

# Mobilbruk i trafikken



Av: Lars Petter Hammer og Terje Vegge Nielsen

## **Kandidatoppgave**

**Toårig grunnutdanning for  
Trafikklærere**

**2010**

**Avd for trafikklærerutdanning**



## *Sammendrag*

Vi er to studenter, Terje Vegge Nielsen og Lars Petter Hammer, som går siste året på Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning. Vi har tatt for oss emnet mobilbruk i trafikken. Grunnen til at vi tar for oss dette temaet er at vi vil se litt hvordan holdningene blant folk er tilknyttet dette. Vi lurer også på om folk er klare over risikoen ved bruken av mobiltelefon. I bakgrunn av dette har vi valgt å skrive oppgaven vår med utgangspunkt i problemstillingen; ***”Mange i dagens samfunn sender tekstmeldinger og ringer samtidig som de kjører. Hva er grunnen til dette? Vet man ikke at det er livsfarlig? Tenker man ikke på konsekvensene?”***

Måter vi ønsket å gå frem på er å utarbeide en spørreundersøkelse med en del spørsmål som vi ønsket å få kartlagt svarene på, samt at vi vil utføre faktiske observasjoner ute i trafikken. Vi antar at det vil være mye mer ryddig og enklere å finne ut av det vi lurer på i forhold til holdninger og slikt ved hjelp av å bruke en spørreundersøkelse, og tenker derfor å utarbeide en undersøkelse med bakgrunn av dette. I tillegg er en observasjon ute på E6 mellom Stjørdal og Værnes flyplass høyst nødvendig for å se de faktiske forholdene med hensyn til temaet vi har valgt. Funnene som ble gjort var i bunn og grunn i samsvar med hva vi forventet i utgangspunktet, men det var et par ganske klare avvik som var interessante å se litt nærmere på. Dette blir jo veldig lokale undersøkelser da vi ikke har økonomien til å foreta en landsomfattende undersøkelse rundt problemstillingen vår. For å få bedre overblikk hvordan ståa er på nasjonalt plan må vi se på eventuelle andre rapporter som er utarbeidet i forhold til samme tema. Vi tenker å bruke litt av det for å se om vi kan dra noe likhet i forhold til de undersøkelsene vi gjorde her i lokalmiljøet i Stjørdal. Vi vil også undersøke om det finnes noe faktiske tall fra kontroller eller andre undersøkelser som er stått i regi av politimyndigheten eller statens vegvesen, og derfor kontakte de respektive etatene for å få en klarhet i dette.

Vi ønsker også å se litt på om det finnes mulige tiltak eller kampanjer som kan bidra med å rette et fokus på risikoen i forhold til mobiltelefonbruk mens man kjører bil. Og om mulig se om det er noe vi kan gjøre når vi skal ut i arbeid for å rette et lite fokus på denne problemstillingen.

## *Summary*

We are two students, Terje Vegge Nielsen and Lars Petter Hammer, attending last year of College in Nord-Trøndelag, Department for Traffic Education. Our subject for this task is mobile use in traffic. The reason why we have chosen this subject is because we have questions about general attitudes among people associated with this. We also wonder whether people are aware of the risks of the use of mobile phones while driving. With these questions in our minds we have chosen to write our task on the basis of the problem: *"Many of today's society, sending text messages and calls while driving. What is the reason for this? Don't they know it's dangerous? Don't they think of the consequences? "*

We want to develop a survey with some questions that we want to compare with each other. In addition we want to perform actual observations of people driving and calling/texting on the road. We assume that there will be an easy way to find out things we're wondering about in relation to attitudes using a questionnaire, and we think, therefore, to prepare a survey with this basis. In addition, the observation out on the E6 between Stjørdal and Værnes airport is absolutely necessary to get pointers about actual conditions regarding the theme we have chosen. The discoveries that were made were basically in line with what we expected, but it was a couple of pretty clear discrepancies that we're interested in taking a closer look at. These are very local surveys regarding we don't have the economy to undertake a nationwide survey about our problem, though we will get results from the local community after all. To get a better view of the national level we need to see any other reports prepared in relation to the same theme. We plan to use some of the reports found to see if we can pull something similar in relation to the investigations we did here in the local community in Stjørdal. We will also investigate whether there are any actual numbers from fines or other investigations that are standing in the direction of the police authority or the State Road Administration, and therefore contact the respective agencies to get a clarity in this.

We also want to look into whether there are possible actions or campaigns that could help to facilitate a focus on risk in relation to mobile phone use while driving. And if possible, see if there is anything we can do when we have started working as driving instructors to correct a little focus on this issue.

## *Forord*

Vi er to studenter ved Trafikklærerutdanningen på Høgskolen i Nord-Trøndelag. I september 2009 bestemte vi oss for å jobbe sammen om denne kandidatoppgaven. Vi dvelte ganske lenge om hvilken problemstilling vi skulle ha og hvilket tema vi ville jobbe ut fra. Til slutt fant vi ut at vi ville undersøke litt om holdninger til folk når det gjelder mobilbruk i trafikken. Bakgrunnen for at vi valgte å skrive oppgaven vår om dette temaet er at vi lurer på om det er noe forskjell på synspunkter om bruk av mobiltelefon i trafikken når det gjelder kjønn og alder. Vi ønsket å finne ut om det finnes noe tall på forelegg eller dommer i forhold til bruk av telefon og kjøring av bil, og om folk generelt er bevisste i forhold til dette. Måten å gå frem på fant vi ut måtte være en spørreundersøkelse om temaet, samt en undersøkelse av de faktiske forhold ute i trafikken for å bli litt klokere på nettopp dette. Generelle holdninger til dette er vi også interesserte å få en viss klarhet i.

Ønskelig var å få noe tall på undersøkelser eller kontroller som er gjort i forbindelse med temaet vårt hos både politi og statens vegvesen. Men dessverre fantes det ikke noe tall på slikt. Straffen for å bli tatt med mobiltelefon er et forelegg på 1300kr, og forelegg føres ikke inn i noe protokoller med mindre det nektes for forenklet forelegg og saken må gå rettens vei.

Vi vil gjerne takke:

- Senterledelsen på Torgkvartalet, for at vi fikk holde undersøkelsen vår der.
- Ledelsen på Ole Vig vgs, for mottakelsen vedrørende undersøkelsen vår.
- Alle som tok seg tid til å svare på spørreundersøkelsen.

Stjørdal 04.03.10

Lars Petter Hammer

Terje Vegge Nielsen

## *Innholdsfortegnelse*

Kandidatoppgave.....	1
Sammendrag.....	2
Summary.....	3
Forord .....	4
1 Innledning .....	7
2 Metode.....	7
2.1 Spørreundersøkelse .....	7
2.2 Torgkvartalet.....	8
2.3 Ole Vig videregående skole.....	8
2.4 Observasjon E6 mellom Stjørdal og Værnes .....	9
3 Hva sier loven?.....	9
3.1 Paragrafer.....	10
Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn.....	10
4 Svekket fokus.....	10
4.1 Dataskjerm og mobilstemme .....	11
4.2 Norske synspunkt .....	12
4.3 Forebyggende tiltak .....	12
5 Mobiltelefonens risiko i trafikken .....	13
5.1 Mobilens omfang.....	13
5.2 Eksperimenter/forebyggende tiltak .....	14
5.3 Mobilbruk versus andre forstyrrelser i bilen.....	14
5.4 Kjennetegn ved mobiltelefonbrukere og mobiltelefonuhell .....	14
5.5 Videre forskning.....	15
6 Spørreundersøkelse: .....	16

6.1	Mobilbruk i trafikken .....	16
6.2	Risiko.....	17
6.3	Konsekvens .....	17
6.4	Hva føler du?.....	18
7	Observasjon på E6.....	18
8	Tiltak.....	19
8.1	Kampanjer i forhold til mobilbruk .....	20
8.2	Nullvisjon.....	20
9	Konklusjon.....	22
10	Litteraturliste .....	23
11	Vedlegg .....	25

## **1     *Innledning***

Mange i dagens samfunn bruker mobiltelefon samtidig mens de er ute og kjører i trafikken. Forstår man virkelig ikke i et år som 2010 hvilke konsekvenser dette kan føre til? Dette er et tema som vi har funnet for interessant og har tatt en grundigere kikk på. Grunnen til akkurat dette temaet er fordi det er altfor mange unødvendige trafikkulykker ute på de norske veier, og mange av disse stammer fra nettopp mobilbruk i trafikken. Vi er derfor voldsomt interessert i det norske folks meninger, holdninger og tanker i forhold til dette. Menneskene vi har vært i kontakt med er innenfor Trøndelag sine grenser. Vi ønsket vel en bredere undersøkelse fra større deler av landet, samt se på andre rapporter. Da vi fant lite eller ingen konkrete tall på dette måtte vi av økonomiske grunner forholde oss til Stjørdal og de funnene vi selv gjorde.

## **2     *Metode***

Når det kommer til tidligere erfaringer eller synspunkter i forbindelse med mobilbruk i trafikken, så har vi vel hatt det samme utgangspunktet som de fleste andre. Vi er klar over risikoen, men tenker ikke gjennom hvor store konsekvensene faktisk kan bli og hvordan det faktisk kan ramme oss selv eller våre aller nærmeste.

### **2.1   *Spørreundersøkelse***

På våres første samling kom vi fort fram til at det var spørreundersøkelser til ”mannen i gata” som var det beste utgangspunktet for våres oppgave. Vi laget en generell undersøkelse som passet til alle aldersklasser og denne undersøkelsen skulle da hjelpe oss videre på hvordan oppgaven skulle formidles og se ut. Når undersøkelsen var ferdig, så var det å finne hvor det passet best å nå ut til ”mannen i gata”. De stedene som kom raskt til oss begge var Ole Vigs Videregående skole og Torgkvartalet – kjøpesenteret i Stjørdal. Grunnen til valget av disse to er at ved den videregående skolen så når vi ut til den litt yngre garde, og det er trossalt den som er vår framtid og det er der vi må begynne når vi skal komme med noen forebyggende tiltak. På Torgkvartalet derimot ville vi treffe alt fra yngre til eldre aldersgrupper.

Kontaktpersonen ved Torgkvartalet var straks imøtekommende og hyggelig og henviste oss til en stand på senteret som vi kunne få bruke. På Ole Vigs derimot var mottakelsen vår til å holde en undersøkelse blandet. Rektoren viste lite engasjement og interesse ovenfor oss og vi måtte ved gjentatte ganger purre på e-post og telefon. Da vi endelig fikk en tilbakemelding, viste det seg jo at de gangene vi kunne komme til, så passet det ikke for oss, noe som vi gjorde stor oppmerksomhet på i de sendte e-postene. Dermed så ble vi hele tiden satt tilbake i vårt arbeid og mye tid gikk tapt.

## **2.2 Torgkvartalet**

Vi avventet derfor litt med Ole Vig og konsentrerte oss om Torgkvartalet. Tok med oss ca 40 eksemplarer av undersøkelsen som vi regnte med ville holde i første omgang. Vi startet opp forsiktig med å spørre tilfeldig forbipasserende om de hadde mulighet til å svare på vår undersøkelse. Vi merket fort at mange var avvisende og at vi her måtte ”jobbe” for å få folk til å bli oppmerksom nok på hva dette faktisk gjaldt. (I ettertid så fant vi fort ut at vi burde gjort noen tiltak i forbindelse med vår profil. Vi burde markert bedre for hva dette faktisk var for noe, slik at da gjerne folket hadde kommet lettere bort til oss). Etter hvert som tidene gikk så fikk vi bedre kontakt med de forbipasserende og flere begynte å stoppe og ville hjelpe oss. Enkelte var faktisk så hyggelige at de stoppet opp for en prat og kom med sine synspunkter, ettersom de var interessert og engasjert i temaet vi hadde om. Konklusjonen endte til slutt med at vi burde vært mer profilert og at det var helst kvinner som var imøtekommende og ønsket å svare på vår undersøkelse. Noe som igjen er ganske interessant å ta med videre.

## **2.3 Ole Vig videregående skole**

Etter litt tid fikk vi også tillatelse til å komme på Ole Vigs videregående skole. Her derimot, fikk vi bare 30 minutter til disposisjon, og det var i matfriminuttet deres. Noe som forundret oss veldig, siden dette er et såpass sterkt tema og er det noen som virkelig kan utgjøre en forskjell så er det denne framtida våres på en 15-21 år. Her var interessen og nysgjerrigheten for hva vi drev med større og undersøkelsen gikk igjennom som planlagt. I og med at det var matpausen deres så var det nok flere som prioriterte det istedenfor å ta seg tid til vår undersøkelse, noe vi igjen har forståelse for. Vi fikk nå igjennom eksemplarene våres og konklusjonen her var at tidspunktet for undersøkelsen var ikke ideelt, men at av de som stoppet opp og tok seg tid – så var det omtrent likt av jenter og gutter.



## **2.4 Observasjon E6 mellom Stjørdal og Værnes**

Etter at undersøkelsen til ”mannen i gata” var blitt gjennomført så ønsket vi å ta nærmere kontakt med både statens vegvesen og politi. Var veldig interessert å høre med dem hvilke tanker de hadde om temaet og om de hadde noen typer av statistikk som kunne være til hjelp. Er det noen som ville hatt oversikt over mobilbruk i trafikken med diverse, så måtte det jo være dem. Dette viste seg derimot at det var mangel på informasjon både oss vegvesenet og hos politiet. Noe som vi igjen syntes er voldsomt merkelig og uforståelig. Vi måtte dermed ut selv og observere i trafikken, noe vi fikk tillatelse for av politiet. Området vi tok for oss da var E6 mellom Værnes og Stjørdal. Her stilte vi oss opp på formiddagen og tok for oss alle billister vi kom over og satte oss et mål for 500 biler. Av disse 500 bilene totalt var det 52 yrkessjåfører eller vanlige billister som brukte mobiltelefon. En sjåfør i et vogntog skrev også melding samtidig som han kjørte. Det vil si ca 10% av de biler og vogntog vi kontrollerte hadde svekket oppmerksomhet pga mobiltelefon. Skremmende!

I ettertid har vi utarbeidet ulike diagrammer for igjen få en oversikt på hvordan holdningen til mobilbruk i trafikken forekommer.

## **3 Hva sier loven?**

I dagens samfunn er det mange sjåfører som misforstår eller regel rett ikke kjenner til lovverket i forhold til håndholdt mobiltelefon i bilen. Dagens lov (som forholdsvis er litt gammeldags) sier at ved bruk av mobiltelefon i bil, skal håndfriutstyr benyttes og telefonen skal være fastmontert. Med andre ord skal ikke telefonen ligge i lommen, passasjerstet eller løst andre steder i bilen når man kjører.

Bakgrunnen for denne loven er alle ulykkene som kunne vært unngått pga dårlig oppmerksomhet ute på vegen. Undersøkelser som både vi og andre har gjort viser at reaksjonstiden forlenges, at man ikke ser like mye i speilene og at man er mindre oppmerksom på forankjørende som gjerne bremses opp.

### 3.1 Paragrafer

#### **Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn.**

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 17. desember 1999 med hjemmel i vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 23b.

#### § 1 Førers bruk av mobiltelefon under kjøring med motorvogn

*”Fører av motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøringen, med mindre mobiltelefonen er under bruken plassert i eller på en holder som er forsvarlig fastmontert i motorvognen. Holder skal være montert umiddelbart nærhet av rattet og så nært under førers ordinære synsfelt under kjøring som praktisk mulig, med mindre holderen er en integrert del av kjøretøyets originalinnredning.”*

#### § 2 Definisjoner

I denne forskrift forstås med:

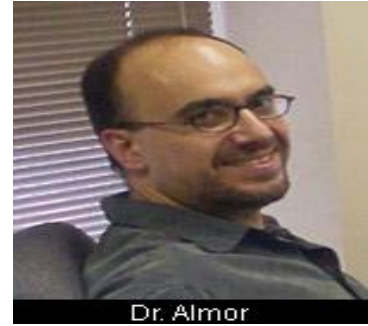
- a) **Mobiltelefon:** Radioutstyr for kommunikasjon over offentlig nett.
- b) **Kjøring:** Motorvogn som er i bevegelse.
- c) **Bruk av mobiltelefon:** En hver bruk, herunder alle betjeninger av mobiltelefonens tastatur, samtale, mottak av anrop, mottak eller sending av melding eller tekst.

## 4 **Svekket fokus**

Den amerikanske forskeren ved University Of South Carolina, Amit Almor har analysert en typisk mobilsamtale i bil.

Dr. Almit Almor har kommet frem til at mobilsamtalen svekker sjåføren mest når sjåføren selv forbereder seg på å snakke. Det å lytte på hva samtalepartneren har og si svekker sjåføren mindre. Almor har også kommet fram til at hvis stemmen til samtalepartneren kommer rett forfra, blir distraksjonen mindre når en selv skal ta ordet.

Forskningen viser videre at hjernen må konstruere et eget imaginært ”rom” for mobiltelefonstemmen og dele oppmerksomheten mellom førerkabinen og dette ”rommet”. Dette fordi at når en person snakker med en person som fysisk er til stede, er det mindre forstyrrende enn når en skal snakke til hverandre gjennom mobiltelefon.



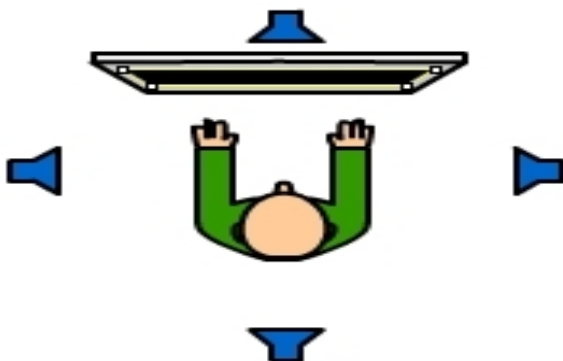
Bildet hentet fra rapport utarbeidet av Amit Almor

Som nevnt tidligere at hvis mobilstemmen høres ut som om den kommer rett forfra, så vil det fysiske rommet og det virtuelle ”mobil-rommet” lettere smelte sammen. Noe som igjen vil si at sjåføren blir mindre svekket og klarer å holde bedre fokus på veien.

Almor gjorde 2 eksperimenter på hvordan mobiltelefonen svekket fokus til sjåføren:

#### **4.1 *Dataskjerm og mobilstemme***

I begge hans eksperimenter plasserte han forsøkspersonen foran en dataskjerm som igjen skulle forestille frontruta på bilen. Samtidig som forsøkspersonene satt foran dataskjermen plasserte han høytalere med telefonstemmer rundt forsøkspersonen. Opptak spilt inn på forhånd ble brukt for å gjøre det likt i fra person til person. Mobilstemmen kunne komme forfra, fra sidene eller bakfra. Samtidig som denne stemmen ble avspilt skulle forsøkspersonen løse ulike oppgaver som kom opp på dataskjermen fra en tid til en annen. Dette var oppgaver som igjen etterlignet måten hjernen må analysere trafikkbildet foran bilen. Denne mobilstemmen kom igjen med ulike spørsmål som førerpersonen måtte svare på.



Bildet hentet i forbindelse med rapport utarbeidet av Amit Almor

Når det kommer til første forsøk skulle forsøkspersonen velge ut spesielle figurer på skjermen. I det andre forsøket skulle han forfølge en bevegelig ball med datamusen. Disse to oppgavene etterligner sentrale punkter for en bilfører, nemlig dette med: *å foreta valg og holde bilen riktig på veien.*

Under begge forsøkene ble reaksjonstiden målt. Reaksjonstiden var lengst i den perioden der forsøkspersonene måtte svare på seg i forhold til hvilke replikker som ble avspilt av mobilstemmen.

#### **4.2 Norske synspunkt**

Når det kommer til de norske synspunktene i forhold til dette eksperimentet, så er de varierende, og dermed også bare delvis støttet. I følge en nyere norsk rapport fra Transportøkonomisk institutt, skrevet av forskeren Agathe Backer-Grøndahl, viser forskningsresultater at det å høre på radio ikke gir dårligere reaksjonstid. Dette stemmer med den amerikanske, som viser at det er snakkingen som distraherer og ikke lyttingen. Om det da også er noe forskjell på mobilprat og passasjerprat er uklart. Resultatene er svært variable.

Resultatene som går igjen viser at forstyrrelsen først og fremst påvirker førerens oppmerksomhet generelt og ikke den motoriske kapasiteten eller ”armer og bein-bruk”, dermed så er heller ikke såkalt ”håndfri” noen form for fordel.

En annen forsker ved Transportøkonomisk institutt kaller mobiltelefonen en ”trojansk hest”, som slipper løs mange fiendtlige angrep på førerens oppmerksomhet. Eksempler er musikk, nettleser, e-post, SMS, spill og GPS. Samtidig så er teknologien kommet for å bli – også i bilen. Utfordringen som kommer med denne teknologien blir å integrere teknologien på en måte som gjør den mer trafikksikker enn trafikkfarlig.

#### **4.3 Forebyggende tiltak**

Som nevnt ovenfor så jobbes det hele tiden om hvordan mobilens teknologi skal integreres på best mulig måte. Et viktig prosjekt i denne sammenhengen er de EU-finansierte AIDE, *Adaptive Integrated Drivervehicle InterfacE*. Mobilprodusenter, bilfabrikanter, samt europeiske forskningsinstitusjoner har gått sammen om å utvikle førermiljøet for fremtiden.

Eksempel på en prototype, er et eksempel fra den spanske bilfabrikanten Seat. De har utviklet en prototype som går utpå at en mobilsamtale kan bli satt på "vent" når bilen "oppdager" en utfordrende trafikksituasjon eller registrerer at føreren har svekket oppmerksomhet. Dette med å stanse mobilsamtaler i kritiske situasjoner viser igjen hos Transportøkonomisk institutt å være effektivt.

## **5 Mobiltelefonens risiko i trafikken**

*"I hovedtrekk viser nyere forskningslitteratur på mobiltelefonbruk i bil at*

- 1) slik bruk er forbundet med økt subjektiv arbeidsbelastning og har effekt på noen kjøreatferdsvariabler, samt er forbundet med økt ulykkesrisiko og*
- 2) at andre former for intern distraksjon også har effekt på de samme faktorene, men at mobiltelefonbruk ser ut til å være forbundet med en noe høyere ulykkesrisiko enn andre distraksjoner. Videre ser det ut til at*
- 3) distraksjonen som oppstår og som utgjør den virksomme "ødeleggende" mekanismen i forbindelse med mobiltelefonbruk først og fremst er kognitiv, noe som støttes opp av*
- 4) at det i liten grad er funnet forskjeller mellom håndholdte og håndfrie telefoner."*

I løpet av de siste tiårene har det forekommet mye forskning på mobilens effekt på bilførere. Dette er et enormt forskningsfelt, men likevel finnes det kunnskapshull som må tettes. Gjennomgang av ulike forskningslitteratur, vil gi en større pekepinn på hvor det trengs mer forskning.

### **5.1 Mobilens omfang**

Gjennom dagens forskning så er det vanskelig å finne eksakte tall på mobilens omfang ute i trafikken. På slutten av 90-tallet, brukte omtrent halvparten av sjåførene i Norge som eide en mobil denne i trafikken. Det har vært en stødig økning i mobiltelefoner siden da, noe som videre indikerer at det vil være flere som bruker mobiltelefon ute i trafikken i dag. Undersøkelser gjort i USA støtter opp om dette, noe som igjen henviser til at det forekommer mest yngre, mannlige sjåførere og de som kjører mye bil bruker mobiltelefon mest.

## **5.2 Eksperimenter/forebyggende tiltak**

Det å bruke mobiltelefon mens man er ute og kjører har en stor effekt på vår kjøreatferd. Den er med på å svekke vårt fokus, reaksjonstid, redusere avstanden til forankjørende og en variabel fart ute på vegen. Det er gjort en rekke forskjellige typer undersøkelser, både i simulator og ute i bil. Simulatorstudier, disse såkalte ”kunstige” samtaleoppgavene, samt studier med forsøkt bedre økologisk validitet, viser effekt på ulike kjøreatferds- og oppmerksomhetsmål. Det kan se ut til at ”kunstige” betingelser i et eksperiment har større effekt enn mer økologisk valide betingelser. Resultater som har forekommet viser igjen at læring kan virke som en positiv moderator på kjøreadferden og oppmerksomheten.

Amit Almir, forsker ved University Of California har analysert nettopp dette og det vil vi komme tilbake til senere i oppgaven.

## **5.3 Mobilbruk versus andre forstyrrelser i bilen**

Hvilke andre typer forstyrrende elementer finnes når man er ute og kjører i trafikken? Det viser seg nemlig det at å foreta en samtale i bilen – enten med passasjer eller i mobilen er forbundet med svekket oppmerksomhet og økt ulykkesrisiko. Det er imidlertid ikke funnet grundige nok svar på hvor forskjellen utgjøres mellom mobilprat eller passasjerprat i bilen.

## **5.4 Kjennetegn ved mobiltelefonbrukere og mobiltelefonuhell**

Transportøkonomisk institutt har gjort en følgende undersøkelse:

”Det ble foretatt sammenligning mellom følgende tre kategorier førere:

- a) de som ikke bruker mobiltelefon.**
- b) de som bruker mobiltelefon, men som ikke har hatt uhell under bruk av telefonen.**
- c) de som har hatt uhell mens de har brukt mobiltelefon.**

Noen av forskjellene var:

- *Uhell generelt blant mobiltelefonbrukere skjer i større grad ved kjøring i arbeid, sammenlignet med uhell blant ikke-brukere; dette gjelder i særlig grad*

*mobiltelefonuhellene.*

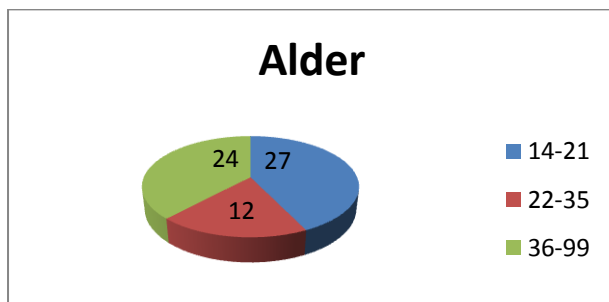
- *Uhell med mobiltelefon skjer i større grad når føreren er alene i bilen, sammenlignet med andre uhell.*
- *Relativt flere mobiltelefonbrukere er menn, særlig gjelder det de som har hatt uhell med mobiltelefon.*
- *Andelen som har utdanning utover videregående skole er høyere blant mobiltelefonbrukere, og særlig blant dem som har hatt uhell.*
- *Relativt flere førere som har hatt uhell med mobiltelefon, bor i by.*
- *Andelen brukere av håndfri telefon er større blant dem som har hatt uhell med mobiltelefon enn blant dem som ikke har hatt uhell.*
- *Færre av dem som har hatt uhell med mobiltelefon, pleier å stanse når de bruker mobiltelefonen*
- *Mobiltelefonbrukerne, og særlig de som har hatt uhell med mobiltelefon, er i gjennomsnitt yngre enn de øvrige førerne, og de har også hatt førerkort kortere tid.*
- *Mobiltelefonbrukerne kjører mer enn de øvrige førerne.”*

## **5.5 Videre forskning**

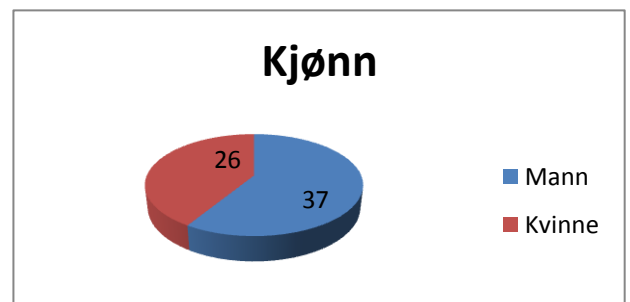
For å få best mulig utbytte av videre forskning på mobilbrukens risiko i trafikken når det kommer til kjøreatferd, oppmerksomhet osv. Problemene som har vært med forskningene er at resultatene blir for kunstige og at det blir for store sprik i mellom resultatene. Forskning på ulykkesrisiko bør også knyttes til ulike typer mobiltelefoner. I mars 2000 ble det i Norge vedtatt lov om at det er ulovlig å snakke i mobiltelefon mens du kjører, med mindre du benytter deg av en såkalt håndfri telefon, dvs. en telefon du kan snakke fritt i med høyttaler. Forekomsten av bruk av håndholdte telefoner, samt risiko forbundet med ulike telefoner, er i denne sammenheng interessant. Dette bidrar også i diskusjonen om hva som utgjør de virksomme forstyrrende mekanismene (kognitive eller motoriske) når man bruker mobiltelefon mens man kjører.

## 6 Spørreundersøkelse:

I forbindelse med denne oppgaven lagde vi en spørreundersøkelse med en rekke spørsmål som vi ville bli litt klokere på. Bakgrunnen for denne undersøkelsen var i grunnen å finne ut hva folk flest mener om mobiltelefonbruk tilknyttet bilkjøring, og hva de mener om risikoen i forhold til dette. Vi kopierte opp 100 eksemplarer av denne undersøkelsen som vi henholdsvis skulle bruke i vår stand både på Torgkvartalet i Stjørdal sentrum og på Ole Vig Videregående skole i Stjørdal. Dessverre fikk vi bare spurt 65 av de 100 vi først hadde ønsket av diverse årsaker, men vi føler at vi har fått et greit antall eksemplarer likevel. Grunnen til at vi hadde stand både på Torgkvartalet og Ole Vig vgs. var at vi ønsket å henvende oss til en ung gruppe mennesker som kanskje nettopp har fått et nyervervet førerkort, eller som akkurat har begynt sin trafikkopplæring, og at vi ønsket å få sammenliknet dette mot undersøkelsen vår på Torgkvartalet hvor vi regnet med å få en relativt eldre aldersgruppe representert.



Utarbeidet av Terje og Lars Petter



Utarbeidet av Terje og Lars Petter

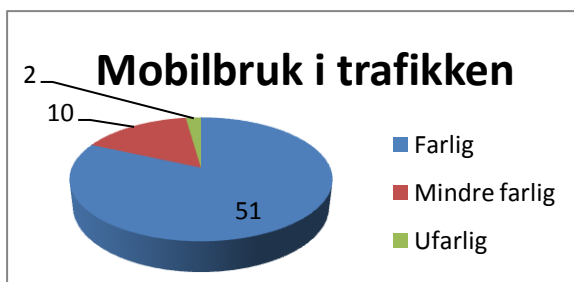
Aldersgruppene av de spurte fordelt på diagram. Kjønnrepresentasjon av de spurte.

Vi har valgt ut et par spørsmål vi synes er relevante å vise i diagram.

### 6.1 Mobilbruk i trafikken

1. Hva synes du om mobiltelefonbruk i trafikken?

*Farlig, Mindre farlig eller Ufarlig?*



Utarbeidet av Terje og Lars Petter

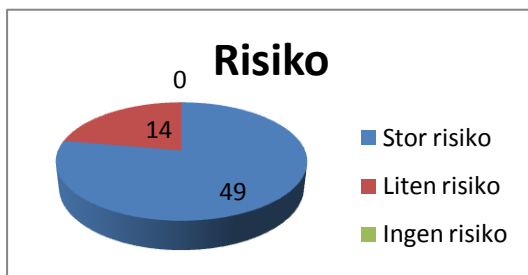
Vi ser jo her at majoriteten av de spurte mener at generell bruk av mobiltelefon i trafikken mens man kjører bil er farlig.



Forskning rundt dette temaet har vist at mobilbruk knyttet til bilkjøring øker reaksjonstiden med ca 18% mot den reaksjonstiden en ville hatt dersom en ikke benyttet mobiltelefon. Videre ser vi at 2 av de spurte mener dette er ufarlig. Disse viste seg å være 2 menn i aldersgruppen 22-35. Begge ble spurt på Torgkvartalet.

## 6.2 Risiko

2. Er det noen risiko knyttet til mobilbruk i trafikken? Stor risiko, Liten risiko eller Ingen risiko?

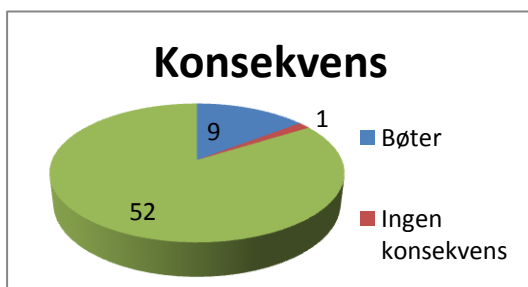


Utarbeidet av Terje og Lars Petter

Her ser vi hva de spurte mener om risikoen tilknyttet mobilbruk mens man kjører bil. Det vi stussa litt på var de 2 som svarte at det å benytte mobiltelefon var ufarlig. Her har de altså likevel svart at det er en liten risiko ved å bruke mobiltelefon mens en kjører bil.

## 6.3 Konsekvens

3. Hva kan konsekvensene av mobilbruk i trafikken være? Bøter, Ingen konsekvenser eller Ulykke?



Utarbeidet av Terje og Lars Petter

Folk flest mener konsekvensen av det å bruke mobiltelefon under kjøring i værste tilfelle kan utløse en ulykke. Vi ser også at en del av de spurte tenker at det å få bøter er en alvorlig konsekvens. En del av de spurte har krysset av både for ulykke og bøter. I tillegg har vi en som mener det ikke har noen konsekvens. Vi valgte å se litt nærmere på denne. Dette er en mann i aldersgruppen 22-35. Vedkommende mente tidligere at det ikke var noen risiko tilknyttet dette temaet. Personen mente også at det var Ufarlig å benytte mobiltelefon mens en kjøre bil.

## 6.4 Hva føler du?

4. *Hva føler du når du sitter på med andre sjåførere som prater i telefonen eller sender SMS mens de kjører? Trygg, Litt Usikker eller Utrygg.*



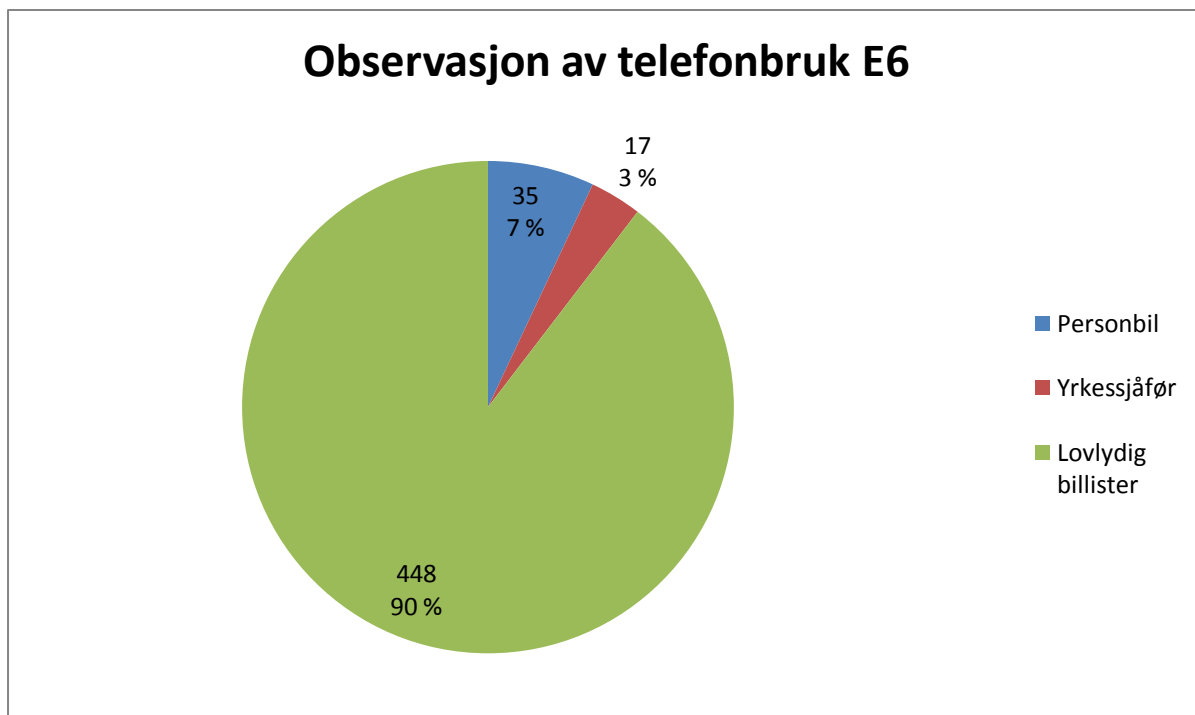
Utarbeidet av Terje og Lars Petter

Majoriteten av de spurte føler seg enten litt usikre eller utrygge når de er passasjerer i en bil som føres av en person som benytter mobiltelefon. Vi har også 4 personer som føler seg trygge. Dette er nok trolig fordi de føler seg trygge på kjørekompetansen til personen de tenker på når de fylte ut skjemaet. Eks. kan være foreldre eller ektefelle.

Videre så vi ut fra besvarelsene vi fikk inn at undersøkelsene var stort sett likt besvart både på Torgkvartalet og Ole Vig vgs. Dette viser at det er en generell likhet i meninger når det gjelder forskjellige aldersgrupper. Vi hadde en viss formening om at det kanskje ville være noe sprik i besvarelsene med tanke på både modenhet og forståelse. Dette er jo i positiv retning siden de fleste ser ut til å ha en fornuftig holdning i forhold til dette.

## 7 Observasjon på E6

For å få utfylt spørreundersøkelsen vår for å se hvordan holdningene var i praksis så dro vi ut på E6 mellom Stjørdal og Værnes for å ha en observasjon der. I løpet av den tida vi tilbrakte der rakk vi å observere 500 biler, hvorav 52 av disse benyttet mobiltelefon mens de kjørte. Dette gir en prosentandel på litt over 10%.



Utarbeidet av Terje og Lars Petter

Disse tallene står i så måte i stil med besvarelsene vi fikk inn i forhold til spørreundersøkelsene vi holdte. Vi har en formening om at mange er klare over faren ved bruk av mobiltelefon under kjøring, men samtidig ikke tenker at ting som kan skje vil hende dem. I tillegg antar vi at de som faller inn under denne 10% heller vil svare et anrop eller besvare en SMS der og da i stedet for å finne en plass å kjøre ut til siden uten å være til hinder for andre trafikanter for å skrive SMS eller ringe opp det ubesvarte anropet i etterkant.

## 8 *Tiltak*

Eventuelle tiltak for å forebygge dette må være å høyne bøtesatsene rundt det å bruke mobiltelefon, samt å utføre flere kontroller på nettopp dette slik at allmennheten har en følelse av at det er en grei risiko for å bli tatt for dette lovbruddet. Følgende bøtesats ligger på 1300kr for dette lovbruddet, men hvordan stiller det seg dersom en havner i en situasjon hvor en kanskje kjører på en fotgjenger som går over et gangfelt, fordi man i et par sekunder er uoppmerksom på hva som foregår foran bilen siden man skriver en tekstmelding. Hvis man har en høyere bøtesats i forhold til dette med mobilbruk i trafikken, samt har en mer omfattende ressurs for å ta lovbrøyttere på dette stadiet, tror vi at dette vil virke preventivt på en del flere bilister enn slik situasjonen er per dags dato.

## 8.1 Kampanjer i forhold til mobilbruk

I England er det utarbeidet diverse kampanjer i forhold til mobiltelefonbruk mens en kjører bil. Blant annet er det lagd en videosnutt som er blitt vist på Engelsk TV for å gi allmennheten en påminnelse om risikoen rundt dette, samt for å gjøre bilistene oppmerksomme på hvor farlig nettopp dette kan være. Denne videoen har på lik linje med videoer i forbindelse med trafikkulykker, bilbeltebruk, hastighetsvalg og diverse andre holdninger i trafikken et ganske sterkt budskap. Men virkningen av det tror vi vil sette inntrykk på folk flest. Mange husker blant annet kampanjer som er gjort på norsk TV, kanskje særlig hvor det har vært fokus på hastighet. Vi har videoen som viser forskjellen på å kjøre i 80km/t i forhold til å kjøre i 70km/t hvor man kjører rundt en sving og må nødbremse for et kjøretøy som frakter tømmer. På videoen der vises forskjellen på det å overleve og det å omkomme. I tillegg har vi bilbeltekampanjene og kampanjer som går målrettet mot ungdom. Det bør ikke være umulig å få rettet litt fokus på temaet mobiltelefon og trafikk. Vi vil legge ved en link til videoen som er blitt brukt i England.

Texting While Driving / PSA Video



Texting While Driving / PSA Video



<http://www.youtube.com/watch?v=eKA1hx5Voul>

Tror denne videoen vil gi sterke inntrykk og kanskje bidra til at flere bilister som kanskje ikke har tenkt så nøye gjennom risikoen og verst mulig scenario i forhold til ulykker som følge av at man er distraheret av en mobiltelefon.

## 8.2 Nullvisjon

Det er mye arbeid som er blitt gjort i forhold til 0-visjons arbeidet mot 0 trafikkdrepte og 0 hardt skadde. Inn under det er det en rekke kampanjer rettet mot ungdom som blant annet ”det er ikke tøft å være død”, ”barnas trafikkklubb”, ”jentenes trafikkaksjon” og aksjoner rettet mot russen. Alle disse står i hovedsak i regi av Trygg Trafikk. Men det er også gjort tiltak

med tanke på veiutforming, fysiske midtdeleere for å forhindre farlige forbikjøringer, utforminger for å få planløse kryss på enkelte veier og mye mer. I disse moderne tider bør man vel også innlemme bruk av elektroniske hjelpemidler i bil under kjøring, herunder da selvfølgelig mobiltelefoner, for å bevisstgjøre barn og unge rundt risikoen tilknyttet bruken av dette mens man kjører. Dette for å få satt fokus på at mobiltelefonen ofte bidrar til at man mister fokus på selve kjøringen, og at det ene sekundet som man kanskje kaster bort på å være uoppmerksom kunne vært det sekundet man trengte for å reagere slik at en ikke kjørte på fotgjengeren. Som nevnt tidligere bør nok bøtesatsene høynes betraktelig samt at politiet må få dispensasjon til å kunne utføre flere direkte kontroller på nettopp dette. Gjøres det vil vi tro at folk flest vil oppfatte at det er en generell risiko for å få en smekk på pungen slik at det merkes godt. Det vil da virke preventivt, og vil nok få bukt med en god del av de som synder på dette punktet.

## 9 *Konklusjon*

Etter mye arbeid rundt dette temaet, og med de resultatene vi har fått inn både fra spørreundersøkelsen vi har holdt, samt observasjonen vi holdt ute på E6 synes vi det er ganske skremmende høye tall i forhold til dette med å kjøre bil samtidig som en benytter seg av mobiltelefon. I forhold til det vi observerte ute på E6 var det ganske stor overvekt på menn som brukte mobiltelefon samtidig som de kjørte bil, mot kvinner. Vi trekte også en liten sammenligning i forhold til spørreundersøkelsen vår når det gjelder imøtekommenhet fra kvinner kontra menn når det gjelder temaet. Vi hadde noen menn som sa at meningene deres om temaet egnet seg ikke på papir, samt at de sa at de pratet i telefon når det passet dem og at de ikke hadde lyst å delta på undersøkelsen. Ærlig svar det, men vi fikk da litt inntrykk av holdninger likevel. De fleste kvinner vi spurte tok seg tid til å svare, og sa gjerne noen lovord om at noen satte litt fokus omkring dette temaet. Vi vet og at det er en stor overvekt på menn som er sjåfører av yrke kontra kvinner som jobber som sjåfører. Og ut fra det vet vi at mye av kontakt mellom sjåfører og kunder, eller sjåfører og sjefer går via mobiltelefon. Sjåfører kjører i yrket sitt, ergo tenker vi at de er en gruppe mennesker som kanskje tar noe lettere på det å benytte telefon mens de kjører bil enn øvrigheten. I følge det vi observerte fikk vi ikke noe konkret tall på det, men ca 10% av alle vi observerte, både yrkes sjåfører og vanlige bilister benyttet mobiltelefon mens de var sjåfører av kjøretøyene sine.

Ut fra vår oppfatning av loven bør lovbrøttere straffes strengere slik at det svir mer å bli tatt for lovbruddet. Samtidig etterlyser vi resurser fra en fra før av tynt bemannet politietat her i landet. Ikke bare ut fra vår problemstilling, men også på generell basis bør det være mer synlig politi i gatene. Dette vil virke preventivt, og også gi allmennheten en større sjanse for å bli fersket når de trår over streken. Dermed tror vi at man kommer nærmere målet i nullvisjonen ved å redusere uhell og ulykker. Belysningen av mobiltelefoner og generelt forstyrrende elementer i bil bør kanskje også tas med i høyere grad i diverse kampanjer rettet mot barn, unge vordende bilførere og unge med nyervervede førerkort. Får vi til dette er vi kommet langt.

## 10 Litteraturliste

Video som illustrerer det verst tenkelige ved å bruke mobiltelefon mens man kjører bil	<a href="http://www.youtube.com/watch?v=eKA1hx5Voul">http://www.youtube.com/watch?v=eKA1hx5Voul</a>
Forskningsartikkel om temaet mobilbruk i trafikk. ”Mister fokus ved mobilprat” Forfattet av Journalist Arnfinn Christensen	<a href="http://www.forskning.no/artikler/2008/juni/184212">http://www.forskning.no/artikler/2008/juni/184212</a>
Transportøkonomisk institutt. Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning.	<a href="http://www.toi.no/">http://www.toi.no/</a>
Tøi-rapport 939/2008. Forfattet av Agathe Backer-Grøndahl.	<a href="http://www.toi.no/article19893-4.html">http://www.toi.no/article19893-4.html</a> <a href="http://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forside%202008/939-2008-nett.pdf">http://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forside%202008/939-2008-nett.pdf</a>
Trygg Trafikk sine hjemmesider.	<a href="http://www.tryggtrafikk.no/w/Trafikksikkerhet/">http://www.tryggtrafikk.no/w/Trafikksikkerhet/</a>
Hvordan skrive en masteroppgave? Forfattet av Jim Tørresen, Februar 2005.	<a href="http://heim.ifi.uio.no/matsh/Master/Ressurser/TipsJim.pdf">http://heim.ifi.uio.no/matsh/Master/Ressurser/TipsJim.pdf</a>
Politiet	<a href="https://www.politi.no/">https://www.politi.no/</a>
Statens Vegvesen	<a href="http://www.vegvesen.no/">http://www.vegvesen.no/</a>

Lovdata.no. Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn.	<a href="http://www.lovdata.no/for/sf/sd/xd-19991217-1309.html">http://www.lovdata.no/for/sf/sd/xd-19991217-1309.html</a>
--	---



## 11 Vedlegg

### Spørreundersøkelse om mobilbruk i trafikken.



Takk for at du er ærlig!

Kjønn

Mann:

Kvinne:

Alder

14-21

22-35

36- 99

1. *Hva synes du om mobiltelefonbruk i trafikken?*

Farlig:

Mindre farlig:

Ufarlig:

2. *Hva føler du når du sitter på med andre sjåførere som prater i telefonen eller sender tekstmeldinger mens de kjører?*

Trygg:

Litt usikker:

Utrygg:

3. *Er det noen risiko knyttet til mobilbruk i trafikken?*

Stor risiko:

Liten risiko:

Ingen risiko:

4. *Ville du selv brukt/bruker du mobiltelefon som sjåfør i trafikken?*

Ja:

Av og til:

Nei:

5. *Tenker du over konsekvensene ved mobilbruk og kjøring?*

Ja:

Av og til:

Nei:

6. *Hva kan konsekvensene ved mobilbruk og bilkjøring være?*

Bøter:

Ingen konsekvenser:

I værste fall ulykke:

7. *Vet du strafferammen for å bli tatt for dette lovbruddet?*

Forelegg 500kr:

Forelegg 1300kr:

Fengsel 14dager:

8. *Hva synes du om strafferammen vi har i dag for dette lovbruddet? Og bør det endres?*

Passelig /  
bør ikke endres:

For mild/  
bør økes:

For streng/  
bør senkes:

9. *Vet du normal reaksjonstid for å foreta en nødbrems, og hvor lang blir stopplengden i 80km/t på vinterføre?*

Ca 1sek og 120m:

Ca 0,5 sek og 70m:

Ca 1,5sek og 50m:

10. *Og hvor mye lengre blir denne strekningen dersom du bruker 2 sekund ekstra fordi du er distraheret av f.eks å skrive en tekstmelding mens du kjører? Og hvor lang strekning vil de to ekstra sekundene bety?*

Ca 70m og 20m:

Ca 170m og 40m:

Ca 300m og 80m:

**Til ettertanke:** Reaksjonstiden er ett sekund. Ca. 14 meter foran deg løper plutselig et barn ut i veien (tørr barmark). Kjører du i 30 km/t greier du akkurat å stoppe. Kjører du i 40 km/t greier du å bremse litt, men du kjører på barnet i 35 km/t. Kjører du i 50 km/t greier du ikke å bremse i det hele tatt og du kjører på barnet i 50 km/t...

pluss på at du skriver melding og oppfatter situasjonen 2 sekunder senere, klarer du da å stoppe i 30km/?