

Overføring av trafikkrelaterte holdninger fra foreldre til barn



Forfatter:

Thomas Eriksen

Cindy Bentz Pedersen

TLB251-0911 Kandidatoppgave

Trafikklærer 2. år

Våren 2012



Innhold

| | |
|--|----------|
| Sammendrag | 3 |
| Summary | 4 |
| Forord | 5 |
| 1. Innledning | 6 |
| 2. Kunnskapsstatus | 7 |
| 2. 1 Teori om utvikling og holdninger | 7 |
| Menneskets utvikling – Økologisk utviklingsmodell..... | 7 |
| Hva er holdninger? | 9 |
| Hvordan blir holdninger dannet og kan de endres? | 10 |
| 2.2 Vår bakgrunnsmateriale | 11 |
| Foreldres påvirkning i forhold til ungdom og rus..... | 11 |
| Undersøkelse av Trygg Trafikk, Nordland..... | 12 |
| 3. Metode | 14 |
| 3.1 Spørreundersøkelse til foreldre og barn | 14 |
| 3.2 Spørreundersøkelse ved Videregående skoler..... | 15 |
| 4. Våre funn | 16 |
| 4.1 Spørreundersøkelse til foreldre og barn | 16 |
| Sammendrag | 20 |
| 4.2 Spørreundersøkelse ved Videregående skoler..... | 20 |
| Generelle Holdninger | 20 |
| Trafikkrelaterte holdninger | 22 |
| Sammendrag | 23 |
| 5. Drøfting | 24 |
| Foreldre som rollemodell..... | 24 |
| Påvirkning utenfor kjernefamilien..... | 25 |
| 6. Konklusjon | 29 |
| 7. Forslag til tiltak | 30 |
| Litteraturliste | 31 |
| Vedlegg | 32 |

Sammendrag

Temaet for denne avhandlingen er overføring av trafikkrelaterte holdninger fra foreldre til barn. Flere aktører¹ er opptatt av å skape gode holdninger i trafikken hos ungdom. Men gjør foreldre en innsats og er de like bevisst på sin påvirkningskraft gjennom ord og handling? I utgangspunkt hadde vi lyst å lage en undervisnings og bevisstgjøringssekvens til foreldre om atferd i trafikken og hvordan deres oppførsel kan påvirke fremtidige bilførere. Etter litt leting fant vi ut at det finnes lite forskning som støtter vårt grunnlag for planlegging av en temakveld. Formålet vårt ble derfor å kartlegge om foreldres holdninger og vaner i trafikken overføres til deres barn.

Vår oppgave er basert på to empiriske studier som baserer seg på kvantitative data. Begge undersøkelsene vil avdekke trafikkrelaterte holdninger til foreldre og deres barn. Vi har intervjuet ungdom i alderen 15-17 år som er fordelt over 4 fylker i Norge. Respondentene representerer ikke all ungdom i Norge, men kan likevel gi et bilde om hvilke trafikkrelaterte holdninger fremtidige bilister har i landet. Vår undersøkelse er todelt. I den første undersøkelsen spurte vi 59 ungdommer og deres foreldre om bilkjøring generelt. I den andre delen har vi spurt 139 ungdommer om deres foreldres adferd i trafikken og hva de selv ville ha gjort.

Vi ville gjennom denne oppgaven prøve å vise at foreldre er en grunnleggende faktor i flere ledd som påvirker barns danning av holdninger i og utenfor trafikken.

Resultatene i spørreundersøkelsene våre viser store likheter mellom foreldres adferd og barns syn på riktig oppførsel, både positivt og negativt. Vår studie viser at selv om mange andre faktorer spiller inn i holdningsdanning i trafikken, er det likevel foreldrene som har lengst og sterkeste påvirkningskraft på sine barn. Dermed har foreldre svært gode muligheter å gi deres barn viktige verktøy for å bli dyktige sjåførere, og være med på å redusere antall hard skadde og drepte ungdommer i trafikken.

¹ Aktører: skoler, trafikkklærere, statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk osv.

Summary

The topic for this paper is transfusion of traffic related attitudes from parents to their children. Many actors are engaged by creating good attitudes in traffic to the youths. But do the parents an effort and are they aware of their power of influence through words and action?

The starting point of our assignment was to make a teaching and consciousness-raising sequence to parents about traffic attitude and how their behavior can affect future drivers. After a look into the subject we found that there is not much research that supports a possible course plan. The objective of our work was consequently to map out if parents attitudes and habits in traffic transfers to their children.

Our task is based on two empirical studies who is based on quantitative data. Both our scientific researches uncover traffic related attitudes between parents and their children. We have a selection of young people between 15-17 years divided over 4 county`s in Norway. The respondents doesn`t represent all of the youths in Norway, but they can give us a picture of how this country`s future drivers traffic related attitude is. We have split our survey in two parts. In the first survey we asked 59 young people and their parents about driving. In the second part we have asked 139 young people about their parent`s behavior in traffic and what they self decide to do.

We will thru this paper try to prove that parents are the basic factor that can affect the evolution of attitude to children, in traffic and in other arenas. The results in our scientific researches indicates big similarities between parents behavior and children`s thoughts about what`s the proper behavior, and what`s not a proper behavior in traffic. During the paper we discovered that many other factors plays a role when traffic related attitudes are being created, but it`s still the parents who have the longest and the strongest influence on their children. Thus they have very good opportunities to give their children good tools to become good drivers, and reduce the number of bad injured and killed in traffic.

Forord

Vi er to trafikklærerstudenter ved Høgskolen i Nord-Trøndelag avd. Stjørdal, som er svært opptatt av hvordan foreldre kan påvirke barnas holdninger i trafikken. Dette er vår kandidatoppgave.

Vår mening er at foreldrenes rolle i trafikk relatert holdningsbygging, er et veldig viktig område og bør belyses bedre. Det finnes mye generell forskning på holdningsoverføring men veldig lite forskning om overføring av trafikale holdninger fra foreldre til barn, derfor valgte vi å belyse dette tema i problemstillingen til vår kandidatoppgave. Med denne rapporten vil vi legge fram våre funn fra undersøkelser som ble utført for å belyse holdninger blant ungdom i alderen 15 til 17 år og deres foresatte.

Først vil vi takke Harald Heieraas v/Trygg trafikk Nordland for inspirerende samtaler og tilgang til relevant forskningsmateriale. Med tanke på utlevering og innsamling av våre spørreskjema vil vi sende en stor takk til alle 2. års trafikklærerstudenter ved HiNT. Det samme gjelder Malvik trafikkskole i Malvik + deres avdeling på Røros, og Rotevatn trafikkskole i Volda som avsatte tid og var behjelpelig med å motivere sine elever til å delta i undersøkelsen vår. Vi vil også i denne sammenhengen takke Akademiet Bergen, Ole Viig videregående skole i Stjørdal, Steinkjer videregående skole og Verdal videregående skole for at vi fikk legge ut vår spørreundersøkelse på deres interne nettsider. Alle som besvarte våre spørsmål har fortjent kjempemasse ros for å ha tatt seg tid til å hjelpe oss med å danne et grunnlag for vår oppgave. For materiell støtte takker vi HiNT Stjørdal som bisto med et «fjell» av konvolutter. Tyske hjelpearbeidere som har brettet ca. 700 ark og lagt dem i konvoluttene fortjener også å bli nevnt i denne sammenhengen og vi sender varme tanker til deres såre finger. Til slutt og ikke minst takker vi vår hovedveileder Brit S. Isachsen for gode innspill og veiledning i travle tider.

Stjørdal, mars 2012



Cindy Bentz Pedersen



Thomas Eriksen

1. Innledning

Skremmende høye tall om ungdomsdødeligheten i trafikken har fått oss til å tenke på hva som kan være årsaken til denne statistikken. De fleste ulykker som er beskrevet i media handler om høy fart, rus, manglende bruk av bilbelte eller en kombinasjon. Disse faktorene kan gi en indikasjon om dårlige holdninger i trafikken, og med tanke på dette bør en stille spørsmål på hva som kan være grunnen.

Vi to tror at trafikkopplæring allerede starter tidlig i baksetet i bilen. Vi har jobbet ut ifra en hypotese om at foreldrenes holdninger i trafikken kan overføres til deres barn under oppveksten, og at barn som ser foreldrene kjøre for fort, uten bilbelte, bruker mobiltelefonen osv. vil bli formet av disse inntrykkene. Ved flere anledninger har vi sett påstander om at holdninger fra foreldre blir overført til deres barn i trafikksammenheng, men det finnes lite forskning som støtter denne påstanden i faglitteraturen. Derfor har vi bestemt oss til å jobbe ut ifra problemstillingen:

«Kan foreldres atferd i trafikken påvirke deres barns trafikkrelaterte holdninger?»

Den mest aktuelle rapporten vi fant kommer fra en undersøkelse som er utført av Trygg Trafikk Nordland i 2004. I deres undersøkelse ble det belyst ungdommens vaner i forbindelse med fart, bilbeltebruk og kjøring i ruspåvirket tilstand. Samtidig var Trygg Trafikk ute etter å finne hvilke holdninger ungdommens nærmiljø hadde for å finne likheter og hvilken påvirkningskraft nærmiljøet hadde på de unges valg (Heieraas, 2004).

Rapporten vil først redegjøre generelt om holdninger, deretter vil den ta for seg undersøkelser fra Midt-Norsk kompetansesenter for rusfag og Trygg Trafikk Nordland, deretter går vi over til vår egen forskning. Avslutningsvis vil rapporten dra sammen alle funn og konkludere ut ifra resultatene.

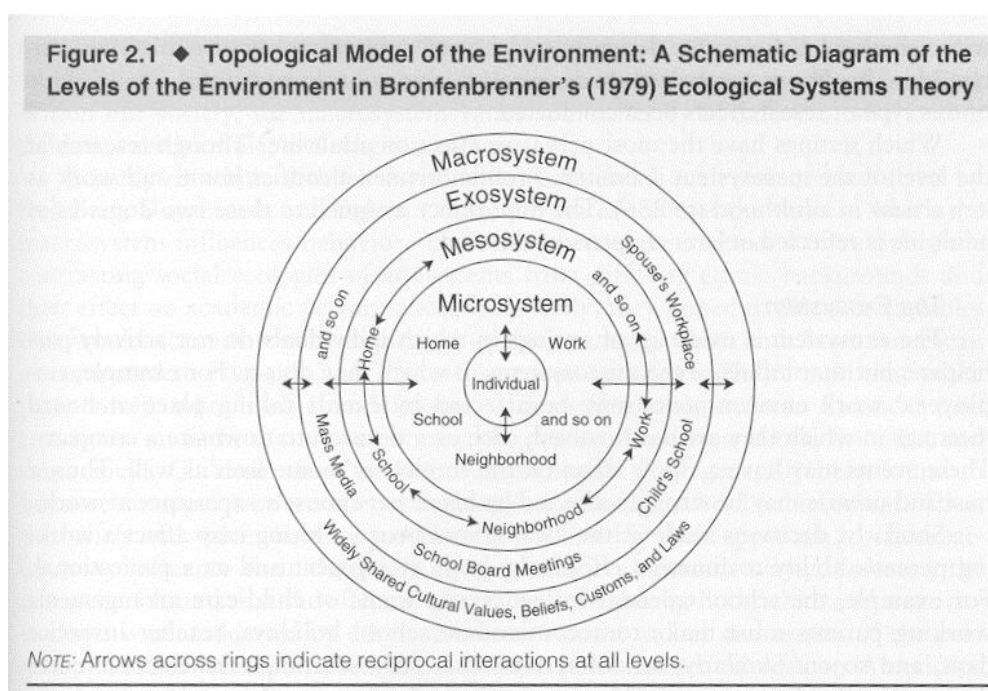
2. Kunnskapsstatus

2.1 Teori om utvikling og holdninger

I dette kapitlet redegjøres det for hva som bidrar til individets utvikling, hva holdninger er, hvordan de blir dannet og om de kan endres.

Menneskets utvikling – Økologisk utviklingsmodell

Vi har valgt å ta utgangspunkt i psykologen Prof. Dr. h.c. mult. Urie Bronfenbrenners (1917-2005) økologiske utviklingsmodell (1979).



Figur 1: Bronfenbrenners økologiske utviklingsmodell (Nyland, 2006)

Før Bronfenbrenners økologiske utviklingsmodell beskrives, skal vi kort definere begrepet utvikling. Utvikling blir sett på som en livslang prosess, selv om den fører med seg de mest synlige forandringer fra fødselen til ungdomsalderen (Renolen, 2008). Utvikling betyr at det skjer en stadig endring i hvordan man oppfatter verden rundt seg og hvordan informasjon blir bearbeidet (Seljelid, 1996).

Bronfenbrenners økologiske utviklingsmodell er delt inn i 4 miljøer, og alle miljøene påvirker individet på sin måte. Samtidig er alle ledd i den økologiske utviklingsmodellen avhengig av hverandre. Når det skjer en endring i et ledd vil det få konsekvenser for alle andre ledd i modellen (Renolen, 2008).

Microsystemet

Innerst i utviklingsmodellen står individet (barnet) som er direkte omgitt av microsystemet (se fig.1). I microsystemet finner man forbindelser som står barnet svært nær, dette er i hovedsak foreldre / familie og etter hvert som barnet blir eldre, kommer barnehage, skole og venner i tillegg. I microsystemet ligger alle aktiviteter, sosiale roller og mellommenneskelige relasjoner som et menneske i sin utvikling opplever. Viktig å nevne i denne sammenheng er at personer i dette systemet ikke bare har tett kontakt med barnet, men har også en relasjon til hverandre (f.eks. skole – foreldre) (Renolen, 2008). Foreldre er de personer som har det mest stabile tilstedeværelsen i barnets oppvekst, har barnet likevel evnen til å knytte seg tett til andre personer, dette gjør barnet mindre avhengig av bare en person (Renolen, 2008). Selv om barnet får mye påvirkning fra omverden, påvirker barnet også verden rundt seg på sin egen måte. Foreldrene er de personene som i utgangspunkt vil følge barnet gjennom hele oppvekst, og vil være til stede hver gang miljøet skifter som f.eks. barnehage, skole, venner eller idrettslag. Foreldrene har dermed størst påvirkningskraft hos barnet i det lange løp. Med å være konstant til stede både dag og natt, er foreldrene et fast holdepunkt for læring og utvikling hos barnet. Dessverre finnes det også foreldre som er lite til stede og er dårlige rollefigurer for sine barn, de gir likevel en form for læring og holdningsbygging som påvirker barnets utvikling (Renolen, 2008). I trafikksammenhengen blir dette miljø veldig viktig, fordi barn og ungdom tar etter holdninger og bevegelsesmønstre fra sine foreldre, og andre svært nære personer (Tetzchner, 2005). Med tanke på 0-visjonen² vil det derfor være viktig å øke bevisstheten hos foreldre om hvordan de bevisst og ubevisst påvirker deres barns holdninger.

² 0-visjon: *Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan for 2002–2011 "en visjon om et transportsystem som ikke fører til tap av liv eller varig skade" – Nullvisjonen* (Statens vegvesen, 2010, s. Nullvisjonen)

Mesosystemet

Mesosystemet (se fig.1) grenser direkte til microsystemet og inneholder samhandling mellom relasjoner i microsystemet. I dette miljø har en eller flere forbindelser som står barnet nær, kontakt med hverandre. For at utvikling skal skje på forskjellige arenaer kreves det samhandling mellom to eller flere kontakter fra microsystemet (Renolen, 2008).

I trafikksammenhengen kan det være foreldre og en trafikklærer som kan ha en god dialog, og målrettet plan for ungdommens trafikkopplæring.

Exosystemet

Exosystemet (se fig.1) er det miljøet som ikke har direkte med individet å gjøre, men det kan påvirke personer som står individet ganske nære. Det kan for eksempel være arbeidsplassen eller naboer til barnets foreldre. I trafikksammenheng kan det tenkes at foreldre som er følelsesmessig påvirket endrer sin kjøreatferd, noe barn kan legge merke til og bli påvirket av (Renolen, 2008).

Macrosystemet

Macrosystemet (se fig.1) er det ytterste miljø i Bronfenbrenners økologiske utviklingsmodell (1979). I boken «Forståelse av mennesker» omskrives macrosystemet på følgende måte: *«Makrosystemet omfatter de overordnede verdier, ideologier og tradisjoner som finnes i samfunnet generelt sett og i sosiale grupperinger på lavere nivå. Makrosystemet virker stabiliserende ved at det støtter opp under og vedlikeholder sosiale mønster og væremåter.»* (Renolen, 2008, s. 104) Med andre ord finner man i dette miljøet verdier, normer og lovverk som påvirker barnet indirekte. Lovverket stiller for eksempel krav til barnets opplæring, og bestemmer dermed hva et barn skal lære (Tetzchner, 2005). I trafikksammenheng er dette system ganske avgjørende da dette ledd gir en påvirkning om hvordan barnas og ungdommens trafikkopplæring skal foregå. På denne måten vil det også ha en påvirkning på bilsjåførens oppførsel på veien, da lovverket sier hva som er lovlig og hva som straffes.

Hva er holdninger?

Alle mennesker har sin egen personlighet som er sammensatt av forskjellige faktorer, og er i tillegg avhengig av miljøet man har blitt formet av. En av de faktorene som definerer oss som person er våre holdninger. En holdning er satt sammen av 3 faktorer, disse er: følelser, tanker

og atferd (Renolen, 2008). Terje Seljelid (1996) beskriver holdninger som en automatisk handlingsberedskap i situasjoner som måtte oppstå. Med automatisk handlingsberedskap menes det at vi ikke trenger å tenke før vi handler eller sier noe. Dette handlingsmønsteret har oppstått etter at et individ har gjort erfaringer og maksimert nytteverdien (Renolen, 2008). Når man reagerer automatisk på en situasjon har man etablert en holdning. Hvis man derimot må tenke før en reaksjon utløses, har man enten ikke etablert en holdning eller så bruker man fornuften. Det å handle automatisk og impulsiv trenger ikke alltid være positivt, i noen situasjoner kan det være nødvendig å stoppe opp, vurdere, og ta stilling på nytt. Dersom man er nødt å forstille seg i en situasjon, bør man være veldig bevisst på at kroppsspråket eller mimikken kan avsløre den egentlige holdning man har (Seljelid, 1996).

Hvordan blir holdninger dannet og kan de endres?

Alle sanseinntrykk blir lagret i hjernen, og selv om man ikke har stor behov for alle lagrede inntrykkene eller erfaringene til en hver tid, vil de være tilstede bevist eller ubevist. Disse faktorene vil i tillegg til genene være med på å danne individets personlighet og holdninger (Seljelid, 1996). Dette vil si at mennesker ikke velger holdninger bevist, men holdninger blir etablert etter inntrykk man har samlet, og hvordan situasjonen ble håndtert. Hver gang et inntrykk utløser det samme mønsteret av følelser og reaksjon vil det etter hvert bli dannet en holdning. Så lenge det kun kreves å endre en holdning vil det være vanskelig å få en automatikk i det. Får man derimot nok tid og nye impulser vil det kunne dannes et nytt reaksjonsmønster (Seljelid, 1996). Å danne holdninger betyr ikke bare at man skal etablere nye, det kan like mye bety at vi kan endre på gamle.

Holdningsdanning gjennom sterke opplevelser

Et unntak for holdningsdanning kan være sterke opplevelser (Seljelid, 1996). I utgangspunkt er det beskrevet at holdninger dannes over lengre tid, men en holdning kan også dannes av en eneste sterk opplevelse, hos barn er dette fenomen sterkere til stede enn hos voksne (Seljelid, 1996).

En selvopplevd opplevelse:

«Inntil for noen år tilbake har jeg vært dårlig til å sjekke midtspeilet i bilen før jeg foretok en fartsendring. Men så ble jeg påkjørt bakfra da jeg sto i enden av en kø. Bilen bak hadde 70km/t da den traff meg. Denne opplevelsen har vært så traumatisk for meg at jeg nå alltid

sjekker midtspeilet i bilen når jeg nærmer meg en kø og må senke farten. Uansett om det er en oversiktlig eller uoversiktlig strekning så holder jeg en viss avstand til bilen foran meg, slik at jeg har noen meter å gå på dersom bilen bak meg ikke greier å stoppe i tide.» (Pedersen)

Eksempelet viser at det har skjedd en holdningsendring på svært kort tid, selv om utfallet av situasjonen ikke var veldig dramatisk. For at en holdning skal endres må slike opplevelser etterlate et sterkt inntrykk. Ikke alle vil få en holdningsendring etter slike opplevelser, det vil være avhengig av hvor sterk hendelsen oppleves å være.

2.2 Vår bakgrunnsmateriale

I dette kapittelet presenterer og drøfter vi den støttelitteratur vi har benyttet i arbeidet med vår problemstilling.

Foreldres påvirkning i forhold til ungdom og rus

Her vil vi vise en rapport som er utgitt i 2005 av Nord-Trøndelagsforskning og Midt-Norsk kompetansesenter for rusfag i fellesskap og heter «Læl om æ e mindreårig...» (Gunnar Nossum, Paula Sofie Haugan, Siri Håvås Haugland, 2005). Rapporten tar for seg foreldrenes holdninger til rusmidler og ser på hvordan dette har påvirket deres barns forhold til rusbruk. Grunnen til at vi vil si litt om dette temaet er at dette er et like dagligdags tema som bilkjøring, og vi ser ikke bort ifra at dette har like stor betydning på andre felt i de dagligdage arenaene enn bare når det gjelder rus. Datainnsamling til hele prosjektet deres ble gjort blant ungdomsskoler i Levanger og Verdal kommune i 2004, og består av svar fra ca 1200 elever. I rapporten nevnes det viktigheten om at mor og far står frem som gode livsrådgivere og viser forståelse og interesse for hva som foregår i barnas liv, slik at de får en god grunnstein å stå på når de selv kommer på fremmede arenaer hvor rus ofte oppstår. De poengterer i rapporten at det ikke er bare foreldrenes holdninger som har betydning for barnas påvirkningskraft. Foreldrenes handlinger har også en betydning på hvordan deres barn tolker faren ved bruk av rusmidler. I rapporten viser de til Pape (1996) som sier barna svært ofte assosierer alkohol med noe som er gøy, akseptert når det er feiringer i sosiale sammenhenger og noe som virker å være ufarlig, spesielt fra deres ståsted da de har observert sine foreldre gjennom oppveksten. Deres forskning bekrefter dette ved at de kartlegger større bruk av alkohol blant ungdom som

har foreldre med et lettere syn på alkohol, enn de som er mer striks på sin egen og ungdommenes bruk av alkohol. (Nossum,et.al., 2005)

Tanker rundt «Læl om æ e mindreårig...»

Ut ifra denne rapporten kan vi ikke se noen grunner til at dette ikke også forekommer ute i trafikken. Hvis for eksempel mor snakker i mobiltelefonen når hun kjører eller at far ligger jevnt 10- 15 km/t over fartsgrensen, er det svært mulig at deres barn som observerer slike handlinger, vil gjøre det samme i en lik situasjon når de selv skal kjøre bil. På samme måte som barn får et avslappet og positivt forhold til bruk av rusmidler med sine foreldre som rollemodeller. Med dette som grunnlag har vi også tatt med spørsmål i vår egen undersøkelse som omhandler deres forhold til alkoholbruk, for å få en bekreftelse på at holdninger blir overført mellom foreldre og barn.

Undersøkelse av Trygg Trafikk, Nordland

Dette er en undersøkelse som er utført i 2004 da Trygg Trafikk ønsket å kartlegge ungdommers vaner og holdninger til temaet trafikk. Ansvarlig for prosjektet var Fylkesleder Harald Heieraas, undersøkelsen ble utført av distriktsleder Torgeir Selboe. Undersøkelsen har ca. 500 respondenter, og er gjennomført ved videregående skolene på Leknes, Kabelvåg og Svolvær. Denne undersøkelsen føler vi er relevant for vår kandidatoppgave, siden den belyser ungdommenes og deres nærmiljøs holdninger i trafikken. Vi valgte ikke å analysere svarene i undersøkelsen, men referere direkte til det som blir sagt og funnet ut i rapporten deres. Temaene vi har plukket ut fra denne undersøkelsen er de som er mest relevant for vårt arbeid videre, og vi ønsker å bruke de til å støtte opp om våre funn.

Resultat tema fart

Her har de tatt utgangspunkt i hvilke hastigheter ungdommene har satt på med sine foreldre på en vei med 80 km/t og resultatene viser at hele 76% av foreldrene har valgt å bryte fartsgrensen med barn i bilen, og hele 56% av barn mener at det er greit å bryte fartsgrensen mens kun 54% sier at fartsgrensen bør holdes uansett fartsgrense.

I henholdt til resultatene i tema fart sier Harald Heieraas følgende om hastigheter over 50 km/t:

“Det er oppsiktsvekkende, men kanskje ikke overraskende, at nesten en av fire foreldre har begått en kvalifisert og villet fartsovertredelse. At 7% har kjørt i særs høye hastigheter med sine håpefulle i bilen, viser at vi foreldre har en god del å gå på. Selv med korrigerende feilkilder, er dette resultatet, for å si det forsiktig, tankevekkende.” (Heieraas H., 2004, s. 10)

Resultat tema rus

Undersøkelsen viser at 8% mener at det er greit å kjøre med påvirkning av alkohol. Dette gjenspeiles fra resultatene Trygg Trafikk får når de opplyser om holdninger til kjøring i påvirket tilstand i deres nærmeste omgangskrets, hvor ca 13% synes det er greit å kjøre i en slik tilstand. Det mest skremmende er at 19 ungdommer sier de har sittet på med foreldrene etter at de har hatt inntak av alkohol.

Tema bilbelte

Her sier resultatene at både foreldre og barn har gode vaner med å bruke bilbelte, selv om ungdommene kommer ut med litt dårligere holdninger enn foreldrene. Det kom frem at 92% av foreldrene brukte bilbelte som regel eller ganske ofte, mens hos ungdommene brukte kun 82% bilbelte som regel eller ganske ofte når de er passasjer.

Tanker rundt undersøkelsen fra Trygg Trafikk

Undersøkelsen gir oss en liten pekepinne om at ungdommer blir påvirket av sitt nærmeste miljø, både på godt og vondt. Vi ser at ungdommens holdninger i undersøkelsen er ganske lik de holdninger vi finner i deres næreste omgangskrets. Derfor kan det antas at ungdommen lar seg påvirke av foreldre, venner og andre personer i nærmiljøet. I undersøkelsen kommer det ikke frem hvem som har mest påvirkning til ungdommenes holdningsbygging. Allikevel viser den at den nære omgangskretsen har stor betydning for hva som blir svart på de forskjellige spørsmålene.

3. Metode

3.1 Spørreundersøkelse til foreldre og barn

Vi ønsket å se nærmere på om det var noen sammenheng mellom foreldres atferd i trafikken og deres barns trafikkrelaterte holdninger. I denne undersøkelsen ville vi linke ungdommens besvarelser direkte til deres foresatte, noe som gir et tydelig innblikk i familiens holdningslikheter i trafikken.

Metode og Grunnlag

I forbindelse med den første spørreundersøkelsen ville vi kartlegge likheter om trafikkrelaterte holdninger blant foreldre og deres barn. Vi har gjennomført en empirisk undersøkelse og samlet inn kvantitative data. Spørsmålene mot voksne og ungdom var ganske lik, tilpasset til alder og erfaring. Vi har siktet mot de mest vanlige trafikkbruddene³ som gjøres i hverdagen av foreldrene, og leter etter ungdommens holdninger i like situasjoner. Spørreskjemaene består i hovedsak av faste spørsmål og faste svaralternativer, dette for å gjøre det enklere å tolke besvarelsene vi får tilbake. Det skulle også være lettere å kunne lage statistikker over besvarelsene som er mest mulig korrekte uten store rom for feil pga. feiltolking av svar. Besvarelsen av våre skjema var anonym med tanke på å få mest korrekte svar.

Utvalg

Det ble sendt spørreskjema til ca. 150 ungdom og til deres foreldre. Respondentene består av et utvalg fra 3 fylker i Midt-Norge. Ungdommen som var med i undersøkelsen var deltakere på Trafikalt grunnkurs, noe som sikret oss at de ikke hadde avgjørende egne erfaringer som bilister i trafikken.

Publisering

300 spørreskjema⁴ ble utdelt til våre respondenter. Skjemaene er delt ut ved private trafikkskoler og HiNT. Og av praktiske årsaker valgte vi å ta med private trafikkskoler i

³ Omtales ofte i media og forskjellige trafikkrelaterte forskningsrapporter (f.eks.: mobilbruk, rus, fart, osv)

⁴ 300 spørreskjema: 1 til ungdom og 2 til foreldre per husstand

Volda, Malvik og Røros for å sikre oss i mot lokale feilkilder i Stjørdal, disse skjemaene utgjør ca. 50% av besvarelsen.

3.2 Spørreundersøkelse ved Videregående skoler

Med tanke på vår første undersøkelse ville vi ha et større utvalg av svar, som ikke var påvirket av foreldres nærvær. Dessuten har vi tatt med spørsmål som omhandler både det trafikale og om dagligdagse vaner.

Metode og grunnlag

Som vår første spørreundersøkelse er dette en empirisk studie som er basert på kvantitative data. Derfor sendte vi spørreskjema med faste spørsmål og faste svaralternativer til flere videregående skoler i Trøndelag, Møre og Romsdal og Hordaland. Spørreskjemaene er selvadministrerende. Undersøkelsen var nettbasert og anonym. Spørsmålene er mer konkret enn de som var med i den første undersøkelsen og har mindre rom for tolking. Denne gangen har vi tatt med alminnelige holdninger i tillegg for å belyse at atferd overføres fra foreldre til barn på forskjellige arenaer. Målet med denne undersøkelsen er å støtte vår hypotese om at holdninger overføres fra foreldre til barn både i det alminnelige og i trafikken.

Utvalg

Vi har sendt forespørsel til flere videregående skoler i Vest- og Midt-Norge om å hjelpe oss med distribusjonen av vår undersøkelse. 4 videregående skoler i 2 fylker har vært behjelpelig med å sende ut undersøkelsen til et for oss ukjent antall ungdom i alderen 15 til 17 år. Selv om de deltagende ungdommer ikke er representativ for alle 15 – 17 åringer i Norge, kan de likevel gi en indikasjon på hvordan trafikal holdningsoverføring fra foreldre til barn ser ut i landet. Aldersgruppen vi valgte har trolig lite erfaring innen bilkjøring og dermed er holdninger som er basert på egne erfaringer som bilsjåfør begrenset. Derfor håper vi å kunne se hvilke holdninger ungdommen allerede har før de kjører en bil selvstendig.

Publisering

Spørreundersøkelsen ble laget på Questback og distribuert via de deltagende skolenes e-mail system. Besvarelsene er anonym.

4. Våre funn

I dette kapittelet presenteres vesentlige funn vi har gjort i begge undersøkelsene.

4.1 Spørreundersøkelse til foreldre og barn

Etter gjennomført undersøkelse vil vi nå trekke frem noen av de mest sentrale funn.

Svart = foreldre

Rød = ungdom

Forhold til fartsgrenser

2. I hvilken hastighet synes du det er greit å kjøre når du befinner deg alene i bilen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---------------------------------|---------|-------|
| 1 5 - 10 km/t under fartsgrense | 3,4 % | 3 |
| 2 Akkurat fartsgrense | 37,9 % | 33 |
| 3 5 - 10 over fartsgrense | 54,0 % | 47 |
| 4 10 – 20 km/t over fartsgrense | 4,6 % | 4 |
| Total 87 | | |

4. Når du selv skal ute å kjøre hvordan vil du forholde deg til fartsgrensen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---------------------------|---------|-------|
| 1 5 til 10 km/t under | 16,9 % | 10 |
| 2 Akkurat på fartsgrensen | 62,7 % | 37 |
| 3 5 – 10km/t over | 20,3 % | 12 |
| 4 15-20km/t over | 0,0 % | 0 |
| Total 59 | | |

3. I hvilken hastighet synes du det er greit å kjøre når du har passasjerer i bilen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---------------------------------|---------|-------|
| 1 5 - 10 km/t under fartsgrense | 5,7 % | 5 |
| 2 Akkurat fartsgrense | 64,4 % | 56 |
| 3 5 - 10 over fartsgrense | 27,6 % | 24 |
| 4 10 – 20 km/t over fartsgrense | 2,3 % | 2 |
| Total 87 | | |

5. Ville du ha hatt en annen hastighet om du hadde med passasjerer?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 ja | 22,4 % | 13 |
| 2 nei | 77,6 % | 45 |
| Total 58 | | |

I spørsmål 2 ser vi at 59% av foreldrene bryter fartsgrensen bevisst når de kjører alene, 41% holder seg til fartsgrensen eller en lavere hastighet. Derimot kan vi se i spørsmål 3 at kun 30% som bevisst kjører for fort med passasjer i bilen, og 70% av dem kjører akkurat fartsgrensen eller lavere.

Ungdommen har generelt gode holdninger til fartsgrensen, selv om vi kan se i spørsmål 4 at 20% vil kjøre fortere enn lovlig. I grafene kan vi godt se at foreldrenes kjørestil med passasjer (spm. 3) er veldig lik barnas forhold til fartsgrense (spm. 4). Vi tolker det slik at holdninger til fart kan overføres fra foreldre til barn, spesielt med hensyn til hvordan foreldre kjører med passasjer i bilen, og barn oppfatter hva som er akseptert. I spørsmål 5 ser vi at 78% av ungdommen ikke vil endre farten med passasjerer i bilen. Dette kan skyldes for det ene at foreldrene forholder seg ganske mye til fartsgrensen allerede. For det andre at ungdommen ikke oppfatter at foreldrene senker farten i forhold til det de gjør uten passasjer.

Risikoforståelse med passering av bil langs veien

4. Du ser parkerte biler langs veien, med hvilken hastighet vil du passere dem?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------------------|---------|-------|
| 1 20 km/t under fartsgrensen | 39,1 % | 34 |
| 2 10 km/t under fartsgrensen | 37,9 % | 33 |
| 3 Akkurat fartsgrensen | 21,8 % | 19 |
| 4 5 km/t over fartsgrensen | 1,1 % | 1 |
| 5 10 km/t over fartsgrensen | 0,0 % | 0 |
| Total | | 87 |

7. Bilen du sitter i kommer til et område hvor det står parkert en del biler langs veien. Hvor stor fart ville du valgt i forhold til fartsgrensen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------|---------|-------|
| 1 -20 km/t | 28,8 % | 17 |
| 2 -10 km/t | 54,2 % | 32 |
| 3 Akkurat fartsgrense | 13,6 % | 8 |
| 4 +5 km/t | 3,4 % | 2 |
| 5 +10 km/t | 0,0 % | 0 |
| Total | | 59 |

Ut ifra holdninger til fartsgrenser ser vi at foreldrene har en større risikoforståelse og vil senke farten når de kommer til et område med parkerte biler langs veien, dette ser vi i spørsmål 4. Hos barna i spørsmål 7 ser vi derimot nesten ingen endring i valg av fart, grunnen til det kan være at foreldre allerede har senket farten med passasjer slik at ungdommen ikke får like stort inntrykk av fartsreduksjon. En annen mulighet kan være at en fartsreduksjon ikke alltid er

merkbar hos en passasjer, og at erfaring har større betydning for risikoforståelsen i slike situasjoner.

Bruk av sikkerhetsbelter

6. Bruker du sikkerhetsbelte?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 ja alltid | 89,7 % | 78 |
| 2 av og til | 5,7 % | 5 |
| 3 ikke på korte strekninger | 4,6 % | 4 |
| 4 aldri | 0,0 % | 0 |
| Total | | 87 |

8. Bruker du sikkerhetsbelte når du kjører/sitter på bil?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 Ja alltid | 93,2 % | 55 |
| 2 Av og til | 3,4 % | 2 |
| 3 Ikke på korte strekninger | 3,4 % | 2 |
| 4 Aldri | 0,0 % | 0 |
| Total | | 59 |

I spørsmål om bilbeltebruk kan vi se at både foreldre og barn har veldig gode holdninger om bruk av sikkerhetsbelte, med unntak av noen få på begge sider. Overføringsverdien på dette området er litt usikkert siden det finnes store kampanjer i media, langs veien og på skolen, men vi kan ikke se bort ifra at foreldrenes bilbeltebruk har noe å si for resultatene vi har hos ungdom.

Bruk av mobiltelefon og alkoholinntak i forbindelse med bilkjøring

10. Hvor ofte bruker du mobiltelefonen når du kjører bil?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 21,8 % | 19 |
| 2 av og til | 66,7 % | 58 |
| 3 ofte | 10,3 % | 9 |
| 4 hver gang | 1,1 % | 1 |
| Total | | 87 |

11. Synes du det er greit å bruke mobiltelefonen når en kjører bil?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Nei | 40,7 % | 24 |
| 2 Av og til | 54,2 % | 32 |
| 3 Ja | 5,1 % | 3 |
| Total | | 59 |

På temaet om mobilbruk ser vi at 80% av foreldre ville bruke mobiltelefonen når de kjører bil, mens kun 60% av barna ville ha gjort det samme. Det er nesten dobbelt så mange ungdom som er i mot mobilbruk bak rattet enn voksne, dette kan muligens skyldes at ungdommen er mer bevist på bruken av teknologien, og at det har vært en del trafikksikkerhetskampanjer som er direkte rettet mot deres aldersgruppe som omhandler dette temaet.

9. Du er i godt selskap og drikker vin/øl og skal kjøre / komme deg hjem senere. Hva gjør du?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--|---------|-------|
| 1 Drikker ikke når jeg skal kjøre bil | 71,3 % | 62 |
| 2 Bestiller drosje / skyss | 27,6 % | 24 |
| 3 Kjører når jeg føler meg edru | 0,0 % | 0 |
| 4 Kjører selv hjem uten å tenke meg om | 0,0 % | 0 |
| 5 Venter til dagen etter | 1,1 % | 1 |
| Total | | 87 |

10. Du er på fest og skal hjem, du er klar over at sjåføren din har drukket 2 glass øl/vin. Hva gjør du?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---|---------|-------|
| 1 Later som ingen ting og sitter på hjem | 1,7 % | 1 |
| 2 Tar det som en selvfølge at sjåføren er i kjørbar stand | 3,4 % | 2 |
| 3 når han velger å sette seg bak rattet | 0,0 % | 0 |
| 4 Ser etter en annen måte å komme meg hjem på | 67,8 % | 40 |
| 5 Nekter å være med, og varsler politiet om fyllekjøring | 27,1 % | 16 |
| Total | | 59 |

Spørsmål 9 viser oss at foreldre har svært gode holdninger rundt alkoholinntaket i forbindelse med bilkjøring, ingen hadde valgt å kjøre i påvirket tilstand. Ungdommen er tydelig påvirket av foreldrenes gode holdninger, men likevel er det ca.5% i spørsmål 10 som bevisst eller ubevisst sier at de vil være passasjer hos en alkoholpåvirket sjåfør.

Sammendrag

Denne undersøkelsen viser klart at holdninger til ungdom er ganske lik foreldres atferd. Selv om en del ungdom har bedre holdninger til enkelte tema enn deres foresatte, ser det ut som at en stor del av holdningene blir overført. Vi har en mistanke om at holdningskampanjer på skolen og i media vil være med på å påvirke våre resultater, likevel vil vi ikke undervurdere foreldrenes påvirkningskraft. På samme måten som holdningskampanjer tror vi glorieeffekten påvirker resultatene i denne undersøkelsen. Vi tror at mange foreldre og barn har fylt ut skjemaene i lag og dermed vil de ikke være like kritisk med sine besvarelser med tanke på å stå frem som best mulig. Fakta er at både gode og dårlig holdninger blir overført og det kommer godt frem i vår undersøkelse.

4.2 Spørreundersøkelse ved Videregående skoler

139 ungdom har besvart spørsmål om foreldres adferd og vaner i og utenfor trafikken, samtidig som de skal opplyse om sine egne holdninger til samme temaer.

Generelle Holdninger

11. Røyker / snuser dine foreldre?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 49,6 % | 69 |
| 2 Sjeldent | 5,0 % | 7 |
| 3 Av og til | 10,8 % | 15 |
| 4 Ofte | 22,3 % | 31 |
| 5 Alltid | 12,2 % | 17 |
| Total | 139 | |

12. Røyker / snuser du?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 60,4 % | 84 |
| 2 Sjeldent | 13,7 % | 19 |
| 3 Av og til | 9,4 % | 13 |
| 4 Ofte | 9,4 % | 13 |
| 5 Alltid | 7,2 % | 10 |
| Total | 139 | |

2. Drikker dine foreldre alkohol?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------------|---------|-------|
| 1 1-2 ganger i uken | 34,5 % | 48 |
| 2 1-2 ganger i måneden | 31,7 % | 44 |
| 3 1-4 ganger i året | 29,5 % | 41 |
| 4 Oftere | 4,3 % | 6 |
| Total | 139 | |

3. Hvor ofte synes du det er greit å nyte alkohol?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------------|---------|-------|
| 1 1-2 ganger i uken | 38,8 % | 54 |
| 2 1-2 ganger i måneden | 44,6 % | 62 |
| 3 1-4 ganger i året | 13,7 % | 19 |
| 4 Oftere | 2,9 % | 4 |
| Total | 139 | |

15. Takker dine foreldre når de får en presang / hjelp?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 2,2 % | 3 |
| 2 Sjeldent | 5,0 % | 7 |
| 3 Av og til | 5,0 % | 7 |
| 4 Ofte | 22,3 % | 31 |
| 5 Alltid | 65,5 % | 91 |
| Total | 139 | |

16. Takker du når du får en presang / hjelp?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 2,9 % | 4 |
| 2 Sjeldent | 0,0 % | 0 |
| 3 Av og til | 2,9 % | 4 |
| 4 Ofte | 19,4 % | 27 |
| 5 Alltid | 74,8 % | 104 |
| Total | 139 | |

17. Du ser at dine foreldre gjør noe som er mindre lurt, har dette noen betydning for deg når du skal ta et valg i samme situasjon?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--|---------|-------|
| 1 Nei | 45,3 % | 63 |
| 2 Ja, men konsekvensene bestemmer | 42,4 % | 59 |
| 3 Ja, men valget blir lettere godtatt hvis mine foreldre har tatt samme valg | 12,2 % | 17 |
| Total | 139 | |

I spørsmålene om bruk av alkohol, røyking/snusing, høflighet og begrunnelse for handling belyser vi hvordan foreldres holdninger og vaner påvirker sine barn. Ved generelle holdninger kan det ses likheter mellom det foreldrene gjør og om deres handlinger/holdninger blir overført til deres barn. Det finnes noen små avvik både i den positive retning og i den negative, men denne forskjellen vil være naturlig siden flere faktorer spiller inn om ungdommer velger f. eks. å drikke alkohol eller røyke/snuse. Holdninger som foreldre kan påvirke direkte som f.eks. høflighet ser vi at de til slutt blir ganske lik med ungdommens besvarelser. Med denne undersøkelsen får vi også frem at foreldrenes valg har en stor betydning når deres barn skal ta et valg, og dette kan selvsagt overføres til trafikkferd og handlinger på andre arenaer.

Trafikkrelaterte holdninger

De følgende spørsmål vil omhandle de vanligste trafikale temaer og gir en antydning på hvor mye ungdom blir påvirket av foreldres atferd.

Bruk av bilbelte

9. Bruker dine foreldre bilbelte?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 1,4 % | 2 |
| 2 Sjeldent | 0,0 % | 0 |
| 3 Ikke på korte strekninger | 2,9 % | 4 |
| 4 Ofte | 7,9 % | 11 |
| 5 Alltid | 87,8 % | 122 |
| Total | 13 | |

10. Bruker du bilbelte når du sitter på i bil nå?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 2,2 % | 3 |
| 2 Sjeldent | 0,0 % | 0 |
| 3 Ikke på korte strekninger | 2,2 % | 3 |
| 4 Ofte | 7,9 % | 11 |
| 5 Alltid | 87,8 % | 122 |
| Total | 139 | |

Resultatene bilbeltebruk er nesten helt identisk. Foreldrenes gode holdninger og påpasslighet har tydelig påvirket sine barn og gitt dem gode holdninger.

Bruk av mobiltelefon under kjøring

13. Bruker dine foreldre mobiltelefonen når de kjører bil?

Vi ønsker å vite om de snakker uten handsfree eller sender sms når de kjører bil.

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 14,4 % | 20 |
| 2 Sjeldent | 36,7 % | 51 |
| 3 Av og til | 40,3 % | 56 |
| 4 Ofte | 5,8 % | 8 |
| 5 Alltid | 2,9 % | 4 |
| Total | 139 | |

14. Synes du det er greit å bruke mobiltelefonen når du skal kjøre bil?

Vi ønsker å vite om du vil snakke uten handsfree eller sende sms når du kjører bil.

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 23,0 % | 32 |
| 2 Sjeldent | 48,9 % | 68 |
| 3 Av og til | 19,4 % | 27 |
| 4 Ofte | 5,8 % | 8 |
| 5 Alltid | 2,9 % | 4 |
| Total | 139 | |

I spørsmål 13 ser vi at kun 14,4% av foreldre ikke ville brukt mobiltelefonen mens de kjører bil, det samme gjelder ungdom som utgjør 23 % som vi ser i spørsmål 14. Resten av foreldre og ungdom velger faktisk å bruke telefonen ute i trafikken. Vi tror at foreldrenes holdninger kan ha betydning for valget og risikoforståelsen til bruk av mobiltelefon under kjøring, selv om vi tidligere har antatt at kampanjer rettet mot ungdom kan ha betydning for resultatene.

Forhold til fartsgrense

6. Hvor fort har dine foreldre kjørt på en vei med 80km/t?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------|---------|-------|
| 1 akkurat 80km/t | 24,5 % | 34 |
| 2 inntil 100km/t | 49,6 % | 69 |
| 3 100-115km/t | 13,7 % | 19 |
| 4 110-120km/t | 12,2 % | 17 |
| Total | 139 | |

7. Hvor fort synes du det er greit å kjøre på en vei med 80km/t?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------|---------|-------|
| 1 akkurat 80km/t | 49,6 % | 69 |
| 2 inntil 100km/t | 44,6 % | 62 |
| 3 100-115km/t | 2,2 % | 3 |
| 4 110-120km/t | 3,6 % | 5 |
| Total | 139 | |

I spørsmål 7 ser vi at ungdommer har her generelt bedre holdninger i forhold til fartsgrenser, nesten 50% ville ikke ha brudd fartsgrensen mens foreldrene kun utgjør 25% som ikke bryter fartsgrenser (spm. 6). Likevel har foreldrenes valg av fart en stor påvirkningskraft i hastigheter inntil 100km/t på en vei med 80 sone. Nesten 50% av foreldrene vil bryte fartsgrensen og 45% av ungdom synes det vil være greit å gjøre det samme. Når vi ser videre på de grovere fartsovertredelser har 25% av foreldrene svært dårlige holdninger, det er skremmende men likevel godt å se at bare 6% av ungdom henger seg på denne trenden.

Konsekvenstenking

Med vårt neste spørsmål ville vi vite hva som blir mest godtatt i samfunnet, og hva som blir lagt mest vekt på under oppveksten.

4. Hva er verst?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 bryte fartsgrenser | 34,5 % | 48 |
| 2 stjele | 65,5 % | 91 |
| Total | 139 | |

5. Hva tror du gir størst konsekvens?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 bryte fartsgrenser | 66,2 % | 92 |
| 2 stjele | 33,8 % | 47 |
| Total | 139 | |

Resultatene viser tydelig at stjeling er mindre godtatt enn å bryte fartsgrenser selv om de vet at konsekvensene er større ved å kjøre for fort.

Sammendrag

I den andre undersøkelsen ser vi at både trafikkrelaterte og dagligdagse holdninger har store likheter i besvarelsene mellom foreldrenes atferdsmønster i trafikken og ungdommens holdninger om samme sak. Vi ser også at barna mener at en handling blir lettere godtatt hvis foreldrene har gjort det samme tidligere, og at ting som har vært et tema siden de var små fortsatt henger med som for eksempel bruk av bilbelte og stjeling.

5. Drøfting

I dette kapittelet vil vi drøfte resultatene ut ifra vår problemstilling:

«Kan foreldres atferd i trafikken påvirke deres barns trafikkrelaterte holdninger?»

Da resultatene i begge våre undersøkelser viser store likheter mellom foreldre og ungdommens holdninger i trafikken, har vi valgt å dra dem sammen i vår drøfting. Samtidig vil vi diskutere alternative påvirkningsfaktorer som kan danne trafikkrelaterte holdninger hos ungdom. Her gjør vi ingen forskjell på om det er gode eller dårlige holdninger siden vi vet at alle typer holdninger kan overføres.

Foreldre som rollemodell

Som tidligere i kapitel 1 nevnt er foreldre en stor og viktig del i barn og ungdommens liv. Barn påvirkes både over lang tid og voksne går foran som en rollemodell under hele oppveksten. Mange forskninger viser til overføringskraften av vaner fra foreldre til barn. En rapport vi har tatt med (kap.2) og som viser påstanden veldig godt er «*Læl om æ e mindreårig... Foreldreholdningers betydning for ungdoms rusbruk – med et spesielt søkelys på jenter*» (Nossum et. al., 2005). Både denne og våre undersøkelser viser at barn tar over handlingsmønster etter sine foreldre. Dette kan ses tydelig på tema som omhandler fart, alkohol, røyk, bilbelte eller mobilbruk bak rattet.

Våre spørsmål om generelle holdninger i kap. 4, viser at temaer foreldre fokuserer på hjemme ikke nødvendigvis har noe å gjøre med føreropplæring⁵. En kan anta at foreldre legger mer arbeid i å holde ungene sine vel oppdratt i hverdagslige ting, og har mindre fokus på hvordan de vil at barna deres skal oppføre seg i trafikken. Det vises igjen til at holdningsbygging i trafikkrelaterte saker skjer ubevisst og tilfeldig i foreldres nærvær. Samtidig har foreldre et behov for å gi barna deres sikkerhet, dette kan ses i begge undersøkelser på tema som bilbeltebruk og kjøring med alkohol. Ungdommen og foreldre skårer her nesten helt likt og

⁵ Med føreropplæring menes i denne sammenheng å lære å kjøre bil.

det er tydelig at barn blir preget av disse faste rutiner. Et annet eksempel som viser at foreldre tenker på sikkerhet er at de senker farten når de har passasjerer i bilen, det kan tenkes at dette er deres barn som sitter på som passasjer. Barn får fort med seg observerbare ting som fartsreduksjon, høye hastigheter, mobilbruk under kjøreturen osv. Det er å anta at barn får en følelse på hva som blir oppfattet som riktig og trygg, derfor synes de kanskje at det er greit å gjøre det samme som foreldrene i fremtida. Jo eldre et barn/ungdom blir desto mer føler det for å bli uavhengig og vil oppsøke nye arenaer. Selv om ungdom og foreldre ikke lenger bruker like mye tid sammen som i barnealderen, blir ikke foreldres påvirkning borte. Tvert imot, ungdom tar foreldres holdninger og synspunkter inn over seg (Tetzchner, 2005, s. 601). Dette bør være en motivasjon for foreldre til å jobbe mer målrettet med å vise frem hvordan de ønsker at deres barn skal oppføre seg i trafikken som bilfører.

Påvirkning utenfor kjernefamilien

Personlighet og erfaringer

Personligheten blir dannet av forskjellige faktorer. Blant disse faktorer finner man både genetisk arv, foreldres oppdragelse og andre faktorer som påvirker barnets utvikling (Tetzchner, 2005). En viktig genetisk faktor kan være barnets temperament. Vi tror at et barn som er engstelig og forsiktig med det meste, ikke vil ta etter større fartsoverskridelser, i forhold til det barnet som er mindre engstelig og åpen for nye og spennende utfordringer. Likevel kan det rolige og forsiktige barnet plutselig ta sjanser/risikoer for å oppnå større status i vennekretsen; mens det spenningsøkende barnet kan velge å la være å ta en sjanse, avhengig av situasjon og konsekvenser på handlingen. Hvor mye medfødte egenskaper fra genene slår ut i det daglige, er avhengig av miljøet barnet har vokst opp i (Tetzchner, 2005). Dermed kan vi heller ikke utelukke foreldrenes påvirkningskraft i denne sammenheng.

Barnets alder er også en viktig faktor for danning av holdninger og erfaringer. Gjennom hele oppveksten tester barn og senere ungdom grensene som er satt, i noen livsavsnitt⁶ mer og noen mindre (Tetzchner, 2005). Enkelte valg får konsekvenser og andre ikke. Dermed får barn erfaringer på hva som er rett og galt, hva som er akseptert og hva som ikke er akseptert, både på hjemmebane og i samfunnet.

⁶ Med livsavsnitt menes her trassalderen, puberteten og tiden i mellom

En annen måte å få holdninger på kan være dramatiske opplevelser gjennom seg selv og andre i nærmiljøet. Det kan være opplevelser som å være innblandet i en trafikkulykke eller har mistet noen nære personer i trafikken (Seljelid, 1996).

Barn / ungdom vil bruke mange av sine erfaringer videre for etter hvert å danne seg egne holdninger som baserer seg både på deres personlighet, erfaringer, foreldres påvirkning og akseptert adferd i samfunnet.

Venners påvirkning

Etter hvert ungdommens alder øker, øker også antall venner som kan kjøre bil, disse venner vil ha en del påvirkningskraft innen danning av holdninger i trafikken.

Den største sammenhørighets følelse mellom barn og deres foreldre finner man i barnealderen. Jo mer et barn går over i ungdomsalderen⁷, får venner og etter hvert partner større betydning på områder der foreldre hadde mest å si tidligere. Selv om foreldre fortsatt er viktige personer, har de nå ikke lenger alene den største påvirkningskraften i forskjellige livssituasjoner (Tetzchner, 2005). Som ungdom vil man i økende grad være i lag med jevnaldrende og finne sin plass i vennegruppen. På grunn av angsten for å bli avvist vil man tilegne seg holdninger og synspunkter fra jevnaldrende (Tetzchner, 2005).

Trafikksikkerhetskampanjer og media

I dag finnes det flere kampanjer som blir gjennomført i det offentlige skoleverket, vist på media og langs veikanten. De mest kjente er prosjektene: «tenk på deg»⁸, vegvesenet sine reklamer på både tv og langs veien om fart, bilbelte og trøtthet, pluss diverse fra Trygg Trafikk og andre aktører. Slike kampanjer skal være med på å forme ungdommers holdninger til trafikk på forskjellige måter. Noen organisasjoner går direkte på skolen og oppfordrer til å være med på et bestemt prosjekt der ungdommene kan velge et tema rettet mot trafikk. Dette kan skje i form av å lage små videofilmer, bildeserier, dikt osv. Ungdommen får i gang tankeprosessen og de vil bli bevisstgjort på forskjellige farer med å ferdes i trafikken på en måte som de synes er gøy. Organisasjoner er med på å skaffe nye måter å tenke på for å bygge

⁷ Ungdomsalder: overgang mellom barn- og voksenalderen, 12-18 år

⁸ Et prosjekt i samarbeid med Landsforening for trafikkskadde, ATL, Sunnaas Sykehus HF og Landforeningen for ryggmargsskadde

gode holdninger i trafikken, og for å være i forkant av trafikkulykker hos ungdom. Mange av organisasjonene er synlig på offentlige nettsteder som facebook og twitter, der møter de alle aldersgrupper på en felles arena. Ungdom som er flink til å bruke disse nettstedene vil få med seg innslag fra slike organisasjoner så lenge det ligger i deres interesseområde.

Ikke alle innslag i media og på nettet gir like positiv påvirkning på ungdommens holdninger. Vi har selv sett at mengder av videoer⁹ og tv-programmer viser uforsvarlig atferd og oppmuntrer til å teste grenser i trafikken.

Vi mener ikke at holdninger bare blir dannet av kampanjer og media. Her har det mye å si om barnet er interessert i temaene som blir omtalt, og om barnet faktisk bruker sosiale eller andre medier. I året 2002 kunne TØI¹⁰ legge frem en forskningsrapport med navnet «Påvirkning av subgrupper av unge førere og deres passasjerer. Motivasjonell innflytelse av personlighetstrekk på holdninger til risikotakning og kjøreatferd» (TØI rapport 605/2002) Et av flere resultater i denne rapporten beskrives på følgende måten og bekrefter dermed vår oppfatning: *«Resultatene gav klare signaler på at kampanjen appellerte mest til subgruppene som ble betegnet som lavrisiko grupper i trafikken, og minst til de to høyrisiko gruppene. Analysene viste også klare kjønnsforskjeller i trafiksikkerhetsorientering innen hver av de enkelte subgruppene. Kjønnsforskjellene gjenspeilte seg også i form av at kampanjen appellerte mest til unge kvinner..»* (Ulleberg, 2002, s. 3)

Trafikkholdninger i samfunnet

I dagens samfunn får vi et inntrykk av at det er mer godttatt å bryte trafikkrelaterede lover enn å stjele en sjokolade på butikken, selv om konsekvensene er større ved et trafikkuhell. Dette viser resultatene våre om konsekvenstenking i kap. 4, og oppførselen til trafikanter på veien. Når barn og ungdom konstant blir konfrontert med fartsbrudd, mobilbruk bak rattet eller lignende, kan vi ikke forvente at ungdom vil tilegne seg bedre holdninger, så lenge slike lovbrudd blir gjennomført og er akseptert av folk flest. Som vår undersøkelse om generelle holdninger (kap.4) viser, vil ungdom gjøre samme feil som foreldre dersom konsekvensene av handlingen er lav eller ikke tilstede i det hele tatt.

⁹ Videoer som finnes på f.eks. www.youtube.com, laget av personer som filmer sine trafikale prestasjoner som ikke nødvendigvis er positiv holdningsskapning

¹⁰ TØI - Transportøkonomisk institutt, Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Heldigvis er ikke alle trafikanter på feil side av loven, og barn blir påvirket av både de gode og de dårlige valgene som blir gjort i hverdagen. Vårt samfunn inkluderer lover og gode rollemodeller som er synlig og en bør følge etter. Selv om samfunnet aksepterer mindre farlig oppførsel i enkelte situasjoner finnes det virkemidler som gir konsekvenser¹¹. Fremtidige bilister får på denne måten vite hva som er mer eller mindre «akseptert» av lovbrudd og når de har tøyd strikken for langt.

Øvelseskjøring / Trafikkopplæring gjennom trafikkskoler

Ungdommer mellom 15 og 24 som ønsker å få førerkort vil være nødt å besøke det trafikale grunnkurset - TGK (Statens Vegvesen, 2004, ss. 16-26), som tilbys i det offentlige skoleverk og ved private trafikkskoler. I dette kurset vil de få nye inntrykk og bevisstgjøring av trafikale situasjoner gjennom fagpersonell. Ungdom som er i utgangspunkt «farget» av sitt nærmiljø vil få en ytre kvalitativ høy påvirkning og nye opplevelser. Denne form for trafikkopplæring vil være med på å forme deres forståelse om trafikken og deres holdninger i trafikken. Når det trafikale grunnkurset er gjennomført skal ungdommen kunne øvelseskjøre sammen med kvalifiserte personer¹² som bør gi mulighet for å bygge videre på tilført kunnskap fra TGK. Likevel er det mulig at ikke alle gode holdninger som ble tilført i løpet av kurset blir ivare tatt ute i praksis. Mange voksne har gjennom årene som trafikanter etablert sine «egne» trafikkregler, som de lett kan overføre til fremtidige bilførere under øvelseskjøring. Dermed er det en stor fare for at ungdommen lærer seg dårlig holdninger. Trafikklærere vil i fremtida få en stor og viktig jobb med å endre både feil innlærte holdninger og trafikkatferd. En mulighet for å hindre at dette skal oppstå er å kombinere øvelseskjøring med kjøring hos en trafikkskole, og ikke minst at foreldre og trafikklæreren har en god dialog seg imellom.

¹¹ Konsekvenser: bl.a. bot, førerkortbeslag, fengsel osv.

¹² Kvalifiserte personer: over 25år, har gyldig førerkort i minst 5år sammenhengende.

6. Konklusjon

I begge våre spørreundersøkelser har vi sett store likheter mellom foreldres atferd i trafikken og hva ungdom mener er riktig eller galt. Derfor tør vi å konkludere at foreldre har en stor påvirkningskraft på sine barn, uansett alder og situasjon de befinner seg i. Undersøkelsene våre viser tydelig at foreldres trafikkrelaterte holdninger ligger i grunn hos deres barn. De små avvik vi fant, som kan tyde på bedre eller dårligere holdninger hos ungdom skyldes de påvirkninger som kommer fra egen personlighet, venner, øvrig familie, skoler, media osv. som ikke nødvendigvis trenger å være ubetydelig. En annen viktig faktor som påvirker våre resultater kan være glorieeffekten. I spørreundersøkelsen mellom foreldre og barn har vi en mistanke om at skjemaene kan være fylt ut i familiens fellesskap. Som glorieffekten sier, vil alle stå frem med sin beste side og dermed vil besvarelsene ikke være helt pålitelig. En indikasjon for denne mistanken finner vi i vår andre undersøkelse, som kun er fylt ut av ungdom alene. Her står foreldre frem med dårligere holdninger enn i den første undersøkelsen (spesielt om fart men også andre tema). Ungdommens observasjon og oppfatning av foreldres kjøreatferd kommer i undersøkelsen i kap. 4 tydeligere og kanskje ærligere frem. Vi ser også at ungdommens holdninger i den andre undersøkelsen blir dårligere men likevel gjenspeiles foreldres atferd.

Holdningene man får fra sine foreldre gjennom hele barndoms og ungdomsliv gir grunnlag for individets videre læring og holdningsdanning. Dette ser vi godt når vi drøfter holdningsdannende alternativer hvor foreldre stadig kommer tilbake i diskusjonen som en styrende faktor.

Trafikkrelaterte holdninger er lett å dra med seg fordi både foreldre og samfunnet kan være ubevisste rollemodeller på godt og vondt. 55% av de ungdommer vi spurte om dette vil gjøre samme handling som sine foreldre dersom konsekvensene ikke blir alt for stor (kap.4), noe som kan være uheldig med tanke på deres uerfarenhet som fersk bilfører. Ungdommen tenker lite på at foreldrene deres har mer erfaring og kunnskap til grunn når de tar sjanser i trafikken. De unge ser bare at «noe» blir gjort uten alvorlige konsekvenser og benytter seg av samme type handling som foreldrene når det passer dem selv.

Med tanke på foreldres bevissthet rund holdningsbygging vil vi vise til en uttalelse i en rapport som ble utført av Brit Solli Isachsen i 2000 om hvordan holdninger generelt påvirker kjøreatferd hos fremtidige bilførere. Hun konkluderer med at:

«... jo mindre ideelle holdninger ungdommen har, desto mer risikabel var atferden. Videre fant vi at jo mer spenningssøkende, likegyldige og normløse de unge var, desto mer risikable atferder hadde respondentene» (Isachsen, 2000, s. 96)

Med andre ord: Foreldre er de største bidragsytere og rollemodeller til holdningskaping og har dermed størst og lengst mulig påvirkningskraft på sine barn. Barnets holdninger bør bevisst bearbeides så tidlig som mulig for at de skal ha mulighet til å danne god atferd i trafikken.

Resultatene som kommer frem i vår og Isachsens undersøkelse reiser nye spørsmål om det finnes nok bevisstgjøring hos foreldre om når den egentlige trafikkopplæring starter, med tanke på når og hvordan holdninger blir dannet hos mennesker. Vi lurar også på om dagens foreldregenerasjon har nok kompetanse til å utøve øvelseskjøring? Bør foreldre bli mer aktivisert i dagens trafikkopplæring?

7. Forslag til tiltak

- Et mulig tiltak kan være at alle førerkortinnehavere må på et oppfriskningskurs hvert f.eks. 20 år der de får et stort påfyll innen bevisstgjøring og regelendringer.
- I tillegg bør alle foreldre med barn som skal delta i det trafikale grunnkurset bli pålagt å være med på minst en kveld der bevisstgjøring om trafikale problemstillinger står i fokus.
- Et videre tiltak bør være et obligatorisk opplegg, der myndighetene legger til rette for et tett samarbeid mellom foreldre og trafikkskole.

Litteraturliste

Bøker:

Heieraas H. (2004). *PP-presentasjon: Kartlegging av ungdommers vaner og holdninger til temaet trafikk*. Lofoten: Trygg Trafikk Nordland.

Isachsen, B. S. (2000). *Holdninger, Personkarakteristika og Risikoatferd hos ungdom i trafikken*. Trondheim: Hovedfagoppgave ved psykologisk institutt, Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse, NTNU.

Renolen, Å. (2008). *Forståelse av mennesker - innføring i psykologi for helsefag*. Bergen: Fagbokforlaget.

Seljelid, T. (1996). *Holdninger og egenskaper hos barn og unge*. Hamar: Kapère Forlag.

Statens Vegvesen. (2004). *Læreplan Førerkortklasse B og BE - Handbok 257*. Oslo: Statens Vegvesen.

Tetzchner, S. v. (2005). *Utviklingspsykologi Barne og Ungdomsalderen*. Oslo: Gyldendal Akademisk.

Ulleberg, P. (2002).: *Påvirkning av subgrupper av unge førere og deres passasjerer*. Oslo: Transportøkonomisk institutt rapport 605/2002 sammendrag.

Internett:

Nossum G., Haugan P.S., Haugland S.H. (2005, Februar). *Læl om æ e mindreårig...* Hentet November 2011 fra Trøndelag forskning og utvikling, Midt-Norsk kompetansesenter for rusfaget: <http://www.tfou.no/default.asp?publikasjon=39>

Nyland, T. (2006, Mars). Hentet Februar 28, 2012 fra Utviklingspsykologi – forslag til løsning på oppgaver: <http://home.no/tnyland/prof/utvikling/>

Statens vegvesen. (2010). *Statens vegvesen*. Hentet Mars 01, 2012 fra Nullvisjonen: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen>

Forsidebilde:

Cindy Bentz Pedersen, September 2011

Vedlegg

Spørreundersøkelse til foreldre og barn - spørsmål til foreldre

Publisert fra 25.10.2011 til 06.12.2011

87 respondenter

1. kjønn

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 mann | 43,7 % | 38 |
| 2 kvinne | 56,3 % | 49 |
| Total | | 87 |

2. I hvilken hastighet synes du det er greit å kjøre når du befinner deg alene i bilen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---------------------------------|---------|-------|
| 1 5 - 10 km/t under fartsgrense | 3,4 % | 3 |
| 2 Akkurat fartsgrense | 37,9 % | 33 |
| 3 5 - 10 over fartsgrense | 54,0 % | 47 |
| 4 10 – 20 km/t over fartsgrense | 4,6 % | 4 |
| Total | | 87 |

3. I hvilken hastighet synes du det er greit å kjøre når du har passasjerer i bilen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---------------------------------|---------|-------|
| 1 5 - 10 km/t under fartsgrense | 5,7 % | 5 |
| 2 Akkurat fartsgrense | 64,4 % | 56 |
| 3 5 - 10 over fartsgrense | 27,6 % | 24 |
| 4 10 – 20 km/t over fartsgrense | 2,3 % | 2 |
| Total | | 87 |

4. Du ser parkerte biler langs veien, med hvilken hastighet vil du passere dem?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------------------|---------|-------|
| 1 20 km/t under fartsgrensen | 39,1 % | 34 |
| 2 10 km/t under fartsgrensen | 37,9 % | 33 |
| 3 Akkurat fartsgrensen | 21,8 % | 19 |
| 4 5 km/t over fartsgrensen | 1,1 % | 1 |
| 5 10 km/t over fartsgrensen | 0,0 % | 0 |
| Total | | 87 |

5. Tror du at din kjøremåte kan påvirke andre?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 ja | 90,8 % | 79 |
| 2 nei | 9,2 % | 8 |
| Total | | 87 |

6. Bruker du sikkerhetsbelte?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 ja alltid | 89,7 % | 78 |
| 2 av og til | 5,7 % | 5 |
| 3 ikke på korte strekninger | 4,6 % | 4 |
| 4 aldri | 0,0 % | 0 |
| Total | | 87 |

7. Hva synes du er viktig ved bilkjøp, ranger fra 1 til 5 der 1 er førstevalg.

| Alternativer | N |
|--------------|----|
| 1 1 | 87 |
| 2 2 | 86 |
| 3 3 | 86 |
| 4 4 | 86 |
| 5 5 | 86 |

7.1 Hva synes du er viktig ved bilkjøp, ranger fra 1 til 5 der 1 er førstevalg. - 1

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 20,7 % | 18 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 13,8 % | 12 |
| 3 Utseende | 4,6 % | 4 |
| 4 Teknisk tilstand | 54,0 % | 47 |
| 5 Kjørekomfort | 6,9 % | 6 |
| Total | | 87 |

7.2 Hva synes du er viktig ved bilkjøp, ranger fra 1 til 5 der 1 er førstevalg. - 2

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 7,0 % | 6 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 47,7 % | 41 |
| 3 Utseende | 7,0 % | 6 |
| 4 Teknisk tilstand | 23,3 % | 20 |
| 5 Kjørekomfort | 15,1 % | 13 |
| Total | | 86 |

7.3 Hva synes du er viktig ved bilkjøp, ranger fra 1 til 5 der 1 er førstevalg. - 3

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 24,4 % | 21 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 17,4 % | 15 |
| 3 Utseende | 12,8 % | 11 |
| 4 Teknisk tilstand | 14,0 % | 12 |
| 5 Kjørekomfort | 31,4 % | 27 |
| Total | | 86 |

7.4 Hva synes du er viktig ved bilkjøp, ranger fra 1 til 5 der 1 er førstevalg. - 4

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 25,6 % | 22 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 16,3 % | 14 |
| 3 Utseende | 22,1 % | 19 |
| 4 Teknisk tilstand | 4,7 % | 4 |
| 5 Kjørekomfort | 31,4 % | 27 |
| Total | | 86 |

7.5 Hva synes du er viktig ved bilkjøp, ranger fra 1 til 5 der 1 er førstevalg. - 5

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 22,1 % | 19 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 4,7 % | 4 |
| 3 Utseende | 53,5 % | 46 |
| 4 Teknisk tilstand | 4,7 % | 4 |
| 5 Kjørekomfort | 15,1 % | 13 |
| Total | | 86 |

8. Har du en tanke om å blande deg inn i bilkjøp til ditt barn?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------------|---------|-------|
| 1 Klart ja | 71,3 % | 62 |
| 2 ikke mitt ansvar | 1,1 % | 1 |
| 3 kanskje | 27,6 % | 24 |
| Total | | 87 |

9. Du er i godt selskap og drikker vin/øl og skal kjøre / komme deg hjem senere. Hva gjør du?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--|---------|-------|
| 1 Driker ikke når jeg skal kjøre bil | 71,3 % | 62 |
| 2 Bestiller drosje / skyss | 27,6 % | 24 |
| 3 Kjører når jeg føler meg edru | 0,0 % | 0 |
| 4 Kjører selv hjem uten å tenke meg om | 0,0 % | 0 |
| 5 Venter til dagen etter | 1,1 % | 1 |
| Total | | 87 |

10. Hvor ofte bruker du mobiltelefonen når du kjører bil?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 21,8 % | 19 |
| 2 av og ti | 66,7 % | 58 |
| 3 ofte | 10,3 % | 9 |
| 4 hver gang | 1,1 % | 1 |
| Total | | 87 |

Spørreundersøkelse til foreldre og barn - spørsmål til ungdom

Publisert fra 31.10.2011 til 06.12.2011

59 respondenter

1. kjønn

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 mann | 37,3 % | 22 |
| 2 kvinne | 62,7 % | 37 |
| Total | | 59 |

2. Har du vært passasjer i en bil som har kjørt over fartsgrensen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 ja | 88,1 % | 52 |
| 2 nei | 11,9 % | 7 |
| Total | | 59 |

3. Hvis ja hvordan føltes det?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Helt greit | 32,1 % | 18 |
| 2 Vet ikke | 25,0 % | 14 |
| 3 Spennende | 14,3 % | 8 |
| 4 Ubehagelig | 28,6 % | 16 |
| Total | | 56 |

4. Når du selv skal ute å kjøre hvordan vil du forholde deg til fartsgrensen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---------------------------|---------|-------|
| 1 5 til 10 km/t under | 16,9 % | 10 |
| 2 Akkurat på fartsgrensen | 62,7 % | 37 |
| 3 5 – 10km/t over | 20,3 % | 12 |
| 4 15-20km/t over | 0,0 % | 0 |
| Total | | 59 |

5. Ville du ha hatt en annen hastighet om du hadde med passasjerer?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 ja | 22,4 % | 13 |
| 2 nei | 77,6 % | 45 |
| Total | | 58 |

6. Hvorfor og evt. hvilken hastighet?

fordi det var ubehagelig, stolte ikke på sjåføren
spørs hvem det er

Fordi jeg vil følge fartsgrensene og reglene
skal ikke sette passasjerenes sikkerhet i fare
man trenger jo ikke å kjøre over fartsgrensen
hadde nok vært enda mer forsiktig

65 i 70 sone - men enklere sagt enn gjort

Holder meg til fartsgrensen for å sikre passasjerer og meg selv.

Fordi hastighet ikke gjelder bare min bil og mine passasjerer. Men også trafikken rundt meg fordi når man har passasjerer har man egentlig deres liv i hendene. det er vår plikt å frakte de i godt behold.

spørs hvem

fordi jeg har ansvar for deres liv også

fordi det er ubehagelig over fartsgrensen

ville sikkert kjørt 50 i 40 sone, fordi det går sinskyt tregt i 40 sone

for at passasjerer skal føle seg tryggere

7. Bilen du sitter i kommer til et område hvor det står parkert en del biler langs veien. Hvor stor fart ville du valgt i forhold til fartsgrensen?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------|---------|-------|
| 1 -20 km/t | 28,8 % | 17 |
| 2 -10 km/t | 54,2 % | 32 |
| 3 Akkurat fartsgrense | 13,6 % | 8 |
| 4 +5 km/t | 3,4 % | 2 |
| 5 +10 km/t | 0,0 % | 0 |
| Total | | 59 |

8. Bruker du sikkerhetsbelte når du kjører/sitter på bil?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|--------|
| 1 Ja alltid | | 93,2 % |
| 2 Av og til | | 3,4 % |
| 3 Ikke på korte strekninger | 3,4 % | 2 |
| 4 Aldri | 0,0 % | 0 |
| Total | | 59 |

55

2

9. Hva synes du er viktig når du skal kjøpe deg bil?

Ranger fra 1til 5 der 1 er førstevalg

| Alternativer | N |
|--------------|----|
| 1 1 | 57 |
| 2 2 | 53 |
| 3 3 | 53 |
| 4 4 | 53 |
| 5 5 | 53 |

9.1 Hva synes du er viktig når du skal kjøpe deg bil? - 1

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 33,3 % | 19 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 26,3 % | 15 |
| 3 Hvordan den ser ut | 7,0 % | 4 |
| 4 Teknisk tilstand | 33,3 % | 19 |
| 5 Innvendig komfort | 0,0 % | 0 |
| Total | | 57 |

9.2 Hva synes du er viktig når du skal kjøpe deg bil? - 2

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 15,1 % | 8 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 37,7 % | 20 |
| 3 Hvordan den ser ut | 7,5 % | 4 |
| 4 Teknisk tilstand | 37,7 % | 20 |
| 5 Innvendig komfort | 1,9 % | 1 |
| Total | | 53 |

9.3 Hva synes du er viktig når du skal kjøpe deg bil? - 3

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 30,2 % | 16 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 17,0 % | 9 |
| 3 Hvordan den ser ut | 32,1 % | 17 |
| 4 Teknisk tilstand | 9,4 % | 5 |
| 5 Innvendig komfort | 11,3 % | 6 |
| Total | | 53 |

9.4 Hva synes du er viktig når du skal kjøpe deg bil? - 4

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 11,3 % | 6 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 9,4 % | 5 |
| 3 Hvordan den ser ut | 28,3 % | 15 |
| 4 Teknisk tilstand | 11,3 % | 6 |
| 5 Innvendig komfort | 39,6 % | 21 |
| Total | | 53 |

9.5 Hva synes du er viktig når du skal kjøpe deg bil? - 5

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 Pris | 9,4 % | 5 |
| 2 Sikkerhetsutstyr | 11,3 % | 6 |
| 3 Hvordan den ser ut | 24,5 % | 13 |
| 4 Teknisk tilstand | 7,5 % | 4 |
| 5 Innvendig komfort | 47,2 % | 25 |
| Total | | 53 |

10. Du er på fest og skal hjem, du er klar over at sjåføren din har drukket 2 glass øl/vin. Hva gjør du?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|---|---------|-------|
| 1 Later som ingen ting og sitter på hjem | 1,7 % | 1 |
| 2 Tar det som en selvfølge at sjåføren er i kjørbær stand | 3,4 % | 2 |
| 3 når han velger å sette seg bak rattet | 0,0 % | 0 |
| 4 Ser etter en annen måte å komme meg hjem på | 67,8 % | 40 |
| 5 Nekter å være med, og varsler politiet om fyllekjøring | 27,1 % | 16 |
| Total | | 59 |

11. Synes du det er greit å bruke mobiltelefonen når en kjører bil?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Nei | 40,7 % | 24 |
| 2 Av og til | 54,2 % | 32 |
| 3 Ja | 5,1 % | 3 |
| Total | | 59 |

Spørreundersøkelse ved videregående skoler

Publisert fra 02.11.2011 til 04.12.2011

139 respondenter

1. Kryss av for ditt kjønn

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Mann | 41,7 % | 58 |
| 2 Kvinne | 58,3 % | 81 |
| Total | | 139 |

2. Driker dine foreldre alkohol?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------------|---------|-------|
| 1 1-2 ganger i uken | 34,5 % | 48 |
| 2 1-2 ganger i måneden | 31,7 % | 44 |
| 3 1-4 ganger i året | 29,5 % | 41 |
| 4 Oftere | 4,3 % | 6 |
| Total | | 139 |

3. Hvor ofte synes du det er greit å nyte alkohol?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------------|---------|-------|
| 1 1-2 ganger i uken | 38,8 % | 54 |
| 2 1-2 ganger i måneden | 44,6 % | 62 |
| 3 1-4 ganger i året | 13,7 % | 19 |
| 4 Oftere | 2,9 % | 4 |
| Total | | 139 |

4. Hva er verst?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 bryte fartsgrenser | 34,5 % | 48 |
| 2 stjele | 65,5 % | 91 |
| Total | | 139 |

5. Hva tror du gir størst konsekvens?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|----------------------|---------|-------|
| 1 bryte fartsgrenser | 66,2 % | 92 |
| 2 stjele | 33,8 % | 47 |
| Total | | 139 |

6. Hvor fort har dine foreldre kjørt på en vei med 80km/t?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------|---------|-------|
| 1 akkurat 80km/t | 24,5 % | 34 |
| 2 inntil 100km/t | 49,6 % | 69 |
| 3 100-115km/t | 13,7 % | 19 |
| 4 110-120km/t | 12,2 % | 17 |
| Total | | 139 |

7. Hvor fort synes du det er greit å kjøre på en vei med 80km/t?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|------------------|---------|-------|
| 1 akkurat 80km/t | 49,6 % | 69 |
| 2 inntil 100km/t | 44,6 % | 62 |
| 3 100-115km/t | 2,2 % | 3 |
| 4 110-120km/t | 3,6 % | 5 |
| Total | | 139 |

8. Når du var passasjer i bil da du var i alderen 7-15år, brukte du bilbelte?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 2,9 % | 4 |
| 2 Sjeldent | 0,0 % | 0 |
| 3 Ikke på korte strekninger | 3,6 % | 5 |
| 4 Ofte | 9,4 % | 13 |
| 5 Alltid | 84,2 % | 117 |
| Total | | 139 |

9. Bruker dine foreldre bilbelte?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 1,4 % | 2 |
| 2 Sjeldent | 0,0 % | 0 |
| 3 Ikke på korte strekninger | 2,9 % | 4 |
| 4 Ofte | 7,9 % | 11 |
| 5 Alltid | 87,8 % | 122 |
| Total | | 139 |

10. Bruker du bilbelte når du sitter på i bil nå?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|-----------------------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 2,2 % | 3 |
| 2 Sjeldent | 0,0 % | 0 |
| 3 Ikke på korte strekninger | 2,2 % | 3 |
| 4 Ofte | 7,9 % | 11 |
| 5 Alltid | 87,8 % | 122 |
| Total | | 139 |

11. Røyker / snuser dine foreldre?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 49,6 % | 69 |
| 2 Sjeldent | 5,0 % | 7 |
| 3 Av og til | 10,8 % | 15 |
| 4 Ofte | 22,3 % | 31 |
| 5 Alltid | 12,2 % | 17 |
| Total | | 139 |

12. Røyker / snuser du?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 60,4 % | 84 |
| 2 Sjeldent | 13,7 % | 19 |
| 3 Av og til | 9,4 % | 13 |
| 4 Ofte | 9,4 % | 13 |
| 5 Alltid | 7,2 % | 10 |
| Total | | 139 |

13. Bruker dine foreldre mobiltelefonen når de kjører bil?

Vi ønsker å vite om de snakker uten handsfree eller sender sms når de kjører bil.

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 14,4 % | 20 |
| 2 Sjeldent | 36,7 % | 51 |
| 3 Av og til | 40,3 % | 56 |
| 4 Ofte | 5,8 % | 8 |
| 5 Alltid | 2,9 % | 4 |
| Total | | 139 |

14. Synes du det er greit å bruke mobiltelefonen når du skal kjøre bil?

Vi ønsker å vite om du vil snakke uten handsfree eller sende sms når du kjører bil.

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 23,0 % | 32 |
| 2 Sjeldent | 48,9 % | 68 |
| 3 Av og til | 19,4 % | 27 |
| 4 Ofte | 5,8 % | 8 |
| 5 Alltid | 2,9 % | 4 |
| Total | | 139 |

15. Takker dine foreldre når de får en presang / hjelp?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 2,2 % | 3 |
| 2 Sjeldent | 5,0 % | 7 |
| 3 Av og til | 5,0 % | 7 |
| 4 Ofte | 22,3 % | 31 |
| 5 Alltid | 65,5 % | 91 |
| Total | | 139 |

16. Takker du når du får en presang / hjelp?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Aldri | 2,9 % | 4 |
| 2 Sjeldent | 0,0 % | 0 |
| 3 Av og til | 2,9 % | 4 |
| 4 Ofte | 19,4 % | 27 |
| 5 Alltid | 74,8 % | 104 |
| Total | | 139 |

17. Du ser at dine foreldre gjør noe som er mindre lurt, har dette noen betydning for deg når du skal ta et valg i samme situasjon?

| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--|---------|-------|
| 1 Nei | 45,3 % | 63 |
| 2 Ja, men konsekvensene bestemmer | 42,4 % | 59 |
| 3 Ja, men valget blir lettere godtatt hvis mine foreldre har tatt samme valg | 12,2 % | 17 |
| Total | | 139 |