fartsovertredelser, og antall gebyr utgitt for manglende bruk av bilbelte fordelt på kjønn og alder.

### 4.1 Drepte i trafikken

Denne statistikken er det Statens Vegvesen som har utarbeidet. Selv om vi ikke kan se hva dødsårsaken er, gir det oss en indikasjon på hvilke aldersgruppe som forekommer oftere enn andre. Denne statistikken viser oss antall drepte per aldersgruppe i år 2014 og 2015. Vi ser at aldersgruppen 18-19 har hatt en drastisk økning fra 2014 til 2015, og tallet er nesten tredoblet. Vi ser også at aldersgruppen 45-54 har høyest dødstall. Det vi må tenke på her er at gruppen har en alders variasjon på ti år, i motsetning til gruppen 18-19 hvor det er to år. For å få en forståelse om hvorvidt disse tallene er like, kan vi derfor slå sammen aldersgruppene 16-17, 18-19 og 20-24, da får vi et mer sammenlignbart tall. Det er også denne kategorien som inngår under senere utvikling av det kognitive, i hovedsak frontallappen. Når vi slår disse sammen får vi et tall på antall drepte som er nokså likt tallet i aldersgruppen 45-54 år. I år 2015 er det ett skremmende høyt tall over antall drepte i aldersgruppen 16-24, med hele 33 stk. Når vi sammenligner med

de andre aldersgruppene kan vi tydelig se at det er ungdomsgruppen som er overrepresentert i trafikkuulykker med død som følge (Statens Vegvesen, 2016).

Alder	2014 Drepte	2015 Drepte
0-6	1	0
7-15	4	3
16-17	4	1
18-19	6	16
20-24	12	16
25-34	15	13
35-44	14	17
45-54	26	19
55-64	18	14
65-74	26	14
75-84	14	7
85+	7	3
SUM	147	123



Figur 3. (Statens Vegvesen, 2016, s.4)

## 4.2 Fartsovertredelser

I 2012 kom politiet med en rapport kalt “Førere med høy risikovillighet”, for å sette fokus på hvem som tar størst risiko i forhold til ulykker og lovbrudd både i- og utenfor trafikken. I forbindelse med denne rapporten utarbeidet politiet en statistikk over antallet førere som ble tatt i fartskontroller i 2010 fordelt i alder og kjønn.

Ut i fra resultatene i tabellen ser man at det både hos kvinner og menn er personer i alderen 18-25 som er størst representert. Neste gruppe er 26-35, der synker andelen noe, men er fremdeles et høyt antall i forhold til de andre aldersgruppene. Det er etter 36-45 antallet synker betraktelig, og deretter synker antallet jevnt for hver aldersgruppe, og minsker hele veien til 75+. Ut i fra disse aldersgruppene og resultatene, samsvarer det med noen av våre tanker og forventninger i forkant av undersøkelsen vår med tanke på våre målgrupper.

Selv om antallet menn er mye større representert enn kvinner kan man likevel se en tilsvarende trend innad hos begge

kjønnsgruppene. I de to figurene for menn

og kvinner er det ganske like

prosentverdier når det kommer til hvilke

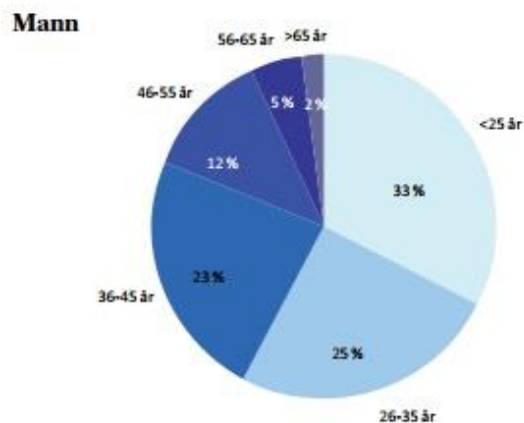
aldersgrupper som er størst representert.

Hos begge kjønn er det altså de yngste

aldersgruppene som er størst representert,

men totalt sett er menn overrepresentert i

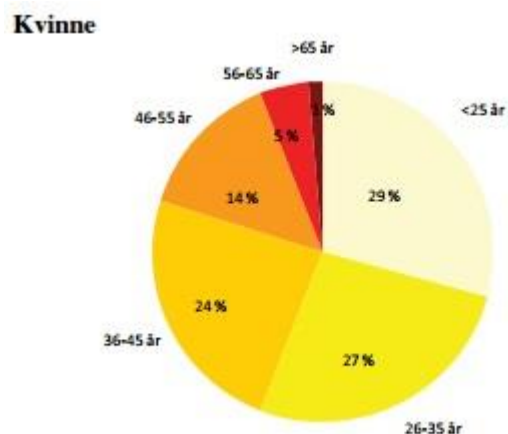
antall (Politiet, 2012).



Figur 4 (Politiet, 2012, s.9-10)

	kvinner	menn	sum antall	andel
<18	3	50	53	0,7 %
18-25	216	2307	2523	31,5 %
26-35	201	1833	2034	25,4 %
36-45	182	1685	1867	23,3 %
46-55	107	865	972	12,1 %
56-65	34	378	412	5,1 %
66-75	8	108	116	1,4 %
>75	3	25	28	0,3 %
sum antall	754	7251	8005	100,0 %
andel	9,4 %	90,6 %	100,0 %	

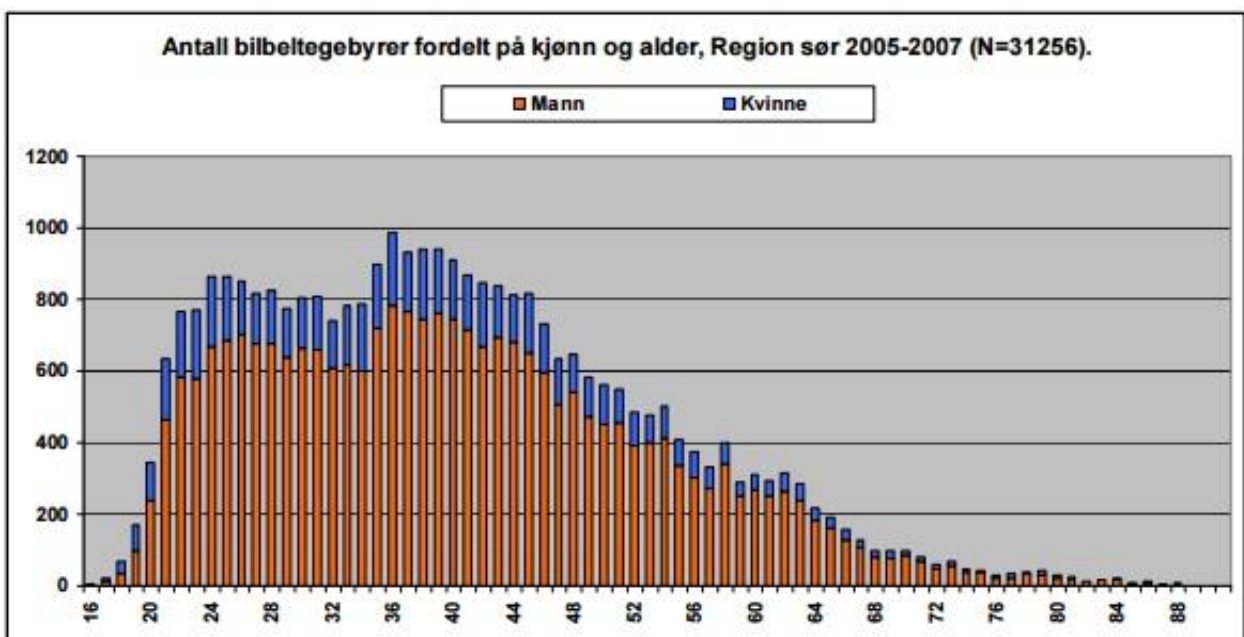
Figur 5 (Politiet, 2012, s. 9-10)



Figur 6 (Politiet, 2012, s. 9-10)

### 4.3 Bruken av bilbelte

I en rapport gjort av SINTEF, "Hvem bruker ikke bilbelte, - og hva er årsaken?" (SINTEF, 2009) kommer det frem statistikker som viser en oversikt over bilbeltegebyrer fordelt på alder og kjønn i perioden 2005-2007 i Region Sør. Vi ser at fra fylte 22 år fram til 45 år er det høye tall, med en topp på 36 år. Før nådde 20år, er tallene relativt lave. Grunnen til dette kommer ikke fram i rapporten, og er derfor uviss. Vi kan likevel tenke oss at en av grunnene kan komme av at føreropplæringen er nokså friskt i minnet, og flere velger derfor å bruke bilbelte under kjøring. Dette er kun en antagelse, og det finnes ikke noe svar på akkurat dette.



Figur 7 (SINTEF, 2009, s.23)

## 5.0 Undersøkelsen

I vår undersøkelse hadde vi totalt 170 tilbakemeldinger som har gitt oss våre statistikker. Alle deltakere fikk denne meldingen opp før undersøkelsen:

*«Formålet med denne undersøkelsen er å finne ut av folks kjørevaner de siste 12 måneder i forskjellige aldersgrupper. Resultatene skal brukes til utarbeidelse av tabeller i vår kandidatoppgave ved Høyskolen i Nord-Trøndelag.*

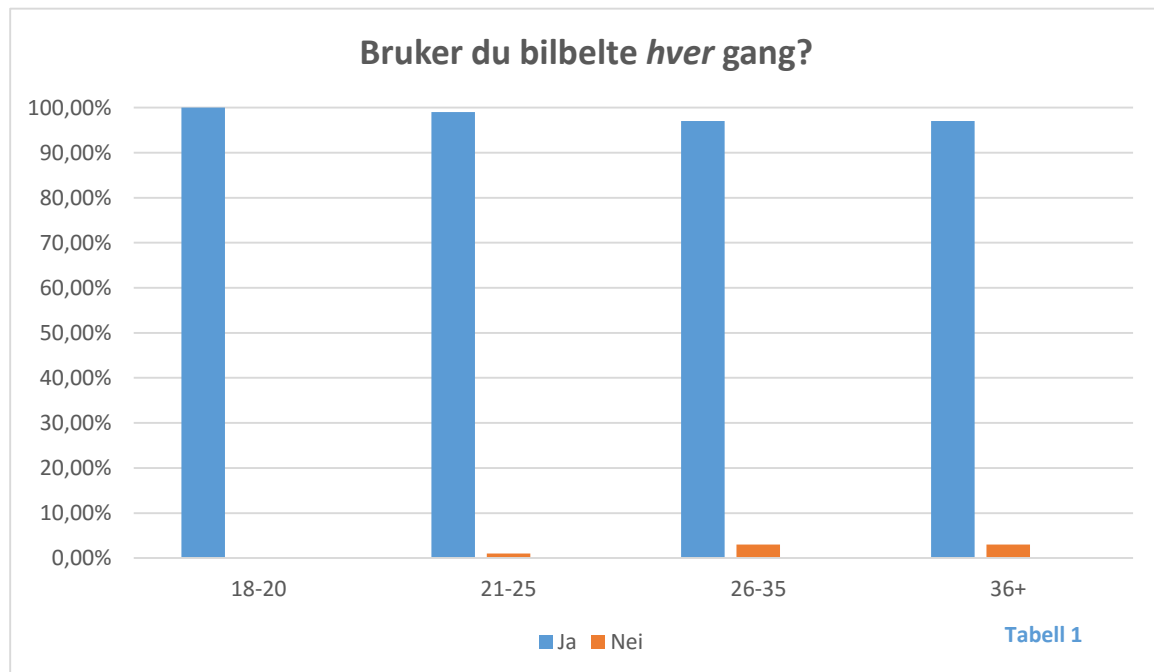
*For at resultatet av vår undersøkelse skal være pålitelig, er det viktig for oss at du svarer ærlig. Undersøkelsen er anonym.*

*Det er en forutsetning at du har førerkort for Klasse B.»*

### 5.1 Bilbelte

#### Vegtrafikkloven §23a - verneutstyr bilbelte

*«Kongen kan bestemme at personlig verneutstyr og annet utstyr til sikring av personer skal brukes under kjøring med motorvogn. Kongen kan gi nærmere regler om omfanget av bruken og unntak fra påbudet. Det kan bestemmes at føreren skal være ansvarlig for at passasjer under 15 år bruker utstyr som nevnt i første punktum» (Vegtrafikklovgivningen, 2015, s.15).*

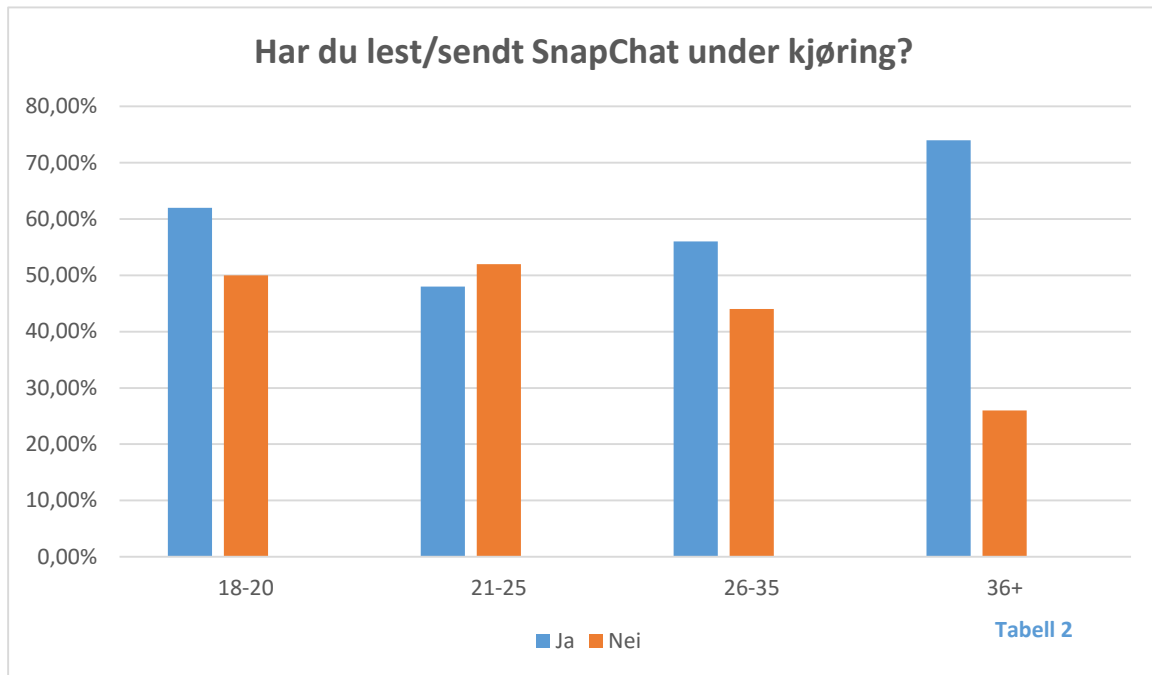


Denne tabellen gir oss oversikt over hvor mange i de forskjellige aldersgruppene som bruker bilbelte *hver* eneste gang de er ute og kjører bil.

## 5.2 SnapChat

### Vegtrafikkloven §23b - elektronisk utstyr

«Departementet kan gi nærmere bestemmelser om forbud mot bruk i motorvogn av elektronisk utstyr som kan forstyrre føreren» (Vegtrafikklovgivningen, 2015, s.16).

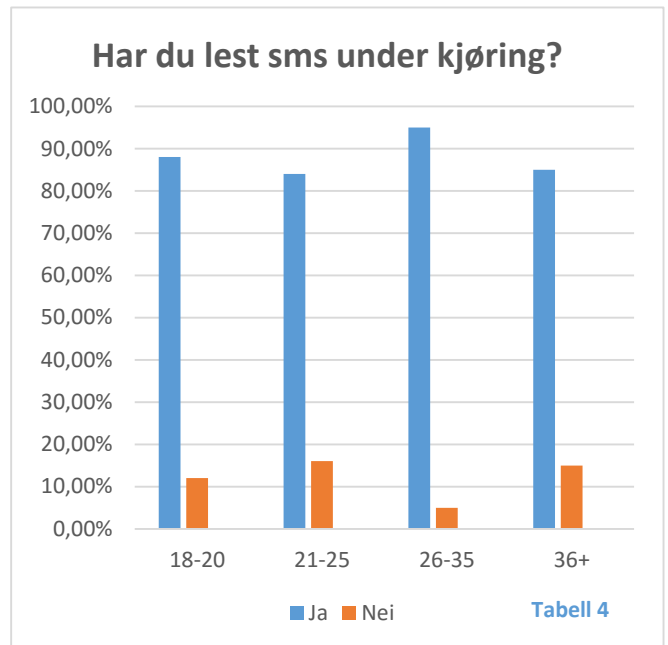
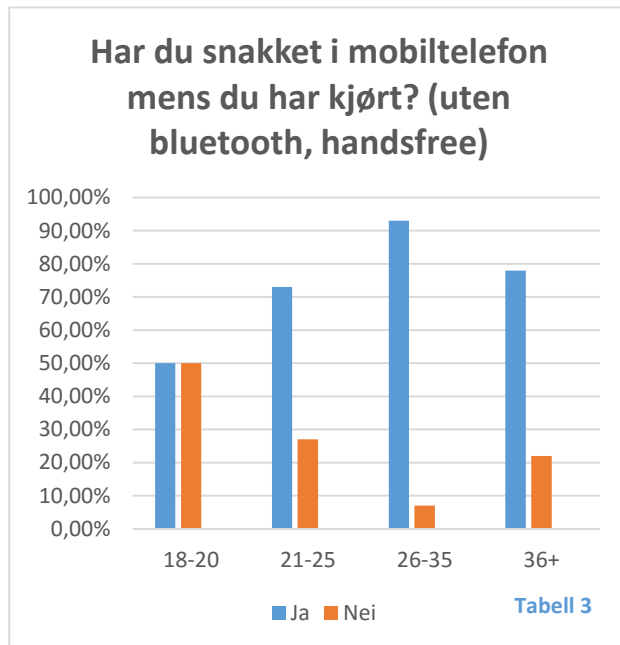


SnapChat er en applikasjon som gir brukere muligheten til å sende bildemeldinger til hverandre, eller små videosnutter inntil 10 sekunder. I denne tabellen ser vi hvorvidt de som deltok i undersøkelsen enten har lest eller sendt en slik melding under kjøring.

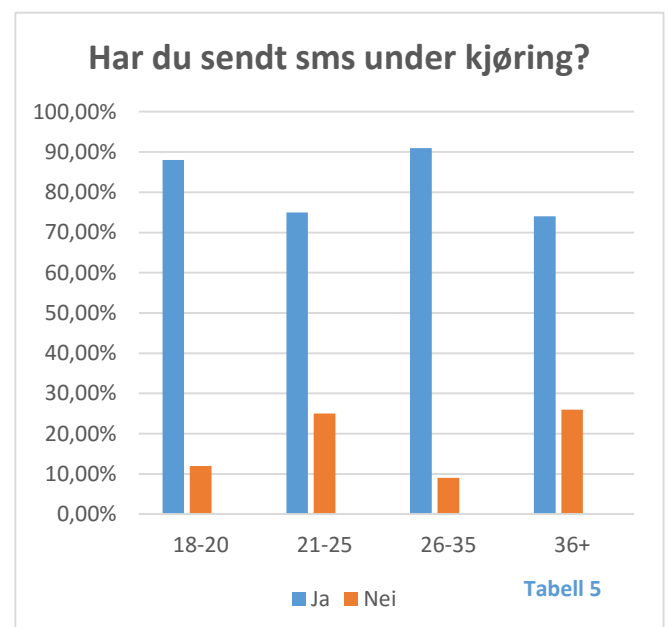
### 5.3 Bruk av mobiltelefon

#### Vegtrafikkloven §23b - elektronisk utstyr

«Departementet kan gi nærmere bestemmelser om forbud mot bruk i motorvogn av elektronisk utstyr som kan forstyrre føreren» (Vegtrafikklovgivningen, 2015, s.16).



I disse tabellene ser vi hvordan de ulike aldersgruppene forholder seg til dette med mobiltelefon under kjøring. Det er presisert i undersøkelsen at vi ikke regner med blåtann, eller annet utstyr som gjør det å prate i telefonen trådløst. Tabellene forteller oss hvordan de ulike aldersgruppene forholder seg til dette å prate i telefonen, og hvorvidt de har vært villige til å sende og/eller lese SMS under kjøring.



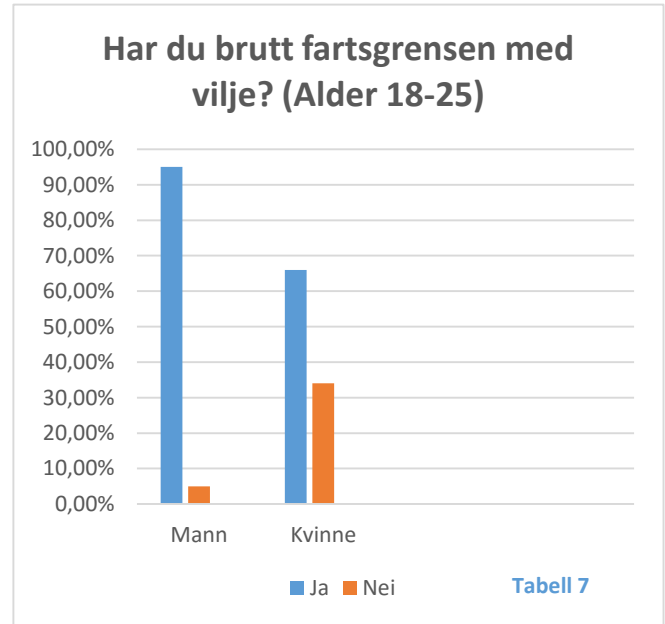
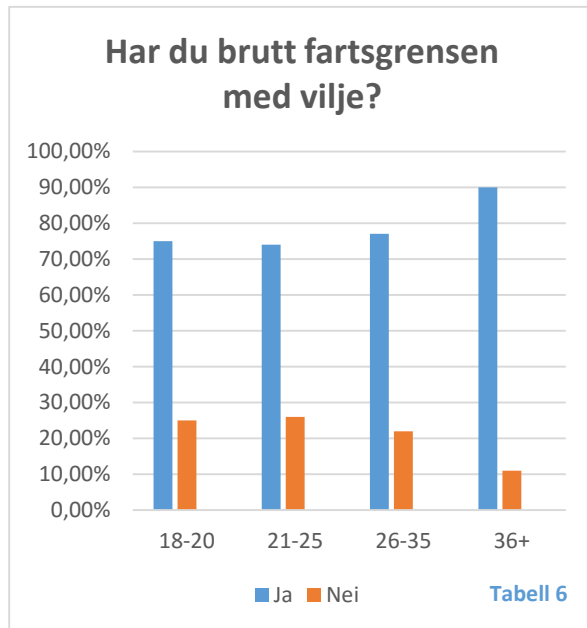


## 5.4 Fart

### Vegtrafikkloven §6 - fart

«Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet»

(Vegtrafikklovgivningen, 2015, s.8).



Disse tabellene gir oss svar på hvorvidt de ulike aldersgruppene har brutt fartsgrensen med vilje. Dette spørsmålet hadde også ett oppfølgingsspørsmål i vår spørreundersøkelse. Alle deltagere som svarte «Ja», ville derfor få muligheten til å svare hvorfor de valgte å bryte fartsgrensen i fritekst. Vi valgte også her å ta ut en tabell (Tabell 7) der vi ser om det var forskjeller på hva menn og kvinner svarte i en yngre aldersgruppe.

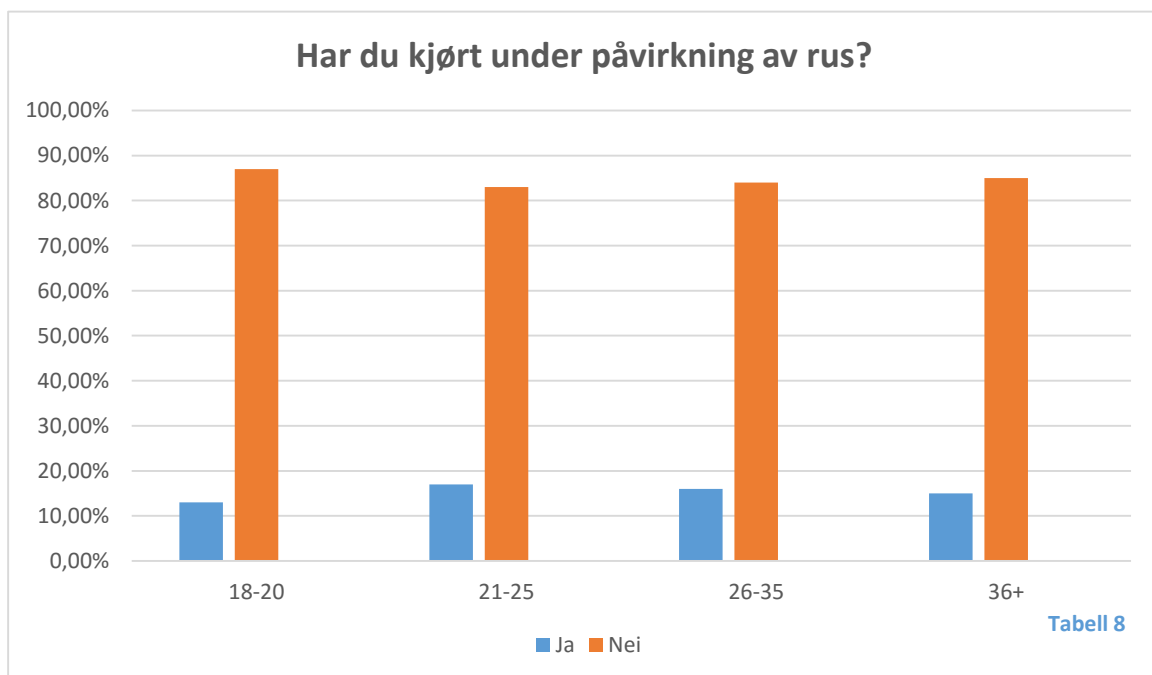
Når vi ser på fritekstswarene så svarer aldersgruppen 18-25 ofte at de har dårlig tid, og i forbikjøringssituasjoner. I aldersgruppen fra 26-36+ så er ofte svarene at de kjører raskere enn fartsgrensen på motorveien, eller ved forbikjøringssituasjoner.

## 5.5 Rus

### Vegtrafikkloven § 22 - Ruspåvirkning av motorvognfører

«Ingen må føre motorvogn når han er påvirket av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel.

Har han større alkoholkonsentrasjon i blodet enn 0,2 promille eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet, eller større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluften enn 0,1 milligram per liter luft, regnes han i alle tilfeller for påvirket av alkohol i henhold til bestemmelsene i loven» (Vegtrafikklovgivningen, 2015, s.15).



Dette spørsmålet handler om våre deltakere de siste 12 månedene har kjørt under påvirkning av rus. I selve spørreundersøkelsen ble det nevnt alkohol, narkotika og legemidler som eksempel hva rus egentlig betyr i denne sammenhengen.

## 6.0 Drøfting

I drøftingen skal vi svare på problemstillingen vår:

*Hvilke forskjeller finnes i kjørevanene til de forskjellige aldersgruppene, med tanke på risiko?*

Vi har valgt å formulere problemstillingen vår slik at vi spør om hvilke forskjeller de ulike aldersgruppene har med utgangspunkt i det vi selv har definert som risikotaking i trafikken. Vi har valgt å formulere det slik på bakgrunn av at det finnes tidligere statistikk som viser en forskjell på risikoatferden i trafikken, men det finnes lite statistikk som sier hvilke forskjeller som eksisterer. Det finnes også forskning som viser at ungdoms kognitive kapasitet og kontrollen over sin egen atferd er umoden og mangelfull, selv om den gjennom hele livet vil være i utvikling. (Moe, 2008) Også denne forskningen sier lite om hvilken type risiko ungdom er villig til å ta, i forhold til voksne.

Våre spørsmål er valgt ut ifra vår forståelse av hva som er objektiv risiko i trafikken, og hva læreplanen forteller oss om elevens opplæringsforløp. Spørsmålene er knyttet opp mot hva lovverk og myndigheter har satt som regulering av atferd i trafikken, gjennom ulike forbud eller påbud. I tillegg følger politi og Statens Vegvesen dette opp gjennom sine kontroller, sikkerhetskampanjer eller gjennom sanksjoner.

Hvis man tar utgangspunkt i figur 3 fra vegvesenet over antallet drepte i 2014 og 2015, kan man se at unge trafikanter i alderen 18-24 er høyt representert. Spørsmålet vi da har valgt å stille oss er om det betyr at unge sjåførere generelt tar større risiko enn andre aldersgrupper i trafikken. Ut i fra den statistikken og den teorien vi har skrevet om, vil vi se på om vår spørreundersøkelse gir oss et svar på om det stemmer at ungdom tar større risiko i trafikken enn andre aldersgrupper, og eventuelt i hvilke situasjoner.

### 6.1 Bilbelte

Tabellene våre om bruk av bilbelte sier at stort sett alle bruker bilbelte hver gang, uavhengig av alder. Det er en liten prosent i de eldste alderskategoriene som har svar at de ikke har brukt bilbelte hver gang de har kjørt bil i løpet av det siste året. Statistikken til SINTEF (Figur 7) kan til en viss grad støtte opp under våre funn. Vi ser at prosentandelen som ikke bruker bilbelte øker noe i takt med alder, fram til den toppes ved 36 år. Hvorfor det er slik er vanskelig å si. Det kan omhandle førerens tro på seg selv og dens egne kjøreferdigheter, og

ikke ser behovet for å bruke bilbelte. Det kan også skyldes mangel på kunnskap eller risikoforståelse ved å ikke bruke bilbelte. Den eldre generasjonen vokste opp med biler uten sikkerhetsbelte i baksetet, og så ikke på det å ha løse “gjenstander” i bilen som en særlig stor risiko. Dette kan også forsterkes med at den yngre generasjonen har hatt føreropplæring i nyere tid, og hatt teori omhandlende risiko ved manglende bruk av bilbelte.

Ut ifra de tabellene vi har sett på finnes det ikke en oversikt over om det finnes noe forandring i tallene over tid. Vi kan likevel se at SINTEF sin undersøkelse strekker seg over tidsperioden 2005-2007. Vår undersøkelse fant sted i november/desember 2015. I 2007 kom det en sikkerhetskampanje i regi av Vegvesenet med fokus på bruk av bilbelte. Det at det er mindre utslag i vår tabell på manglende bruk av bilbelte i forhold til SINTEF's tabell, kan muligens være et resultat av kampanjenes påvirkning til målgruppene. Vegvesenet siktet seg inn på den yngre målgruppen, og ut i fra våre statistikker kan det se ut til at det har fungert. Selv om vi ikke kan helt sikkert si hva som er grunnen til dette utslaget.

## 6.2 Mobiltelefon

Bruken av mobiltelefon er et økende problem, og noe alle som ferdes i trafikken til stadighet ser. Hvordan denne mobilen også brukes i bil har vært en utvikling etter sosiale mediers ankomst, og bildemeldingsfunksjoner gjennom applikasjonen SnapChat har blitt en enorm trend. Vi har sett litt på hvordan telefonen benyttes av ulike aldersgrupper ved å stille spørsmålene om de har snakket i mobiltelefon, sendt eller lest SMS under kjøring, og bruk av SnapChat.

Tabell 2, 3, 4 og 5 gir oss statistikk på nettopp dette. Ser man alle disse tabellene under ett så er det liten tvil om at alle aldersgruppene er høyt representert, og viser at de er villige til å ta denne risikoen.

I tabell 3 ser vi at aldersgruppen mellom 18-20 år gir oss ett 50-50 svar på hvorvidt de har snakket i mobiltelefon uten blåtann, eller handsfree de siste 12 månedene. Vi ser på det resultatet som urealistisk, og forventer at det reelle svaret er nærmere målingene til de andre aldersgruppene.

### 6.3 Fart

Som nevnt tidligere i oppgaven er fart en viktig faktor til at ulykker oppstår og årsaken til en ulykke, og det er en kjensgjerning at en del trafikanter bryter fartsgrensene. I vår undersøkelse valgte vi å spørre om de hadde brutt fartsgrensen med vilje.

I tabell 6 på vår spørreundersøkelse ser vi at de mellom 18-20, svarer 75% av de spurte ja til at de har brutt fartsgrensen med vilje. Gruppene 21-25, og 26-35 er relativt like på ja-siden med henholdsvis 74 og 77%. Gruppen som topper statistikken viser seg å være den eldste gruppen 36+ med hele 90% som svarer ja på at de har brutt fartsgrensen med vilje.

Om vi ser på statistikken til politiet fra 2010, (figur 5) tar den for seg folk som allerede har kjørt for fort og blitt tatt i kontroll. Når vi skal sammenlikne deres og våre egne funn, har vi tilnærmet like aldersgrupper. Der er gruppen 18-25 høyest representert, de neste gruppene går noe lavere, men det er først fra 46+ man ser en markant nedgang i antall som har blitt tatt i fartskontroll. Ut i fra de to forskjellige statistikkene kan man altså ikke dra helt de samme konklusjonene, men man ser likevel de samme tendensene. Resultatene tyder på at det i realiteten ikke er så store forskjeller på hvem som kjører for fort.

Det vi ser i undersøkelsen på fritekstspørsmålene er at aldersgruppen 18-25 år ofte har svar som tilsier at de bryter fartsgrensen ved dårlig tid eller forbikjøringer. Hvis vi ser på den yngre gruppens svar går det mer på individets følelser og stress, som påvirker ungdoms kapasitet. I tillegg kan svarene tyde på at ungdom har en mangelfull evne til å planlegge kjøringen i forkant.

Aldersgruppen 26-36+ svarer også at de bryter fartsgrensen ved forbikjøringer, og at de overtrer fartsgrensen som oftest på motorveg. Ut ifra svarene til den eldre aldersgruppen tyder det på at de vurderer miljøet de velger å bryte fartsgrensen, mens ungdom som nevnt nevner tilstanden eller situasjonen de er i. Det kan virke som om voksne vurderer og planlegger bedre, enn hva ungdom gjør med tanke på overtredelse av fartsgrensen.

Teorien om følelsesregnskapet til Truls Vaa støtter opp under våre funn om at ungdom ikke får dette regnskapet til å gå opp dersom det er følelser involvert. Dette resulterer i at korreksjoner gjort fra erfaringer mangler, og man vil ikke kunne oppfatte risikoen før det er for sent (Moe, 2008).

## 6.4 Rus

Med rus menes:

*«Eit rusmiddel er eit kjemisk stoff som påverkar sentralnervesystemet slik at personen opplever endring i psykiske og kroppslege funksjonar» (Politiet, 2013).*

Når man er ruset påvirker man kroppens og hjernens funksjon. Dersom man er påvirket av alkohol vil kroppen reagere med å blant annet redusere konsentrasjonsevnen, sløve den kritiske sansen og øke impulsiviteten og aggressiviteten (Moe, 2008). Ved en svekkelse av disse mentale og fysiske ferdighetene vil bilkjøring bli svært utfordrende, og sjansene man kan ta vil være av større risiko ofte, enn om du hadde kjørt i edru tilstand. Tabellene våre viser en svært liten forskjell når det kommer til kjøring i ruspåvirket tilstand i de forskjellige aldre. Gjennomsnittet ligger på rundt 15 % som har kjørt i ruspåvirket tilstand, mot da 85% som ikke har gjort det.

Teorien sier at ungdom har større sannsynlighet for å ta generell risiko i trafikken, men våre resultater tilsier at det ikke er knyttet opp til kjøring i ruspåvirket tilstand.

## 6.5 Konklusjon

Unge og voksne viser seg etter våre statistikker å ta omtrent like mye risiko i trafikken, men vi vet også at unge er overrepresentert i ulykkesstatistikker. Det kan virke for oss som om voksne klarer å vurdere de ytre faktorene som spiller inn på hvor stor risiko noe er. Med ytre faktorer tenker vi på i hvilke områder og situasjoner voksne for eksempel velger å ta risiko, kontra hva ett ungt individ velger. Denne typen vurdering er det ikke sikkert ungdom klarer å ta like godt, med tanke på at det kognitive og frontallappen er senere utviklet hos ungdom enn hos voksne. Ut ifra våre spørsmål og statistikker tyder det på at kjørevanene blant det ulike aldersgruppene med vekt på risiko er relativt like.

## Referanse

European Commission. (2010). *Towards a European road safety area*. Hentet 24.02.16.

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_en.pdf)

Gov.uk. (2016). *Taking driving lessons*. Hentet 24.02.2016.

<https://www.gov.uk/driving-lessons-learning-to-drive/taking-driving-lessons>

Mauren, A. (2014). *Over en million dør i trafikken hvert år*. Hentet 04.02.2016.

<http://www.aftenposten.no/fakta/innsikt/Over-n-million-dor-i-trafikken-hvert-ar-7679606.html>

Moe, D. (2008). *Menneske, risiko og kjøreatferd*. Trondheim.

Moe, D.; Nordtomme, M.; Øvstedal, L.; Roche-Cerasi, I.; Sakshaug, K.(2009). *SINTEF Teknologi og samfunn. Transportforskning. Hvem bruker ikke bilbelte – og hva er årsaken?* (SINTEF A11940 – Åpen Rapport).

[https://www.sintef.no/globalassets/upload/teknologi\\_samfunn/6060/rapporter-2009/a12094\\_-\\_hvem-bruker-ikke-bilbelte.pdf](https://www.sintef.no/globalassets/upload/teknologi_samfunn/6060/rapporter-2009/a12094_-_hvem-bruker-ikke-bilbelte.pdf)

Politiet. (2012). *Førere med høy risikovillighet, Utrykningspolitiets temahefte nr. 3/2012*.

Hentet 17.02.2016. (ss. 9-10)

[https://www.politi.no/vedlegg/lokale\\_vedlegg/utrykningspolitiet/Vedlegg\\_1604.pdf](https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/utrykningspolitiet/Vedlegg_1604.pdf)

Politiet. (2013). *Definisjonen på rusmidler/rusmidlar*. Hentet 12.02.2016.

[https://www.politi.no/rad\\_fra\\_politiet/narkotika/mistanke\\_om\\_misbruk/Tema\\_56.xml](https://www.politi.no/rad_fra_politiet/narkotika/mistanke_om_misbruk/Tema_56.xml)

Transportøkonomisk Institutt. (2007). *Virker “Sei ifrå!” filosofien*. Hentet 03.02.2016.

<https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=6015>

Transportøkonomisk Institutt. (2010). *Trafikksikkerhetshåndboken*. Hentet 03.02.2016.  
<http://tsh.toi.no/doc726.htm>

Suzen, E. (2015). *Læreplananalyse*. [Powerpointpresentasjon]. Stjørdal: Høyskolen i Nord Trøndelag

Thagaard, T. (2009). *Systematikk og innlevelse*. Bergen: Fagbokforlaget

Vegdirektoratet. (2013). *Læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE*. Oslo: Vegdirektoratet

(2015). *Vegtrafikklovgivningen 2015*. Oslo: Cappelen Damm

## Vedlegg

### Spørreundersøkelsen

#### 1. Kjørevaner

Formålet med denne undersøkelsen er å finne ut av folks kjørevaner de siste 12 måneder i forskjellige aldersgruppe. Resultatene skal brukes til utarbeidelse av tabeller i vår bacheloroppgave ved Høyskolen i Nord-Trøndelag.

For at resultatet av vår undersøkelse skal være pålitelig, er det viktig for oss at du svarer ærlig. Undersøkelsen er anonym.

Det er en forutsetning at du har førerkort for Klasse B.



## 2. Kjønn

(Oppgi kun ett svar)

Mann

Kvinne

## 3. Hvilken aldersgruppe tilhører du?

(Oppgi kun ett svar)

18-20

21-25

26-35

36+

## 4. Har du snakket i mobiltelefon mens du har kjørt? (Uten handsfree, blåtann eller liknende)

(Oppgi kun ett svar)

Ja

Nei

## 5. Har du brukt SnapChat mens du har kjørt?

(Oppgi kun ett svar)

Ja

Nei

**6. Har du sendt SMS mens du har kjørt?**

**(Oppgi kun ett svar)**

Ja

Nei

**7. Har du lest SMS mens du har kjørt?**

**(Oppgi kun ett svar)**

Ja

Nei

**8. Har du kjørt under påvirkning av rus (alkohol, narkotika, legemidler)?**

**(Oppgi kun ett svar)**

Ja

Nei

**9. Har du vært passasjer mens sjåføren har vært påvirket?**

**(Oppgi kun ett svar)**

Ja

Nei

**10. Har du brutt fartsgrensen med vilje?**

**(Oppgi kun ett svar)**

Ja

Nei - Gå til 12

**11. Hvorfor, eller ved hvilken anledning har du brutt fartsgrensen?**

-----

-----

-----

**12. Bruker du bilbelte hver gang?**

**(Oppgi kun ett svar)**

Ja, selvfølgelig

Nei

**13. Takk for hjelpen.**

## Fritekstbesvarelser

### Rapportfiltere

**18-20: 18-20, 21-25, 26-35, 36+**

**Kjønn: Mann, Kvinne**

### Hvorfor, eller ved hvilken anledning har du brutt fartsgrensen?

1. En aspirerende umodenhet i kombinasjon med en særdeles lang og tom strekke medfører ofte tanken: "Hvor fort går egentlig denne motorsykkelen/bilen?.."
2. Utålmodig
3. Ligger nok jevnt over litt over fartsgrensen v/lite trafikk.
4. Kjørt motorsykkel og for å kjenne adrenalinet.
5. Ved forbikjøring.
6. Ifm. forbikjøring
7. .
8. Henger ofte på de foran
9. For å komme fortere frem
10. Dårlig tid
11. Travelt
12. På gøy
13. Ville frem fortere
14. Dårlig tid
15. Motorveien, da kjører man alltid litt over
16. Forbi kjøring, forsinket til jobb
17. Følte trygt å kjøre noen km/t raskere da det var lite biler og rette strekninger i området.
18. For å nå ei ferge
19. Generelt på motorvei! Alltid 10-15 km over
20. For og komme fortere fram
21. Spare tid
22. E18, føler ofte det er greit å kjøre 10-15 km over om forholda tilsier det..
23. Jeg kjører ganske konsekvent 10-20 km over fartsgrensen når den er 50-80
24. Moro
25. lite trafikk, få biler på veien, dårlig tid, osv..
26. Dum vane i grunn. "Høyrefoten er litt tung" som uttrykke heter
27. Sinker i trafikken.
28. Samboer skulle føde
29. Dårlig tid. Har en regel at jeg aldri kjører aldri mer enn 15 over, og kjører ikke for fort i 40-sonen, kun 50++.
30. Når jeg kjører på veier med høy fartsgrense, spesielt motorvei, kjører jeg ofte litt over fartsgrensen.
31. Utland Motorvei
32. Forbikjøring
33. Ved stress, f.eks. til jobb eller lignende
34. Ingen spesiell grunn
35. Firefelts motorveg, dårlig tid / stress
36. Forbikjøring, veier med lite trafikk
37. For sent ute

38. 50 i 40 sone/ 110 i 90 sone
  39. Stresset, ikke mer en 10 km/t over
  40. Når jeg skal rekke noe.
  41. - Forbikjøring
  42. Dårlig tid
  43. Ligger ofte i litt over 80 på motorveien. Stort sett uten noen spesiell grunn.
  44. Utallig ganger uten spesiell grunn, forbi kjøring, rushet osv
  45. Ved forbikjøring
  46. Ehh.....tøyse dåkk??
  47. Spenning, dårlig tid.
  48. Dårlig tid
  49. Helt alene på en vei der fartsgrensen har vært for lav i forhold til hva forholdene skulle tilsi, og ved nedsatt fart pga veiarbeid utenfor deres arbeidstid da dette er kødannende å følge farten som det har blitt nedsatt til.
  50. Dersom jeg har måttet rekke noe veldig viktig. Men har aldri kjørt mer enn 10 km/h over grensen
  51. Kjøring på motorvei
  52. For å se hvor fort bilen gikk.
  53. Kjører sjelden fartsgrensen ved fart over 70
  54. Over lengere distanser
  55. Travelt
  56. Komme fortere frem
  57. Forbikjøring
  58. En hver anledning
  59. For å spare tid
  60. -Irritert på andre i trafikken, så har kjørt fortere forbi de for eks på motorveien. - koser seg så mye at plutselig gikk d litt for fort - når jeg har hatt det travelt
  61. På motorvei, ved hastigheter over 100. Legger meg konsekvent ca 20 over på nåla, da det er en feilmargin både på bil og hos kontrollmyndigheter på henholdsvis 10%.
  62. Dagens veier med 80- og høyere fartsgrense er langt sikrere og tåler mye høyere fart enn det som er skiltet. Når fartsgrensene er urimelige mister folk respekten
  63. Stress
  64. Ligger litt over hele tiden
  65. For å komme raskere frem
- 23 februar 2016 - 09:02 Fritekstbesvarelser | 2
66. Seint ute til jobb/skole/møte osv.
  67. Dårlig tid
  68. Ved forbikjøring. Og det blir nok kjørt litt fortere ved langkjøring. Men aldri mer enn ti over, stort sett fem over fartsgrensen. Vil jo ikke miste lappen...
  69. Forbikjøring
  70. På vei til sykehuset
  71. Fordi fartsgrensen på mange strekninger er unødvendig lav
  72. Rekke ferger, hente ungen i barnehagen og andre ganger når det har vært fri vei
  73. Der veistandard tillater det
  74. Burde vært høyere fartsgrense på noen veier.
  75. Flere ganger, spesielt på motorvei, gjerne for å holde følge med bilen foran, eller pga (innbilt) dårlig tid.

76. Mc-kjøring - herlig å gi på litt ekstra, men da på langstrekker med god oversikt
77. Forbikjøring forbi slow-ass dust
78. Tidsbruk
79. Landevei, godt føre/sikt
80. Dårlig tid
81. Natte tid, dårlig tid.
82. Dårlig tid. Forbikjøring. Noen foran kjører saktere enn meg.
83. Lite trafikk og lang reise, og har ligget over med 5 km/t ved fartsgrenser på 70-100 km/t
84. Test av bil
85. Komme fortere frem
86. God vei, lite trafikk
87. Hvis jeg har vært usikker på fartsgrensen
88. Forbikjøring
89. Forbikjøring med mer
90. Gjentatte brudd på fartsgrensen i kjente strøk. Blir utålmodig og er uenig i satt fartsgrense.
91. Veien har vært tørr, jevn, lite trafikk. Gode forhold.
92. testa bilen. Gøy med fart.
93. Kjørt 10 km over, litt sent ute til jobb
94. Motorveg
95. For å komme meg raskere frem til "målet".
96. Helt i starten da jeg fikk lappen, med et par venner, bare for å bryte den. Gikk heldigvis veldig bra
97. Forbikjøring
98. Rekke jobb
99. Lang strekning, god og oversiktelig. Har derfor kjørt over fartsgrensen.
100. Hatt det travelt
101. Ved f.eks forbikjøringer. Kjører av og til ti over fartsgrensen.
102. Forbikjøring
103. Forbikjøring
104. Forbikjøring
105. Skulle fra A til B, var langt å kjøre og ville fortere frem.
106. Ubevisst, har kjørt litt for fort.
107. For å komme fortere frem
108. Når sikten er god, og forholdene tilsier at det kan gå bra ;)
109. Man har en såpass godt utviklede ferdigheter at man kan på de rette stedene kjøre "utrykning". Utrykningskjøretøy kjører også for fort uten sirener og blålys. Hva er forskjellen?
110. ikke sett på skiltigen
111. Ligger 10 over konsekvent
112. Kapp kjøring
113. For å komme fortere frem
114. Forbikjøring, mm
115. Typisk 10-20 over på motorvei
116. Natte. Seint. Lav trafikk
117. For å følge resten av trafikken på motorvei. Har også brutt fartsgrensen for å komme ut av blindsonen til lastebiler på veier med flere kjørefelt hvor det å bremse og legge seg bak har virket "klønete".
118. gikk for sakte i den fartsgrensen som var i den sonen. ville komme meg

fortere frem

119. Hardangervidda.
  120. Dårlig tid til ferje
  121. På strake strekninger med god oversikt, for å komme fortere fram.
  122. Ved forbikjøring.
  123. Fartsgrensene er for lave. Forbikjøring
  124. Følt jeg kunne ha kjørt fortere forsvarlig
  125. Blir "revet med". For å komme fortere frem.
  126. På motorvei
  127. Forbikjøring. Kjøring alene om natt. Som oftest tilfeller med tidsfrist.
  128. når jeg synes fartsgrensen ikke står i samsvar med omgivelsene/ lite risiko
  129. travelt
  130. Ikke fått med fartsgrensen, blitt fartsblind.
  131. Fordi jeg var ung og dum og skulle tøffe meg. Også ved forbikjøring og andre naturlige situasjoner.
  132. Forbikjøring
  133. For å komme fortere frem. Eventuelt rekke ferger eller lignende
- 23 februar 2016 - 09:02 Fritekstbesvarelser | 3
134. Motorveg
  135. Kjører like fort som de andre (feks 100 i 90-grense)
  136. For å nå ferje
  137. Forbikjøring
  138. Fordi bilen forran kjørte som en yoyo. Under å over fartsgrensen hele tiden.
  139. Forbikjøring
  140. Bryter fartsgrensen på motorveien. Kjører ellers maks 10% over fartsgrensen.
  141. Ligger ofte litt over fartsgrensen på motorveien
  142. Forbikjøring
  143. For å holde en behagelig kjørerytme
  144. På vei til fjellet. Ser selvfølgelig ann temperatur, sikt og trafikk.
  145. Lånte sprek bil
  146. Langkjøring
  147. Travelt, rekke ferjer etc.
  148. Hastverk, E18
  149. Enten ved forbikjøring, eller fordi jeg har en dum vane med å ligge litt over fartsgrensen.
  150. Moro
  151. Motorveg
  152. forbikjøring
  153. E6
  154. Pga en meget godt utviklet kjøreporsess. Det går svært kort tid mellom SO og AH ca 0.2-0.3 sekunder.
  155. Gjør det stort sett hele tiden.
  156. Har hatt det travelt, skal rekke noe, forbikjøring pga andre kjøre under fartsgrensen
  157. Utålmodig, forbikjøring...
  158. Vanligvis
  159. Kjører 10% over ved 80 og høyere
  160. Forbi kjøring
  161. Langtur, sliten ig visste ikke bedre.
  162. Forbikjøring

## 163. Forbi kjøring



**SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-,  
BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER**

Forfatter(e): Hakon Rørvik Kjosnes, Nora Molund

Lexow og Idar Nykås

Norsk tittel: Risikoatferd i trafikken

Engelsk tittel: High risk behavior in traffic

Studieprogram: Trafikk lærerutdanningen v/ Nord universitet

Emnekode og navn: TLB251 Kandidatoppgave



Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, Nords' åpne arkiv



Vår/min oppgave inneholder taushetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre

Kan frigis fra: 26/02-16

Dato:

[Signature]  
underskrift

[Signature]  
underskrift

Nora Molund Lexow  
underskrift

underskrift