

EKSAMEN

Emnekode: TLB 251

Navn:

Tarjei Roald Bern

Håvard I Sneve

Viktor Moxnes

Endres motorvognførerens risikovillighet på veistrekninger med fergeforbindelse?

Is motor vehicle driver's willingness to take risks on roads changed in connection with ferry connections?

Dato: 26. Februar 2016

Totalt antall sider: 58



Forord

Oppgaven drøfter om det skjer en atferdsendring hos trafikantene på strekninger med fergeforbindelse. Det har da vært naturlig for oss å se på temaet risiko og risikovillighet, noe vi er nysgjerrig på og har ønsket å fordype oss i her.

Hensikten med valg av temaet har også vært å se om noe av dette kan overføres til annen kunnskap og forskning knyttet til risiko i trafikken.

Vi har gjennomført en spørreundersøkelse ved bruk av Enalyzer (elektronisk spørreundersøkelse) hvor vi har brukt vårt digitale nettverk til å skaffe informanter. Funnene vi har gjort, har vi forsøkt å knyttet opp mot teori relatert til psykologi og risikoforståelse. Dagfinn Moe fra SiNTEF sin forskning, arbeid og litteratur har vært sentral i denne oppgaven.

Arbeidet har vært både tidkrevende, tungt, spennende, erfaringsrik og ikke minst lærerik.

Først vil vi takke alle informantene som svarte på vår undersøkelse. Videre vil vi rette en takk til veileder Kåre Robertsen og Dagfin Moe ved Nord Universitet avdeling Trafikklærerutdanninga.

Vi vil også takke Ole Kristian Berg, Tom Ivar Bern og Marita Løkken for gjennomlesing, kommentarer og diskusjon under prosessen med kandidatoppgaven.

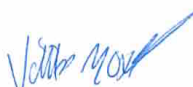
Til slutt vil vi takke våre tre samboere Miriam Sivertsen, Marita Løkken og Linda Moxnes for støtte, omsorg og tålmodighet når vi har vært opptatt med studier, kveldskjøring og kandidatoppgave.

Trondheim, 25. Februar 2016

Signatur



Håvard I. Sneve



Viktor Moxnes



Tarjei Roald Bern

Sammendrag

Oppgaven er skrevet av tre trafikkklærerstudenter ved Nord Universitetet avdeling Trafikkklærerutdanning. Kandidatoppgaven tar for seg temaet motorvognførerens kjøreatferd på veistrekninger med fergeforbindelse. Vi ønsket å belyse følgende problemstilling:

Endres motorvognførerens risikovillighet på veistrekninger med fergeforbindelse?

Spørreundersøkelse som vi har gjort tilgjengelig på nettet har vært brukt som kvalitativ metode. Undersøkelsen ligger vedlagt. Det var 152 informanter som gjennomførte hele undersøkelsen, 57,1 % av informantene var menn, mens 42,9% var kvinner. Videre ut i fra bakgrunnsspørsmålene har vi hovedsakelig et grunnlag for å si noe om både kvinnelige og mannlige fører i aldersgruppen 25-39 år, som tar ferge ved "ferie og utflukter". Våre funn i spørreundersøkelsen viser at en stor del av informantene øker sin risiko på strekninger med fergeforbindelse, i form av at de øker farten og ligger nærmere forankjørende. Flere av informantene opplever at eget og andres tidspress medfører at de som motorvognfører tar høyere risiko på strekninger med fergeforbindelse.

Oppgaven må ikke leses som en fasit som forklarer førerens risikovillighet på strekninger med fergeforbindelse, men vi har forsøkt å peke på flere mulige faktorer som kan forklare endringer i førerens atferd.

Vi håper oppgaven kan være til inspirasjon for andre å fordype seg i temaet og da spesielt hvorfor endring i adferd skjer når føreren opplever tidspress. Vi skulle gjerne ha gjennomført videre forskning på temaet, særlig i to retninger: Flere steder i Norge er ferge en sentral del av førerens daglige transportbehov. Bekrefter eller avkrefter informantene fra disse områdene våre funn. Vi skulle gjerne ha rekruttert flere informanter i aldersgruppen 18-24 år for å videre dokumenterer våre foreløpige funn, eller avkrefte dem.

Summary

The current candidate thesis was written by three driving instructors students at Nord Universitetet: Department of Traffic Education. Candidate thesis is centered at the theme: **motor vehicle driver's driving behavior on roads with ferry connections.**

We wanted to illustrate the following questions:

Is motor vehicle driver's willingness to take risks on roads changed in connection with ferry connections?

We have used quantitative methods in the form of a survey that we have made available online. The survey is attached. There were 152 participants who completed the study. The gender distribution shows that 57.1% of interviewed are men, while 42.9% are women. The best material is suited to say something about both female and male in the age group 25-39 years, who takes ferry at "holidays and excursions". Our findings in the survey shows that a large part of those interviewed increases their driving risk at road stretches with ferry connection, in the sense that they increase the speed and keep less distance to the vehicle ahead. Several informants feel that own and others' time constraints, make the drivers take higher risks on roads with ferry connections.

The task should not be read like a blueprint that explains the driver's willingness to take risks on routes with ferry connections. Conversely, we have attempted to point to several possible factors that could explain changes in driver behavior.

We hope the task can be an inspiration for others to immerse themselves in the subject and especially why change in behavior occurs when the driver experience time pressure. We would have liked to have conducted further research on the topic, at locations in Norway, where the ferry is a key part of the driver's daily transport needs and especially recruited more participants for interviews in the 18-24 age group.

Innholdsfortegnelse

1.0 Innledning	5
1.1 Bakgrunn for valg av tema	5
1.2 Problemstilling.....	5
1.3 Oppgavens oppbygging.....	6
2.0 Bakgrunn for problemområdet	6
2.1 Kort om ferjens historie og fremtidsutvikling	6
2.2 Generelt om ulykker, strekninger, typer og utvikling i Norge	7
2.3 Kjøreprosessen	8
2.4 Hva er risiko?	9
2.4.1 Grunnleggende risikovurdering	10
2.5 Modning	11
2.6 Hva er motivasjon og er det noe forskjell på indre og ytre motivasjon?	11
2.7 Fløkkmentalitet	12
2.7.1 To typer bilister	13
2.8 Holdninger	13
2.9 Hvordan fungerer menneskets hjerne?	14
2.9.1 Hjernens tre hoveddeler	14
2.9.2 Stress og stressreaksjon.....	15
2.9.4 Nevrotransmittere.....	15
2.9.5 Noradrenalin	16
2.9.6 Dopamin.....	16
2.9.7 Kortisol	16
3.0 Metode og metodevalg	17
4.0 Resultat	19
4.1 Informasjon fra bakgrunns spørsmål.....	19
4.2 Hovedfunnene i undersøkelsen.....	20
4.3 Sammenligninger	24
4.3.1Kjønn	24
4.3.2 Hvor ofte tar du ferge?.....	25
4.3.3 Alder	26
5.0 Analyse og drøfting	26
5.1 Fart	26
5.2 Tidspress - egen og andres risiko i trafikken	26
5.2.1 Å forstå egen opplevelse av tidspresset.....	27
5.2.2 Å forstå andres opplevelse av tidspresset	28
6.0 Avsluttende refleksjoner	29
6.1 Videre forskning?	30
Litteraturliste	31
Samtykke	33
Vedlegg:	35

1.0 Innledning

1.1 Bakgrunn for valg av tema

Vi har alle tre ulike erfaringer og opplevelser om at kjøreatferden på strekninger med fergeforbindelse kan endres, både vår egen, men også andres atferd.

For å kunne generalisere egne erfaringer, ønsket vi å se på flere motorvognførers refleksjoner om egen kjøreatferd på veistrekninger med fergeforbindelse, og vi ønsker å se på hva som kan påvirke førerens kjøreatferd.

Vår foreløpige hypotese er at kjøreatferden endrer seg ved tidspress, hvor ferje og ferjeruter kan tjene som eksempel.

Gjennom studiet skal vi blant annet dyktiggjøre oss som formidlere av trygg og hensynsfull kjøreatferd, derfor er vår nysgjerrighet knyttet til temaet og ønsket om å se på hva som påvirker føreren av motorvognen.

1.2 Problemstilling

Med utgangspunkt i våre erfaringer og opplevelser ønsket vi å se nærmere på kjøreatferden og kanskje finne noen svar på vår hypotese om at kjøreatferden endres på strekninger med fergeforbindelse. Vi har sett nyhetsoppslag om stygge trafikkulykker på strekninger med fergeforbindelse. Blant annet leste vi i Adresseavisen 7. februar 2016 om en ulykke på fylkesvei 715 mellom Rørvik og Vanvikan ca. 1 km fra ferjeleiet ved Rørvik, hvor det oppsto en møteulykke mellom to personbiler hvor til sammen seks personer var involvert. En mann og en kvinne i 50 årene omkom, og fire personer ble alvorlig skadd. Vi har ingen bakgrunn for å si noe om at denne ulykken kan relateres til ferje og at ulykken dermed er relatert til denne oppgaven, men dette aktualiserer problemstillingen.

Oppgaven må leses i lys av at vi peker på hva som kan forklare kjøreatferden til mange trafikanter på veistrekninger med fergeforbindelse. Derfor vil vi dypere inn i temaet, hvor vi ønsker spesielt på å se på om det skjer en endring i motorvognførers kjøreatferd på strekninger med fergeforbindelse. Under gjennomgang av bakgrunns litteratur fant vi sammenhenger mellom kjøreatferd og risikovilje. Derfor ønsket vi å fordype oss i om endringen kan forklares med utgangspunkt i motorvognførers risikovillighet og hva som kan forsterke risikovilligheten.

Vi valgte dermed følgende problemstilling:

Endres motorvognførers risikovillighet på veistrekninger med fergeforbindelse?

1.3 Oppgavens oppbygging

I første del av oppgaven ser vi kort på ferjens historie, generell ulykkesstatistikk i Norge, teori om risiko og risikovillighet og hvordan menneskets hjerne fungerer. Neste del presenterer vi metode og funn i undersøkelsen som blir knyttet opp mot teorien. Avslutningsvis drøfter vi funnene våre opp mot teori.

2.0 Bakgrunn for problemområdet

2.1 Kort om ferjens historie og fremtidsutvikling

Å bruke ferje til å transportere biler er noe som hører til fra tidlig 1900-tall og til i dag. Før bilens inntog var fjordene og havet en forbindelsesåre ved bruk av båt til transport av folk og varer. Med bilenes inntog på 1900 tallet kom behovet for ferje. I starten ble det brukt ombygde fiskebåter hvor bilene måtte heises på ved hjelp av kran. De første fergeforbindelsene vi fikk var Salusferjen i Rogaland i 1918 med kapasitet til 3 biler, 1921 ble det ferge i Romsdalsfjorden med kapasitet til 4 biler, 1934 Bastøfjera (Moss – Horten) med kapasitet på 18 biler og 400 passasjerer. Det har vært en enorm økning i antall kjøretøy som krysser fjorder, i 1938 ble det fraktet 345 000 kjøretøy, mens i 1994 var det hele 16 millioner kjøretøy. Ferge som løsning på kryssing av fjorder ekspanderte kraftig fra 1938 til 1970, på det meste hadde vi cirka 300 fergesamband. Disse har fra 1970 tallet gradvis blitt erstattet med bruer og undersøiske tunneler (Statens Vegvesen, 2014, s. 8).

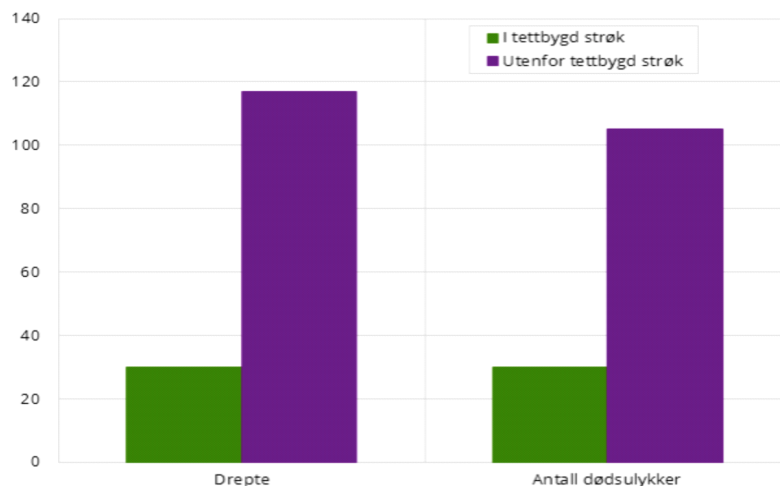
Vi har pr 2012 trafikk på 121 ferjesamband i Norge. Fylkene med flest ferjesamband er Nordland med 28, Møre og Romsdal med 24 og Hordaland med 19. Samtidig er det ikke noe direkte sammenheng mellom antall ferjesamband og trafikkmengde. Møre og Romsdal hadde mest trafikk på ferjesambandene i 2012 med totalt 6 500 000 kjøretøy, Hordaland hadde ca. 3 800 000 kjøretøy, mens Nordland hadde ca. 1 500 000 kjøretøy (Statens Vegvesen, 2014, s. 6).

Vi kan nok se på fergene med mange ulike perspektiver. For noen oppleves det som en flaskehals som burde vært erstattet med bru eller tunnel, mens for andre er det en gylden mulighet til en pause på turen, se den fine naturen, nyte en kopp kaffe og nystekte sveler.

2.2 Generelt om ulykker, strekninger, typer og utvikling i Norge

Veitrafikken i Norge har en visjon om null drepte og hardt skadde, kalt nullvisjonen. Denne visjonen er grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeidet og bygger på tre grunnpilarer; *Etikk*, i form av at tap av liv og varig skade i trafikken er uakseptabelt. *Vitenskapelig*, da tiltak i trafikken skal bygge på kunnskap om hva som virker. *Ansvar*, trafikantene og myndighetene har et felles ansvar for trafikksikkerhet. Ulykkesbildet har i perioden 1970 til 2012 vært positiv i form av at utviklingen fra toppåret 1970 med 560 drepte, 4552 hardt skadde og 7208 lettere skadde i trafikken har gått ned til 145 drepte, 699 hardt skadde og 6713 lettere skadde. Det er nedfelt et etappemål hvor en ønsker at innen 2024 skal antallet drepte og hardt skadde være redusert til maksimalt 500 (Regjeringen, 2013).

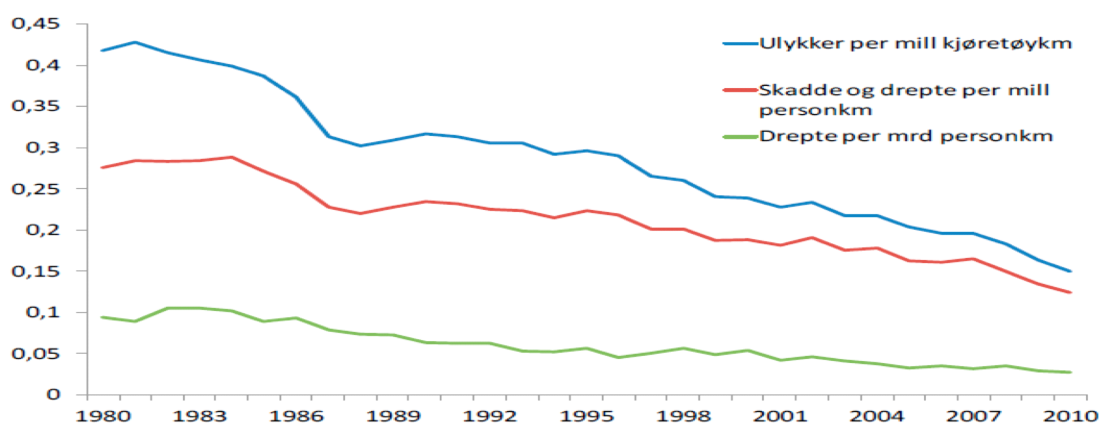
Figur 2. Veitrafikkulykker. Ulykker etter bostedsstrøk. 2014



Figur 1 (Statistisk Sentralbyrå, 2015).

Som vi ser så skjer de fleste dødsulykker i trafikken utenfor tettbebygde strøk. Med andre ord er det på landeveien det skjer flest dødsulykker (SSB, 2015).

I perioden 2005 – 2013 var det 1730 mennesker som omkom i trafikken. Ulykkene fordeler seg mellom 40% møteulykker, 33% utforkjøringsulykker, 12% fotgjengerulykker mens 7% var i kryss. De viktigste medvirkende faktorene knyttet til ulykkene i samme periode var manglende førerdyktighet i 54% av ulykkene, mens 45% av ulykkene skyldtes høy fart etter forholdene, gjerne godt over fartsgrensen (Regjeringen, 2013).



Figur S2 Risikoutviklingen 1980-2010, beregnet med ulike mål for skader og eksponering.

Figur 2 (Bjørnskau, 2011 s.2)

Som vi ser så har vi samtidig i perioden 1980 – 2010 hatt en positiv utvikling knyttet til risikoen for å havne i ulykke i forhold til antall kjørte kilometer. Vi har dessverre ikke funnet noe statistikk som knytter ulykker på strekninger med og uten fergeforbindelse, eller som viser eventuell reduksjon eller økning i antall ulykker om ferjesamband har blitt erstattet med bruer og tunneller.

2.3 Kjøreprosessen

Kjøreprosessen er en sentral del av det å forstå hvordan mennesket fungerer i trafikken som igjen påvirker samspillet mellom trafikantene. Moe (2013) beskriver kjøreprosessen som hvordan en fører *sanser, oppfatter, beslutter og handler* i trafikken. Denne prosessen er i kontinuerlig endring der samspillet og dialogen mellom en som fører, kjøretøy, andre trafikanter, vegforhold og trafikkregulering (Moe, 2013 s. 90 og 93). På sett og vis blir vi som trafikanter fra det øyeblikket vi setter oss inn i bilen og kjører fra A til B tvunget til å bruke denne kjøreprosessen. Hvordan vi bruker den vil variere ut i fra ulike faktorer.

Sanseprosessen beskriver hvordan vi skaffer informasjon om det som skjer utenfor bilen, hvordan bilen reagerer med mer. Syn, hørsel, balanseorgan, ledd og- og muskelsans, lukt, trykk og hudkontakt er alle sanser som gir oss informasjon. Hvordan vi bruker denne informasjonen aktivt og hvordan vi bruker sansene vil være ulikt. Felles for alle mennesker er jo høyere fart vi velger jo mer påvirker det våre evner til å skaffe informasjon. Synssansen er den dominerende sansen. Samtidig blir oppfattelsen vår styrt av vår evne til å sortere alle sanseinntrykkene og gi de mening. Det betyr å kontinuerlig gjennomføre "situasjons- og avviksanalyse" for å få et godt bilde av situasjonen og hvordan det kan utvikle seg videre. Beslutningen blir tatt med bakgrunn i den informasjonen føreren har innhentet gjennom oppfattelsen. Samtidig vil beslutningen i stor grad bli påvirket av førerens hensikter,

kunnskapsnivå, erfaringer, forventninger og tilstand. Med andre ord må føreren planlegge og velge hvilken handling han ønsker å utføre. Handlinger vil være et resultat av hva føreren sanser, oppfatter og beslutter. Denne handlingen vil bli påvirket av hvordan føreren fysisk håndterer og manøvrerer kjøretøyet (Moe, 2013 s. 94).

Videre kan vi se på hvordan vi mennesker oppfatter og beslutter i trafikken. I undersøkelsen som er gjennomført har vi så langt som mulig forsøkt å finne svar på om det skjer noe i risikovilligheten til motorvognførere på strekninger med fergeforbindelse.

2.4 Hva er risiko?

Risiko er et begrep hvor det er faglig uenighet om innholdet. Man er blitt enige om at risiko inneholder følgende elementer: Risiko er definert som sannsynligheten for en uønsket hendelse kan oppstå sett i forhold til konsekvensene av den uønskede hendelsen. Denne uønskede hendelsen kan få to forskjellige utfall, enten materielle skader, eller personlige skader. Videre kan man dele begrepet inn i to hoveddimensjoner som er subjektiv og objektiv risiko. Med objektiv risiko mener vi den målbare konsekvensen av en handling. Dette kan måles med for eksempel statistikk som måler sannsynligheten av at en handling skal få et gitt utfall. Subjektiv risikoforståelse er den enkeltes forståelse av hvor utsatt man vil være for en negativ konsekvens av en handling. Denne risikoforståelsen vil variere siden det ofte er store ulikheter i kognitive og emosjonelle prosesser fra individ til individ (Moe, 2008).

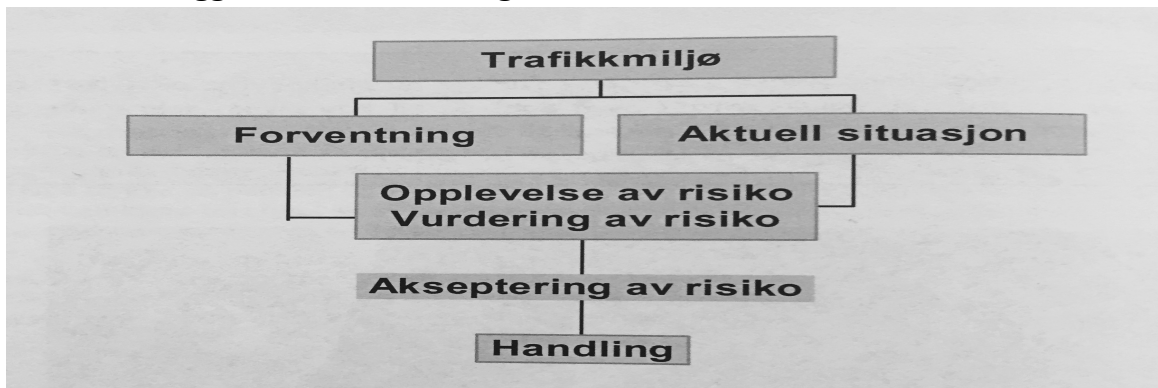


Figur 3. Risikomodellen og dens hovedkomponenter (Moe, 2008, s. 5).

Til slutt har vi den aksepterte risiko. Denne kan variere mye fra person til person siden det vil være store forskjeller i hva hvert enkelt individ aksepterer av risiko. Den aksepterte risikoen

er ikke bare hva hver enkelt aksepterer av risiko, men også hva samfunnet og ulike grupper synes er akseptabelt av en gitt adferd eller aktivitet. Et godt eksempel på hva samfunnet setter som akseptert risiko i trafikken, er for eksempel nullvisjonen som er beskrevet tidligere i oppgaven (Moe, 2008).

2.4.1 Grunnleggende risikovurdering



Figur 4. De viktigste påvirkninger i handlingsforløp i trafikkmiljøet fra observasjon til handling (Moe, 2008, s.66).

Figuren over (Fig .4) kan gi oss et bilde av hva som påvirker prosessen fra føreren har observert trafikkmiljøet til utførelse av handling. Vi kan tenke oss at vi er på vei mot ferjeleiet og er noen minutter for sent ute. På tur mot ferjeleiet har vi noen forventninger om hva som kan møte oss på strekningen. Samtidig kan de ulike situasjonene på strekningen oppfattes forskjellig ut fra førerens erfaringer og kunnskaper. De aktuelle situasjonene kan forstås som oppfattelsesdelen av kjøreprosessen. Slik kan forventningene og den aktuelle situasjonen sees i sammenheng med hvordan føreren opplever og vurderer risiko. Dette kan igjen påvirke hvordan føreren aksepterer risiko. Her vil man kunne finne store forskjeller fra fører til fører. Har man en forventning som ikke samsvarer med den situasjonen du befinner deg i, kan risikoen for feilvurderinger være stor. Videre ser man forventningene i de aktuelle situasjonene opp mot opplevelse og vurderinger av risikoene. Mange forskjellige situasjoner kan oppstå, så det er viktig å forutse konsekvensene som kommer med den sannsynlighetsvurderingen vi gjør når vi ferdes på veistrekning med fergeforbindelse. Føreren har forskjellige motiver for sin kjøring. Hvilken risiko du velger å ta blir påvirket av flere faktorer som vi vil senere ta for oss. Det totale samarbeidet mellom alle faktorene i denne modellen fører til den handlingen som blir gjort (Moe, 2008, s.66-67).

2.5 Modning

Når man er ungdom har man alle de voksnes drifter og lyster som følger med puberteten. Den delen av hjernen som styrer kontrollen over disse følelsene blir imidlertid først utviklet senere. Hos gutter er ikke frontallappen ferdig utviklet før de kommer i 25 årsalderen. Dette vil igjen føre til at de kan ha problemer med å kontrollere egne impulser og det kan være vanskelig å foreta veloverveide avgjørelser siden det kan være vanskelig å forutse konsekvenser av sine handlinger. Betydningen av hvilken emosjonell tilstand de befinner seg i når beslutningen skal tas, betyr også mer når man er ung enn hva de ville ha betydd når man er voksen. Voksne er flinkere til å ikke la emosjoner prege i sine beslutninger enn ungdommene. Hvis ungdommer må ta en avgjørelse under stressende situasjoner, kan også avgjørelsen bli annerledes enn hva det kunne ha blitt under rolige emosjonelle forhold (Moe, 2013).

2.6 Hva er motivasjon og er det noe forskjell på indre og ytre motivasjon?

Motivasjon kan beskrives på mange ulike måter. Ofte ser en på motivasjon som noe som kan sette i gang eller styre atferden vår. En kan se på motivasjon bestående av to deler, en hva som setter oss i gang og påvirker både vår innsats og utholdenhet. Den andre delen handler om hvilken retning motivasjonen påvirker oss i form av mål og valg vi tar (Teigen, 2013).

Motivasjonene kan være så mangt, fra ønske om 15 - 20 min ekstra på hytta eller komme hjem med en tidligere ferge for å rekke en varm middag. Begrunnelsene kan være så forskjellige og individuelt etter hvor "ivrig" en person er på å komme seg hjem. Hva som motiverer føreren og som påvirker reaksjonen er individuelt. Det kan være vanskelig å peke på en bestemt motivasjonsfaktor som årsak til at noen velger en høyere risiko. Samtidig har vi en opplevelse av at motivasjonen for å rekke fergen kan være sterk. Motivasjon kan vi dele opp i to forskjellige retninger, en ytre og en indre motivasjon.

Forskjellen mellom indre og ytre motivasjon er ikke selve handlingen som blir gjort, men bakgrunnen for disse handlingene. Vi kan forklare ytre motivasjoner med at det ligger noe i omgivelsene som motiverer for våre handlinger. Et eksempel kan være at du har et bestemt klokkeslett å forholde deg til. Du kjører veien utover mot Flakk-Rørvik fergen og du vet du er noen minutter for sent ute til å rekke kampstart. Hvis du ikke rekker fergen, så kommer du for sent til fotballkampen og alle lagkameratene blir skuffet. Du tenker altså på andre som en unnskyldning for å velge høyere risiko.

En indre motivasjon går mer på våre egne interesser og nysgjerrighet. Du velger å ta større risiko fordi din egen motivasjon er at du skal rekke den kampen, uavhengig av hva lagkamerater eller andre tenker om dette.

2.7 Flokkmentalitet

Vi mennesker er flokkdyr, fordi vi som flokkdyr har fått flere avkom enn de som levde isolert. Vår råde affektive energi er å reprodusere og overleve. Hvis vi ser tilbake på når *Homo sapiens* kjempet og levde sammen med neandertalerne, hadde kvinner, menn og barn sine bestemte gjøremål. Vi skal ikke lengre tilbake enn 100 år, hvor hver gruppe hadde sine bestemte oppgaver. Kvinner skulle stelle hjemme med barn, mens mannen skulle tjene til livets opphold. I dag har denne stereotype inndelingen av det moderne mennesket begynt å blitt utvasket. Da spesielt med tanke på velstandssamfunnet. Fellesskapet er fellestrekket igjennom utviklingen til det mennesket vi har blitt i dag. Vi har levd sammen med andre og er derfor blitt helt avhengige av andre rundt oss som kan oppfylle de funksjoner som man ikke selv kan bidra til fellesskapet med. Det at vi er avhengige av andre gjør også at vi kan bli påvirket til å ta valg som blir påvirket av de rundt oss siden vi er så avhengig av å forholde oss til et sosialt miljø for å fungere. Dette gjør oss ikke bare sterkere, men også mer sårbar for å bli påvirket av de rundt oss til å ta feil valg.

Hvis en person ikke har tid eller interesse eller mulighet til å ha kunnskap om personer eller en situasjon kan stereotyper oppstå. Med dette menes at man kan adopterer andre personers holdninger. Ofte er det personer som føler seg utrygge i en ny situasjon som tar over andres holdninger, da de ikke vet hvordan de skal forholde seg til en situasjon. Dette kan få personen til å føle en viss trygghet. En av grunnene til dette er at vi ser oss selv i forhold til de andre rundt oss sine reaksjoner. I noen situasjoner kan vi også ta over andres adferd hvis vi finner ut at denne adferden kan hjelpe oss eller være mer hensiktsmessig til å takle en ny situasjon. Dette kan oppstå på bekostning av våre egne holdninger som vi velger å sette til side siden det ikke ville være det som vi finner mest passende i denne situasjonen. Vi ser også at vi har lett for å oppsøke andre som deler våre holdninger og dermed blir også våre holdninger forsterket siden vi hele tiden får bekreftelse på at våre egne standpunkt er de riktige. Dermed er det også vanskelig å endre en holdning siden den kan sitte godt i oss. Undersøkelser viser også at grupper er mer utsatt for å foreta større risiko enn om vi skulle utført handlinger på egen hånd. Noe av forklaringen ligger i at vi føler at gruppen tar skylden og ansvaret. I en gruppe kan det

også oppstå gruppepress slik at de i gruppen som normalt ikke ville ha utført noe, kan bli presset av de andre til å utføre noe de normalt ikke ville ha gjort. (Kallevik og Myhre, 2012)

2.7.1 To typer bilister

Når man er en samhandlingsbilist ligger det i ordet at hovedfokuset er ønsket om å samhandle med andre. For samhandlene er bilkjøring som en dans. Det legges vekt på å være hensynsfull og tenke at det er andre som også danser med oss i trafikken. Ingen ønsker å bli tråkket på tærne og det har disse skjönt. De kan tenke at gleden er å se andre danse sammen med dem (Theisen, 2010).

Går vi over til den andre delen så har vi konkurransemennesker som har en veldig egoistisk tenkning. Med det mener vi at når de ferdes i trafikken har de fokus på at det er de selv som skal fram, og tenker at andre biler er kun hindringer eller konkurrenter. Disse har som regel en kortere lunte, slik at muligheten til å trigge disse er veldig enkelt. Det er nok at de treffer på en bil som kjører for sakte eller kjører litt passivt. De tenker at det er de som er best til å kjøre bil og andre må vike for seg. En person som dette blir også kalt *Sensation seeker*. Dette er en person som har behov for varierte, nye, komplekse og intensive opplevelser og erfaringer, og som er villig til å ta fysisk, sosial og finansiell risiko. Dagfinn Moe forteller at den dyktigste bilkjøreren er samhandlingsbilister av disse to, med begrunnelse av at de har evnen til å ta andres trafikanter perspektiv og reduserer risikoen med å samarbeide (Theisen, 2010).

2.8 Holdninger

Hvordan holdninger påvirker og styrer våre valg i trafikken kan være veldig ulikt. Holdninger stammer fra tidligere minner eller opplevelser fra barndommen som styrer og hjelper hvordan vi forholder oss til personer og situasjoner. Man kan dele holdninger inn i tre deler. *Første del* består av hvilken kunnskap vi har om emnet, altså den kognitive delen. *Andre del* består av hvilke følelser vi har omkring objektet, dette kan være positive- eller negative følelser. Disse følelsene kommer fra tidligere opplevelser og erfaringer og sitter veldig dypt i oss. Dermed er det også vanskelig å endre hvilke følelsesmessige reaksjoner en person har i en gitt situasjon. *Den tredje* delen er den atferdsmessige delen. Holdningen vi har ovenfor en situasjon styrer hva vi velger å gjøre, eller si i en situasjon. Her kommer holdningen til overflaten og det vises hva vi mener eller vil gjøre (Kallevik og Myhre, 2012).

2.9 Hvordan fungerer menneskets hjerne?

For å kunne gjøre rede for risikoendring på veistrekninger med fergeforbindelse og hvorfor førere utviser større risiko i trafikken, er det nyttig å vite hvordan menneskets hjerne er bygd opp og fungerer i disse situasjonene. Handling, emosjoner og tenkning som blir gjort kommer fra hjernen. Hjernen er delt inn i tre deler, en overlevelsesdel, det limbiske system hvor følelser, læring og hukommelse tar sin plass og den logiske del (Neocortex). Mønstergjenkjenning er noe hjernen gjør aktivt hele tiden, den leter etter svar og mening. Arbeidsminnet og langtidsmminnet er sentralt i gjenkjenningen (Moe, 2013).

2.9.1 Hjernens tre hoveddeler

Hjerne kan deles inn i tre hoveddeler: *den første* delen er overlevelsesdelen som ligger i nakken, mellom halsen og hodet. *Den andre* er den emosjonelle hjernen som ligger i midten av de tre hjernene. *Den tredje delen* er hjernebarken som utgjør ca. 80% av hjernen. Vårt ytterste lag Cortex - hjernebarken er et resultat av menneskets evolusjon, denne er det siste tilskuddet til hjernen. Den eldste delen av hjernen går under navnet hjernestammen, dette er overlevelsesdelen i hjernen, og vi kan også si at det er den mest primitive. Denne delen av hjernen har en viktig rolle for menneskets overlevelse. I denne delen av hjernen ligger menneskets flykt- eller kjempetenkning. I midten av hjernen finner vi mellomhjernen også kalt de limbiske system. Denne delen har mange nevralt strukturer som trigger vår kjempe eller flykte reaksjoner. Denne delen av hjernen styrer også våre emosjonelle tilstander som frykt, sinne, sorg, glede og omsorg. Den siste og ytterste delen av hjernen er cortex, denne delen styrer vår logiske tenkning. Denne delen av hjernen er også den nyeste (Moe, D. 2013 s.7-8).

Kjøreprosessen er resultat av samarbeidet mellom alle tre hjernedelene. Vi kommer videre i oppgaven til å ta for oss flere sentrale oppgaver som gjøres i disse hjernedelene, altså hvorfor vi reagerer som vi gjør.

Amygdala er en sentral del av hjernen som vi trenger for å kunne tolke om en situasjon er farlig eller ikke. Den er også sentral i forhold til innlæring siden den er med på og bestemme om det skal utskilles dopamin som er det naturlige belønningssystemet til oss mennesker og bidrar dermed til hvor motiverte vi er. Amygdala har også en viktig rolle for å styre våre emosjonelle reaksjoner (Moe, D. 2008).

2.9.2 Stress og stressreaksjon

Det er ulik forståelse av begrepet stress og hvordan dette kan påvirke oss som mennesker. Stress som begrep og tilstand er mye brukt både i dagligtalen men også i media. Stress defineres som et noe vagt begrep, men som omfatter både en psykisk eller fysiologisk tilstand. Denne tilstanden kan kjennetegnes ved at ytre hendelser eller situasjoner fører til at subjektet opplever en eller annen form for tilstand der en er under press. Dette presset kan oppleves både ubehagelig og belastende for subjektet (Malt, 2014).

Vi opplever daglig mange forskjellige stressende situasjoner, disse situasjonen vil variere i omfang fra å rekke bussen til livstruende hendelser, som å nesten bli påkjørt av en bil. Det som skjer ved en stressreaksjon er at blodtrykket øker. Da starter hjertet å pumpe fortere for å gjøre kroppen klar for en kjemp, eller flykt handling. Blodet pumpes ut til musklene som gjøre seg klar til aktivering og hjernen blir mer forberedt på at nå skjer det noe. Denne reaksjonen varierer opp imot hvor betydelig den ytre faren vurderes til å være. Hvis denne fare er av stor betydning vil kroppen produsere store mengder av adrenalin og noradrenalin. Disse stoffene hjelper til med å være i beredskap og til å takle den utfordringen vi står ovenfor. Erfaringer og kunnskap rundt den aktuelle sitasjonen er avgjørende for reaksjonen. Hvis mennesket blir opplever at denne stressreaksjonen varer over en lengere periode vil dette få konsekvenser. Det kan påvirke konsentrasjonen som igjen fører til at farene for å gjøre feil blir vesentlig større (Malt, 2014).

2.9.4 Nevrotransmittere

For å finne ut hvordan nevrotransmittere blir frigjort i hjernen må vi først vite hvordan dette fungerer. I vårt hode har vi mange hjerneceller. Disse hjernecellene har en figur som heter soma. Hjernecellene har forskjellige former å kan deles inn i bipolar, unipolar, multipolar og pyramidal somaformer. Disse hjernecellene er festet sammen igjennom dendritter og axon som sender elektriske nerveimpulser som en overføring fra celle til celle. Denne overgangen heter synapser. Den elektriske impulsen frigjør kjemiske stoffer og noen av disse stoffene er dopamin, serotonin og adrenalin. Midt inne i disse cellene har vi en kjerne. Inne i denne kjernen har vi noe som gjør hver enkelt individ til den de er. Disse kaller vi kromosomer med DNA og genene våre. Nervesystemet er delt opp i to forskjellige hoveddeler. Det sentrale og perifere nervesystemet. Det perifere nervesystemet er det som har ansvar å styre kroppen til å gjøre det hjernen tenker (Moe, 2013. s. 9-10).

2.9.5 Noradrenalin

Et eksempel på neurotransmittere er noradrenalin. Noradrenalin og adrenalin har stort sett de samme egenskapene, når de blir frigjort vil de føre til økt blodtilførsel til muskler og hjertet. Hjertet vil starte å slå raskere som igjen vil føre til økt blodtrykk. (Berg, 2014). Noradrenalin blir frigjort i kroppen hvis kroppen skal klargjøres for enten kamp eller flukt. Dette er en psykologisk reaksjon på et stimuli som enten er skummelt, mentalt eller fysisk krevende (Cherry, 2016). Dette kan være en innbilt fare så vel som en reel fare. Et godt eksempel på en innbilt fare der kamp og flukt er aktivert, er hos personer som lider av fobier. Her kan personen lide av overdreven redsel for en fare og dermed handle irrasjonelt i forhold til den faren han/hun opplever. Opplevelsen av fare kan også føre til panikkanfall, der de økte mengden av adrenalin og noradrenalin fører til økt oksygenopptak og økt hjerterytme (Cherry, 2016).

2.9.6 Dopamin

Dopamin kan beskrives som menneskekroppens egenproduserte rusmiddel. Dopamin er noe som dannes naturlig i hjernen og er vårt belønningssystem. Denne belønningen vi får vil variere fra hva som blir gjort. Atferdsendringen når du legger merke til ferga legger til kai, vil frigjøre en ekstra stor mengde av dopamin. Som vi tok for oss tidligere så er det i overføringen fra nervecelle til nervecelle hvor synapsene oppstår å det er elektriske impulsen som frigjør kjemiske stoffer kalt neurotransmittere. Et av disse er dopamin. Frigjøringen av dopamin varierer ut i fra hvor motivert individet er til å rekke fergen, men det er denne belønningsfølelsen som trigger oss til å endre atferd. Dopamin kan påvirkes igjennom stimuler som alkohol, narkotika, nikotin, alkohol og ikke minst stress (Dietrichs, 2009).

2.9.7 Kortisol

De fleste har hørt om at når vi blir redde sinte eller stresset blir adrenalin aktivert i kroppen vår. Det er ikke bare adrenalin som blir frigjort, men også hormonet kortisol. Kortisol sin oppgave er å gjøre kroppen klar til kamp eller flukt ved å sette i gang produksjon av glukose som øker blodsukkeret. Dette vil føre til en økt hjerterefrekvens, pustefrekvens eventuelt økt hjerte- og pustefrekvens. Som igjen fører til at enkelte muskelgrupper blir prioritert i form av at de får mer blod. Kortisolutskillelse kan dermed føre til at vi blir urolige og spent i kroppen. Det er ikke bare muskelgrupper som blir prioritert, men også hvilke funksjoner hjernen har mest nytte av for å takle responsen den skal gi. Hvor mye kortisolhormon som skilles ut varierer ved ulike tider på døgnet, vi har høye verdier på morgenen når vi skal våkne og lave verdier på kvelden når vi skal roe ned kroppen og falle i søvn. Kortisol hjelper oss også i

situasjoner der vi skal prestere noe og kan hjelpe oss i disse situasjonene. Man kan finne høye verdier av kortisol hos personer med psykiske lidelser og i etterkant av alvorlige traumatiske hendelser kan man finne høye verdier flere år etter at det skjedde. For høye verdier av kortisol kan føre til svekket immunforsvar og hukommelse og konsentrasjonen (Busterud, 2013).

En stor del av dette kapitlet har drøftet stress og stressreaksjoner, samt den rollen neurotransmittere har som beredskaps forberedende signalstoffer. Det er vesentlig å huske at dette er ikke-bevisste prosesser hvor en selv i liten grad er bevisst hvordan kroppen forbereder seg på kjempe- flykte reaksjoner. Samtidig vil kroppens beredskapsnivå påvirke hjernens evne til analyse av sannsynlighet og konsekvens av uheldige hendelser.

3.0 Metode og metodevalg

For oss var det utfordrende å finne ut hvordan vi skal kunne svare på vår problemstilling. Allerede i utformingen av problemstillingen ser vi at vi har en tanke om at det skjer en endring i risikovilligheten hos motorvognføreren på veistrekninger med fergeforbindelse. Denne førforståelsen kan vi forklare med bakgrunn i egne erfaringer, tanker, opplevelser, observasjoner i trafikken samt forskning og relevant litteratur.

For oss innebar valg av metode utfordringer. Det første valget innebærer en vurdering om vi skal spørre få (i størrelsesorden 10 personer) og grundig, altså bygge arbeidet på en kvalitativ metode, eller ønsker vi å spørre mange (i størrelsesorden 500-1000 personer), med enklere spørsmål og færre svaralternativer, altså bruke en kvantitativ metode. Samtidig drøftet vi om vi skulle bruke observasjon som metode (Dalland, O. 2006).

Valg av metode bør begrunnes i hvordan vi mener den vil gi oss gode data, samtidig som vi får belyst problemstillingen på en faglig relevant måte (Dalland, 2006, s. 71). Det kan gjerne brukes kombinasjoner av ulike metoder, både kvalitative, kvantitative og observasjon (Dalland, 2006). Valg av metode må også vurderes opp mot tilgjengelige ressurser, inkludert et tidsbudsjett som må gi rom for analyse og drøfting. Vi ønsket i starten å gjennomføre en kvantitativ undersøkelse på ferga mellom Flakk og Rørvik i tillegg til å gjennomføre observasjoner av trafikken mellom Trondheim og Flakk, der vi ville fokusere på måling av fart, avstand og måling av atferd. Gjennom samtaler med Dagfinn Moe kom vi frem til at dette vil bli for omfattende.

Vi kom frem til at vi ville gjennomføre en kvantitativ undersøkelse hvor målet var å få rundt 100 respondenter. Her med en tanke om at vi i etterkant av undersøkelsen kan vurdere svarene og da ta et valg om vi vil gå enda grundigere inn på stoffet enten ved å gjennomføre kvalitative undersøkelser i form av intervju eller finne ny kunnskap gjennom litteratur og tidligere forskning.

Å skulle utforme spørreskjemaet var neste utfordring. Her er det alt fra å kunne utforme spørsmålene slik at informantene forstår spørsmålene. Får vi svar på det vi ønsker å finne ut mer om? Unngår vi at undersøkelsen tar for lang tid og informantene går lei? Det er også en utfordring i at hver enkelt som svarer gjerne har en subjektiv forståelse av de enkelte spørsmålene og de kan tolkes ulikt. Det samme gjelder hvordan vi vil lese svarene og statistikken fra undersøkelsen.

Vi brukte nettsiden www.spørreundersøkelser.no som inspirasjon i arbeidet med å finne ut hvordan vi kunne utforme spørreundersøkelsen. Her er alt fra hvordan spørsmålene kunne formuleres til hvilke svaralternativer vi kan bruke. Videre fikk vi tilsendt tidligere spørreundersøkelser gjennomført av Dagfin Moe (vedlegg nr. 2) som vi kunne ta utgangspunkt i.

Vi gjennomførte testing av spørreskjema i papirform blant noen medstudenter ved Nord Universitet avdeling Trafikklærerutdanninga, der gav de oss tilbakemelding på hvordan spørsmålene var formulert og om de forsto spørsmålene våre. Vi ønsket å gjennomføre spørreundersøkelsen elektronisk da dette sparer oss for mye etterarbeid og vi får spurt flere respondenter. Gjennom Nord Universitet avdeling Trafikklærerutdanningen fikk vi tilgang til nettsiden Analyzer til gjennomføring av elektronisk spørreundersøkelse. Det var en utfordring å bli kjent med Analyzer som dataprogram for å lage og gjennomføre spørreundersøkelsen, samtidig er Analyzer slik at det tillate oss også å teste ut spørreundersøkelsen flere ganger før vi publiserte undersøkelsen. Den endelige spørreundersøkelsen med spørsmål og svaralternativer finnes er i vedlegg nr. 1

Spørreundersøkelsen ble gjort tilgjengelig for informantene 11. desember 2015, videre avsluttet vi undersøkelsen 20.januar 2016. Vi valgte å publisere undersøkelsen på facebook og gjorde denne tilgjengelig for venner og bekjente i nettverket. Vi håpet med dette å få svar fra et vidt spekter av ulike personer. Vi var inne på tanken om å gjennomføre spørreundersøkelsen ved Nord Universitet blant våre medstudenter. Her kom vi frem til at Nord Universitet representerer et litt spesielt og lukket miljø hvor svarene kanskje ikke ville

være så representative. Det var 235 personer som klikket seg inn på undersøkelsen. Første spørsmål hadde 177 informanter, mens det siste hadde 152 informanter. Dermed fikk vi ett frafall på totalt 25 informanter under undersøkelsen. Dette frafallet har vi ikke tatt hensyn til under drøftingen av svarene i undersøkelsen da vi anser det som såpass lite.

Vi ser i ettertid at nettverket vårt har ikke vært tilstrekkelig i forhold til å få tak i informanter som tar ferge daglig. Det samme gjelder å nå de i aldersgruppen 18-24 år og de i aldersgruppen 55 år og oppover. Her kunne vi kanskje vært mer aktiv på nettet, kanskje fått publisert undersøkelsen på www.fjord1.no eller på likersider på facebook som "Ferja Flakk – Rørvik". Dette kunne gitt en større og bredere gruppe med informanter i ulik alder, men også i forhold til hvor ofte de tar ferge.

4.0 Resultat

4.1 Informasjon fra bakgrunnsspørsmål

Hele 62,1% av informantene er i aldersgruppen 25 - 39 år, i aldersgruppen 18-24 år er det 12,4% og aldersgruppen 40-54 år er 19,2%. Aldersgruppen 55 år og oppover blir utelatt i den videre drøftinga da den utgjorde bare 5,7% av informantene. I forhold til hvor ofte informantene tar ferge svarer hele 78,9% at de kun tar ferge ved "ferie og utflukter". Det er bare 10,9% av informantene som tar ferge månedlig og 10,3% som tar ukentlig. Ingen av informantene tar ferge daglig (Vedlegg 2).

Kjønnsfordelingen viser at 57,1 % av informantene er menn, mens 42,9% er kvinner. Ut i fra bakgrunns spørsmålene har vi hovedsakelig et grunnlag for å si noe om både kvinnelige og mannlige fører i aldersgruppen 25-39 år, som tar ferge ved "ferie og utflukter". Disse funnene vil bli drøftet senere i besvarelsen. Vi har likevel gjennomført "sammenligninger" i undersøkelsen ved bruk av Enalyzer der vi ser om det er noe forskjell hos informantene i forhold til kjønn, alder og hvor ofte de tar ferge.

Det er flere momenter vi må ta hensyn til i drøftingen av funn i oppgaven. I utgangspunktet er de 152 respondentene som har svart på hele undersøkelsen for lite til å kunne generalisere. Vi skulle også gjerne hatt flere respondenter i aldersgruppen 18-24 år og av de som tar ferge daglig, ukentlig og månedlig. Som beskrevet tidligere i oppgaven ønsket vi blant annet å gjennomføre spørreundersøkelsen på fergesambandet mellom Flakk-Rørvik i Sør-Trøndelag, for å kunne nå flere av de som tar ferge hyppig. Dette ble vi frarådet å gjøre fra vår veileder

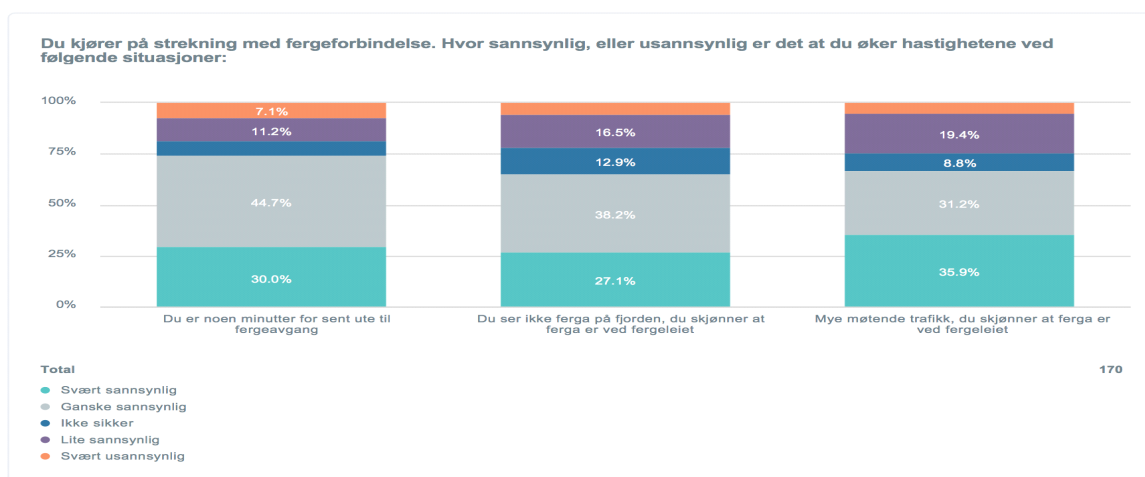
Kåre Robertsen, da han mente folk ikke ville ha tid eller lyst til å svare på en slik undersøkelse.

Vi ser det som en styrke i undersøkelsen at informantene blir informert i innledningen til spørreundersøkelsen at undersøkelsen er helt anonym og vi ikke kan spore hvem svarene kommer fra. Gjennom dette tror vi at informantene har svart ærlig på spørsmålene som er blitt stilt.

Samtidig er det flere av svarene i oppgaven som overrasker oss og som vi har sett lignende i tidligere forskning. Det er også spennende å se på sammenligningene som er gjort i forhold til både kjønn, alder og hvor ofte respondentene tar ferge. Vi vil senere i drøftelsen ta frem de mest spennende funnene.

Vi ser i ettertid at det er flere spørsmål vi gjerne skulle spurt informantene om. Spesielt i forhold til adferd de har til vanlig i trafikken, uavhengig av om de kjører på strekning med fergeforbindelse. Videre skulle vi gjerne spurt om hvordan kjøringen blir påvirket av eventuell planleggingen før kjøring. Om kjøreadferden blir annerledes hvis de legger inn ekstra tid i forhold til å rekke eventuell ferge. Ut i fra svarene vi har fått i undersøkelsen ser vi også at det hadde vært interessant å spurt om hvordan kjøreadferden ellers blir påvirket av tidspress av det å skulle "rekke" noe. Videre ville vi gjerne ha spurt litt om det å rekke ferga oppleves som en så stor "belønning" at det er verdt å ta ekstra risiko.

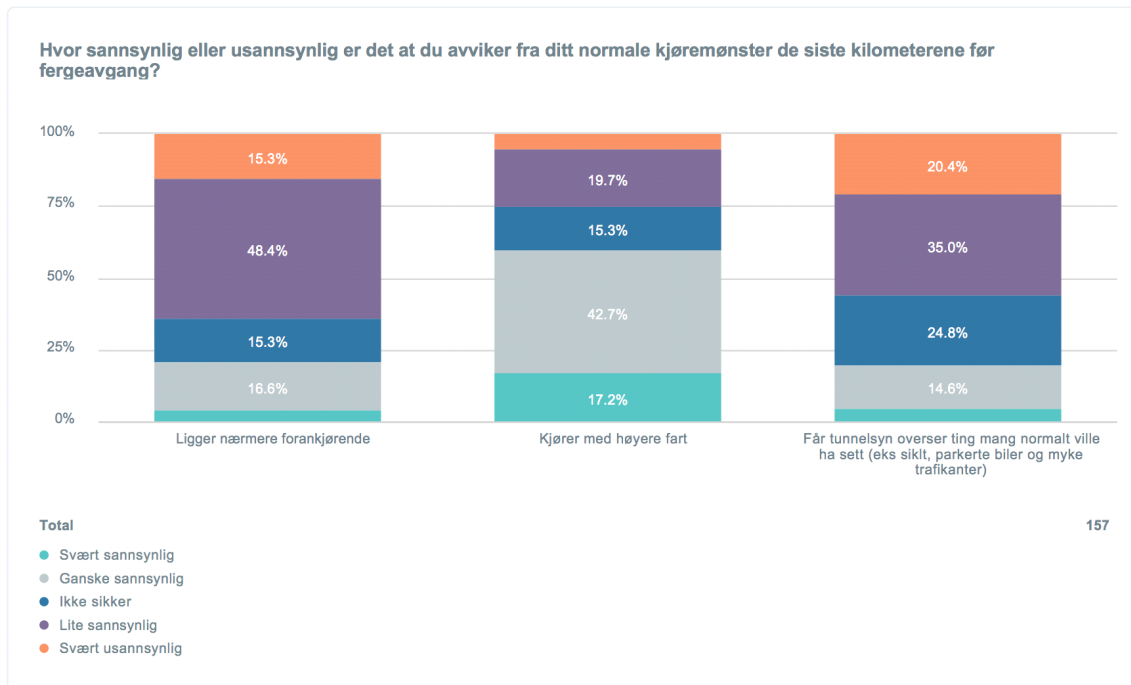
4.2 Hovedfunnene i undersøkelsen



Figur 5. Sannsynlighet for økt kjørehastighet i forbindelse med ferge

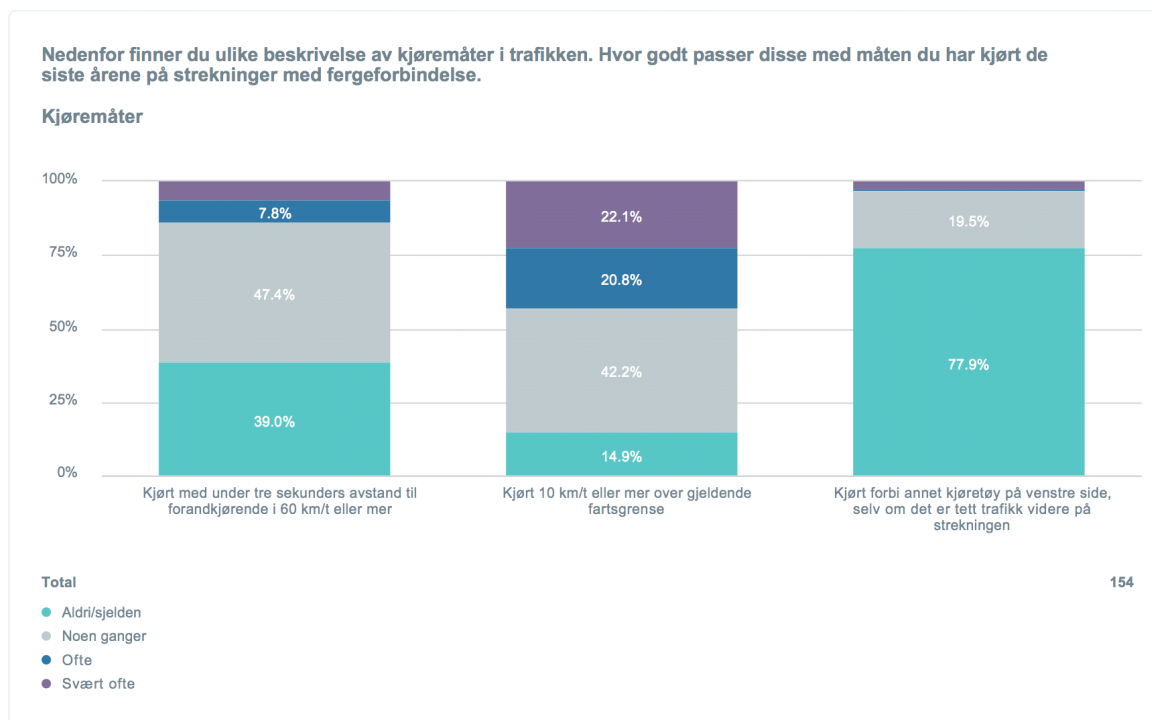
Kommentar: Om vi legger sammen de som har svart svært og ganske sannsynlig på alle tre spørsmålene ser vi at nesten 65-75% av alle respondentene vil øke hastigheten ved

situasjonene beskrevet ovenfor. Det gjelder både i forhold til at de er for sent ute eller at de har en antagelse om at ferga er ved fergeleiet. Spørsmålene er utformet slik at de henvender seg til subjektet, altså den enkelte som svarer på undersøkelsen. Ut i fra tallene ovenfor er det mange som vil øke hastigheten. Felles for alle spørsmålene er at de knyttes til det å ”rekke” ferga.



Figur 6 Sannsynlighet for endret kjøremønster i forbindelse med ferge

Kommentar: Hvis vi ser på de som svært og ganske sannsynlig velger høyere fart, ser at ca. 60% avviker fra sitt normale kjøremønster. Dette stemmer godt overens med hva informantene svarte på spørsmål knyttet til figur 5. Sammenligner vi dette med avstand til forankjørende så ser vi at avstanden til forankjørende ikke minker, derfor kan vi kanskje tenke oss at forankjørende kjører raskere enn normalt kjøremønster. Det kan se ut som det er en ”flokkmentalitet” hvor det er mer akseptert å kjøre raskere på strekninger med fergeforbindelse. Vi blir samtidig overrasket over så stor andel av informantene ikke ser sammenhengen mellom fart og det å ha overblikk i trafikken jamført spørsmål knyttet til "tunnelsyn". Dette kan ha sammenheng med at spørsmålet er litt uklart formulert, dermed har vi valgt å ikke ta det med videre i drøftelsen, siden kan være litt vanskelig å skjønne hva vi faktisk spør etter.

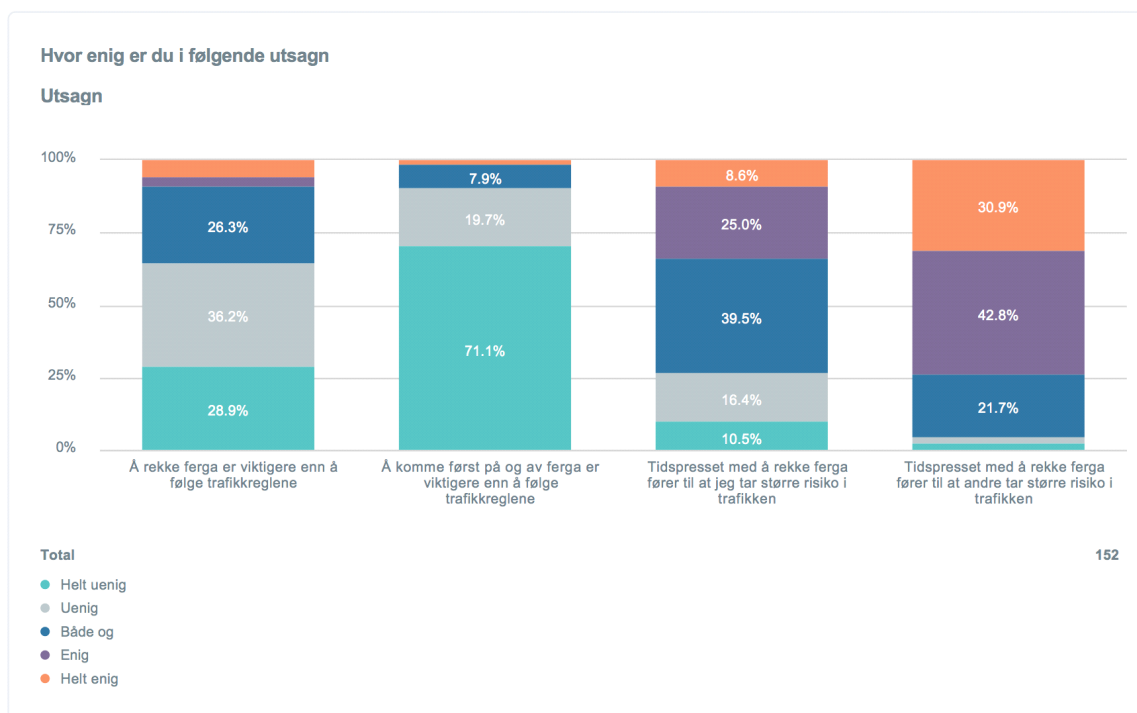


Figur 7 Vanlig kjøremønster for informantene i undersøkelsen

Kommentar:

Første spørsmål i denne figuren omhandler om folk er villige til å velge kortere avstand til forankjørende enn 3 sekunder. Dette er mer en konkretisering av spørsmål enn om de ligger nær forankjørende i figur 6. Hvis vi legger sammen verdiene av de som har svart noen ganger, ofte og svært ofte, er det hele 61% som ligger med under 3 sekunders avstand til forankjørende. Dette stemmer ikke overens med hva informantene svarte på fig 6 der kun 21% svarte svært eller ganske sannsynlig at de ville ligge nærmere forankjørende de siste kilometerne før fergeavgang.

På den neste figuren svarer 42,9% av informantene at de svært ofte, eller ofte kjørte 10km/t over fartsgrensen på strekninger med fergeforbindelse, tar vi med de som svarer noen ganger, blir det hele 85% som svarer at de kjører 10km/t eller mer over fartsgrensen. Det kan virke som de fleste velger å øke hastigheten frem mot fergeleiet, dermed er det ikke noe behov for å ligge nærmere eller å kjøre forbi. På siste spørsmål på figur 7 spør vi om de er villige til å ta en forbikjøring. Her svarer 78% at de aldri eller sjelden vil foreta en forbikjøring under forutsetningen at det er tett trafikk videre på strekningen. Det kan se ut som våre informanter anser det å kjøre forbi som en større risiko enn det å kjøre nærmere forankjørende eller med høy hastighet.



Figur 8 Enighet i forskjellige utsagn omkring kjøreadferd på strekninger med ferge

Kommentar:

Første spørsmål omhandler om det er viktigere å rekke ferge enn å følge trafikreglene. Her svarer 65% at de er helt uenig eller uenige i at det er viktigere å rekke ferga enn å følge trafikreglene. Vi lurer på om våre informanter ikke ser på reglene knyttet til fart og avstand til forankjørende som brudd på trafikreglene og det er derfor de har krysset av på helt uenig eller uenig. Dette tallet stemmer ikke overens med tall tidligere i undersøkelsen som omhandler fart og avstand til forankjørende.

Spørsmålet om det er viktigere å komme av og på ferge først er viktigere enn trafikreglene får vi følgende svarprosent på: 90% mener at de er helt uenig eller uenig i denne påstanden. Så det å komme først av og på er ikke viktig for de aller fleste.

De neste to spørsmålene kan sees i sammenheng. Her spør vi først om tidspresset med å rekke ferga fører til at føreren vil ta større risiko for å rekke ferga. Her svarer 33% helt enig. Men på det neste spørsmålet spør vi om tidspresset med å rekke ferga fører til at andre tar større risiko i trafikken. Her svarer 74% at det at de er helt enig eller enig. Av dette kan man lure på hvorfor det er relativt få som mener at de selv tar en større risiko for å rekke ferga, men de aller fleste mener at andre tar større risiko knyttet til det å rekke ferga.

4.3 Sammenligninger

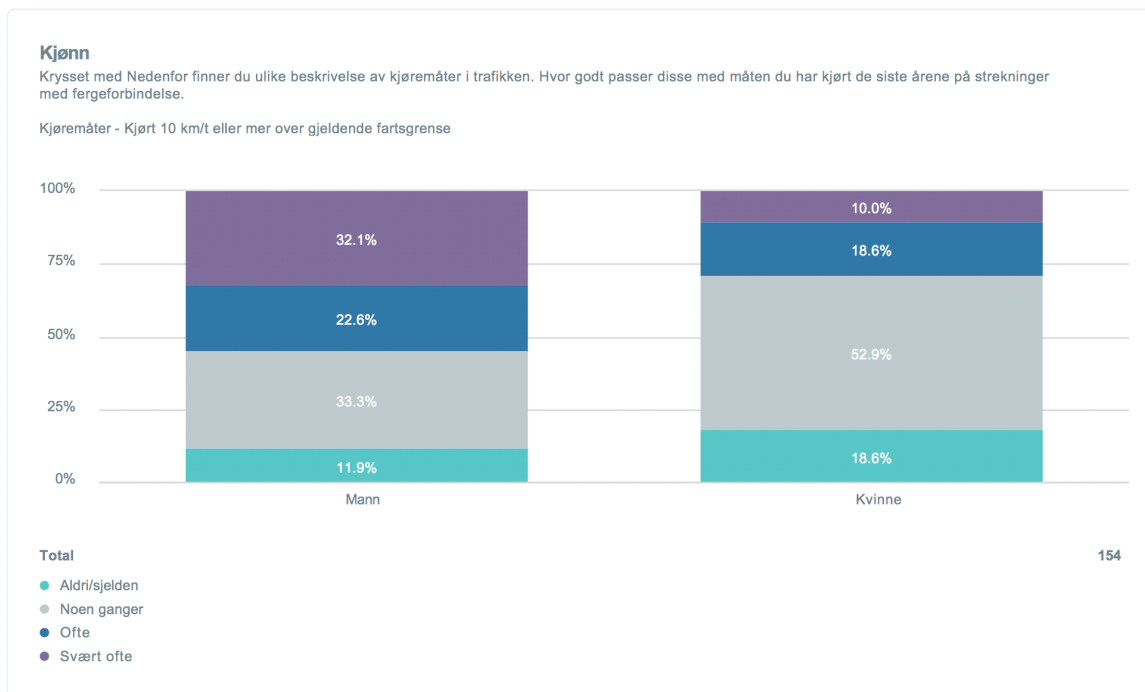
Ved hjelp av Analyzer har vi kunne gjennomføre sammenligninger basert på kjønn, alder og hvor ofte de tar ferge. I og med at fordelingen knyttet til informantens alder var så skjev og med tanke på hvor ofte de tar ferge blir det vanskelig å se konkrete funn ut ifra alder og hvor ofte de tar ferge. Resultatene av disse sammenligninger er nok ikke statistisk signifikant. Samtidig er det noen elementer ved sammenligningene vi ønsker å fremheve.

4.3.1 Kjønn

Fordelingen av svar basert på kjønn var nesten 50/50.

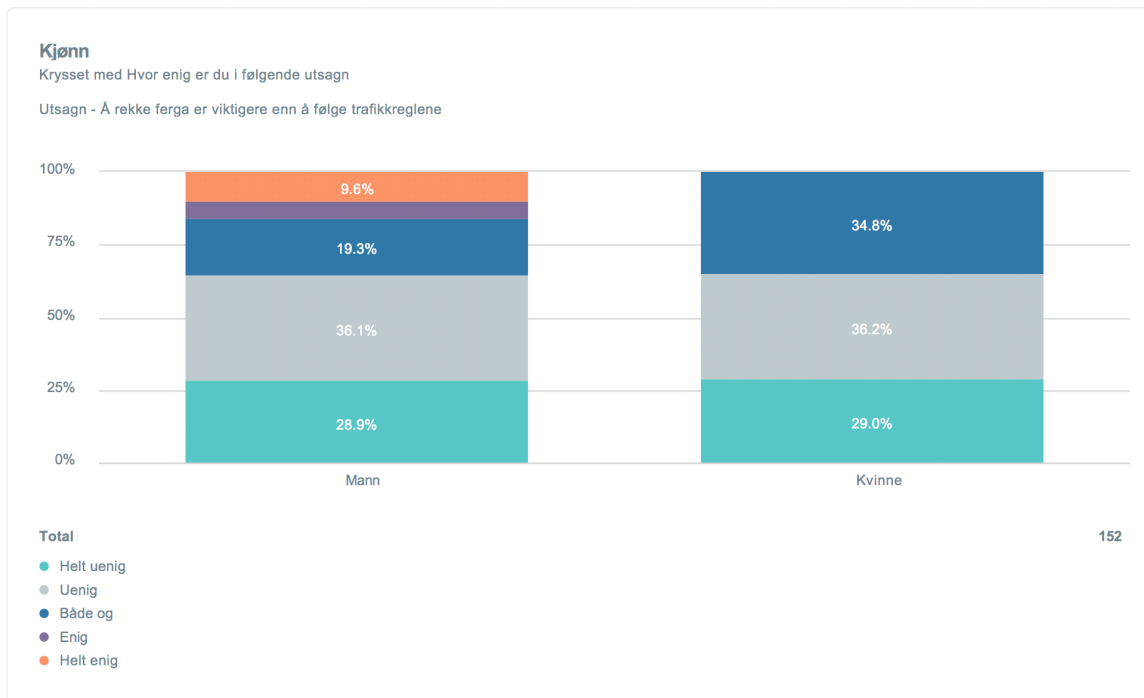
Generelt er fordelingen av svarprosent på de ulike spørsmålene veldig lik uavhengig av kjønn. Samtidig er det gjennomgående en liten prosentandel flere menn som oftere svarer svært sannsynlig, eller svært ofte på flere av spørsmålene knyttet til fart, avstand til forankjørende og det å følge trafikkreglene.

Et spørsmål hvor kjønn skiller seg klart ut er fordelingen av svar på spørsmålet knyttet "kjørt 10 km/t eller mer over gjeldende fartsgrense"



Figur 9. Kjønnfordeling i forhold til vanlig overskridelse av lovlig kjørehastighet

Her ser vi at 54,6% av mennene i undersøkelsen svært ofte eller ofte kjører 10km/t eller mer over gjeldende fartsgrense. Mens bare 28,6% av kvinnene svarer det samme på spørsmålet. Samtidig er det en større andel av kvinnene som svarer noen ganger enn menn.



Figur 10 Kjønnfordeling i forhold til risiko på strekninger med ferge

Vi ser også at det er kun menn som har svart helt enig eller enig på spørsmålet knyttet til "Å rekke ferga er viktigere enn å følge trafikkreglene".

4.3.2 Hvor ofte tar du ferge?

Hovedvekten av informantene tar ferge knyttet til ferie og utflukter. Samtidig ser vi tydelig tendenser til informantene som tar ferge ukentlig. De svarer svært sannsynlig, på spørsmålene knyttet til å øke hastigheten ved ulike situasjoner der de er noen minutter for sent ute eller de skjønner at ferga er ved ferjeleiet. Denne forskjellen er ganske stor i forhold til de som kun tar ferge ved ferie og utflukter.

Det er også flest av de informantene som tar ferge ukentlig som er helt enig i utsagnet knyttet til egen og andres opplevelse av at tidspresset er årsak til at de tar større risiko i trafikken på vei mot ferjeleiet. Dette kan henge sammen med at de tar ferge såpass ofte og har et annet forhold til den. De må være presise med sine valg av avreise tidspunkter for å rekke fergeavgangen siden de ikke rekker jobb eller andre ting om de ikke rekker akkurat den ferga de skal.

4.3.3 Alder

Som tidligere beskrevet er fordelingen knyttet til informantenes alder så ujevn at vi ikke vil vektlegge noe av forskjellen på svar mellom de ulike aldersgruppene. Samtidig ser vi at tendenser til de informantene i aldersgruppa 18-24 år virker usikker, de velger oftere "vet ikke" eller "både og" enn de andre informantene.

5.0 Analyse og drøfting

5.1 Fart

Våre funn i figur 5, som spør om hver enkelt er villig til å øke farten i forskjellige scenarioer. Her ser vi en tydelig atferdsendring som viser at 75% er bevisst på at de øker hastigheten hvis de er for sent ute til fergeavgang. Vi har også relativt høye verdier på de andre spørsmålene der de svarer at de også vil øke farten hvis de ikke ser ferga eller ved at de møter møtende trafikk og skjønner at ferga ligger til kai. Vi har flere spørsmål som spør om hver enkelt vil øke farten i forskjellige situasjoner. I fig. 6 ser vi på hvilken sannsynlighet er det for at føreren avviker fra sitt normale kjøremønster de siste kilometerne før fergeavgangen, og her ser vi at nesten 60% bevisst kjører med høyere fart. I figur 7 ser vi at det kun er 15% som aldri/sjelden velger å kjøre 10 km/t eller mer enn fartsgrensen. Dette taler for de andre funn knyttet til fart.

Som vi ser av disse tallene, er det betydelig tall som underbygger våre antagelser om at folk er i stor grad villige til å øke risikovilligheten i form av at de øker farten for å rekke ferga.

5.2 Tidspress - egen og andres risiko i trafikken

I figur 8 av de to siste grafene kan vi se på hvilken risiko informantene er villig til å ta, og hvilken risiko de mener andre er villig til å ta for å rekke ferga. Det som er interessant er at 33% av informantene som har svart mener at de selv er relativt lite interessert i å utsette seg selv for risiko. Men de mener at hele 74% av sine medtrafikanter er villig til å ta risiko på strekninger med fergeforbindelse. Dette kan virke som en kontrast til det vi fant tidligere i undersøkelsen der 43 - 85% av informantene svarer at de svært ofte, ofte og noen ganger kjører med 10 km/t eller mer over gjeldende fartsgrense. Det kan se ut som om dette er en adferd som ikke forbindes med økt risiko.

Vi ser også av figur 6 at kontrastene med at de ønsker å kjøre hurtigere, men kun fåtallet ca. 20% ønsker å unngå å ligge nærmere forankjørende. Dette kan tyde på at de eller fleste vil øke farten siden avstanden til forankjørende ikke minker.

5.2.1 Å forstå egen opplevelse av tidspresset

Hvis vi ser for oss at den subjektive opplevelsen av tidspress som informantene har svart på kan deles inn i en skala fra 1-10. Hvor 1 tilsvarer at informantene ikke opplever noe tidspress og 10 tilsvarer en opplevelse av stort tidspress. Under har vi forsøkt å forklare våre funn ved å bruke en slik skala.

I skalaen 1-3 kan vi velge å plassere de som var helt uenig og uenig i påstanden ”*Tidspresset med å rekke ferga fører til at jeg tar større risiko i trafikken*”. I dette nivået kan vi se for oss at føreren ikke føler tidspress for å nå fergen. Antall informanter vi kan plassere i denne gruppen er 26,9% av informantene. Det kan tenkes at denne gruppen kan settes i kategorien en samhandlingsbilist, hvor hovedfokuset er å være hensynsfull. De opplever ikke tidspress for å nå fergen og vil heller ikke få aktivisert noe form for utskillelse av adrenalin og dopamin. Belønningen må sees i form av det å komme trygt frem til ferga.

I skalaen 4-7 kan vi plassere de som svarte ”både og” i påstanden ”*Tidspresset med å rekke ferga fører til at jeg tar større risiko i trafikken*”. På dette nivået kan vi se for oss førere opplever et tidspress for å nå fergen, mens dette kan påvirkes til en hvis grad. Antall informanter vi kan plassere i denne gruppen er 39,5%. Vi ser for oss at disse informantene gjerne kan bli påvirket av en ytre motivasjon. Går trafikken rolig frem mot fergeleiet så følger de trafikken og foretar ingen justering i forhold til sin normale kjøreatferd. Samtidig kan det tenkes at disse vil kunne bli påvirket av andre medtrafikanter. Vi kan tenke oss noen gitte situasjoner der disse vil oppleve tidspress som for eksempel økning i møtende trafikk. Som vi har sett på tidligere virker mange av informantene bevisst på at noe kan påvirke dem. Eksempelvis var det hele 75% som økte hastigheten hvis de var noen minutter for sen til ferga på strekninger med fergeforbindelse (Fig 1). Kroppen kan i disse tilfellene produsere en hvis mengde kortisol slik at stresset blir merkbart. Tidspresset er ikke så stort at amygdala blir aktivisert, men vi kan likevel tenke oss at kjøreprosessen blir påvirket på en slik måte at handlingene til føreren endres en hvis grad. Dette kan sette i gang en reaksjon som enten vil være med på å øke førerens risikovillighet, eller styrke den kjøreatferden man har.

I skalaen 8-10 kan vi plassere de som svarte ”enig og helt enig” i påstanden ”*Tidspresset med å rekke ferga fører til at jeg tar større risiko i trafikken*”. I dette nivået tar 33,6% av

informantene større risiko i trafikken for å rekke ferga da de opplever at tidspresset er høyt. Disse kan vi se på som *sensation seekers* som setter fremkommelighet høyt, har også gjerne en stor indre motivasjon og tar gjerne en større risiko knyttet til det å skulle rekke noe. Her kan det tenkes at kroppen begynner å produsere store mengder kortisol, som igjen begynner å trigge noradrenalinnet. Sanserinstrykket har nå trigget den raske veien vi har til en handling, det er to veier til hvilken handling man velger. Hvis føreren har en tilstrekkelig indre motivasjon og føler et stort nok tidspres og mener straffen er såpass stor hvis man ikke rekker akkurat denne fergen kan det tenkes at man aktiverer kjemp- eller flykttenkning. Da blir inntrykket behandlet den raske veien ved at amygdala slår alarm og tar avgjørelsen om hvilken handling som vil passe best. Denne følelsen vi opplever vil hjelpe oss å konsentrere oss bedre, men også at en lettere ikke tenker konsekvenser, eller lover og regler. Denne atferdsendringen kan forklares med at dopamin som utskilles ved en form for belønning som føreren kanskje har opplevd tidligere ved å rekke ferga frister til gjentakelse. Dopaminfrigjøringen og endringen i atferden vil variere fra person til person. Tidligere erfaringer rundt dette vil lettere kunne føre til gjentakelse, spesielt hvis en har kunnskap om at dette ”har gått bra”. Disse kunnskapene kan gjerne knyttes til at flere av informantene i undersøkelsen ikke ser noe risiko i det å ligge nærmere forankjørende kjøre med høyere fart for å nå fergen. Dette kan igjen være med på å påvirke holdningene til flere av trafikantene ved at de gjerne har en opplevelse av å lykkes i å nå ferga ved å øke hastigheten.

5.2.2 Å forstå andres opplevelse av tidspresset

Et annet funn som ble gjort er knyttet til figur 8. Der ble informantene spurt om de, altså subjektet i spørreundersøkelsen mente andre tok større risiko knyttet til det å rekke en fergeavgang. Her mente hele 74% av informantene at de andre tok en større risiko knyttet til det å rekke en fergeavgang. Vi synes dette virker litt motstridende da de fleste informantene svarte at de valgte en høyere fart på strekninger med fergeforbindelser. Dette fører til at når de skulle svare på om de mener om fart er knyttet opp imot risiko, mener altså en ganske stor andel av de som svarte at de selv ikke tar en større risiko knyttet til å rekke en fergeavgang ved å øke farten. Mens de igjen mener at de rundt seg velger å ta større risiko ved å øke farten. Kan man forklare dette funnet ut ifra manglende selvinnsikt? Mener informantene at det å velge en høyere fart ikke medfører at de tar større risiko?

Vi har også en annen teori om hvorfor dette oppstår: Siden informantene mener at de rundt seg tar en større risiko, kan flokkmentalitet spille inn. Man speiler seg i de rundt seg sine

handlinger og det kan derfor tenkes at man adopterer deres handlinger. Hvis tilstrekkelig mange rundt dem øker farten kan dette være nok til at man opplever et press for å følge flokken og dermed kan våre opprinnelige holdninger bli endret slik at vi ikke hindrer andre i å komme frem. Dette kan også oppstå uten at personen er klar over at de også øker farten, siden man følger flokken og legger ikke særlig merke til hva man selv gjør. Som igjen kan medføre at den subjektive risikoforståelsen og den aksepterte risikoen til informantene forandres fra det man opprinnelig hadde.

6.0 Avsluttende refleksjoner

Ut ifra tallene kan det virke som de fleste informantene våre tenker det ikke er så farlig å øke farten på en strekning med fergeforbindelse. Det kan virke som de fleste tenker at andre velger å ta en større risiko og det er dermed greit at også de gjør det. Kan det da tenkes at denne oppførselen blir forsterket og man velger å adoptere andres kjørestil og flokkmentalitet vil kunne bidra til dette. Hvilket aksepterte risiko man velger å ha kan påvirkes av andre rundt seg. Dannes det kø bak seg kan gruppepress og flokkmentalitet virke styrende for hvilket akseptert risikonivå man velger å ha. Den aksepterte risikoen kan enten forsterke sitt opprinnelige standpunkt eller forandres ved ulike faktorer som informantene ikke er klar over som; stress, indre og ytre motivasjon, holdninger, alder, gruppepress, eller utskillelse av dopamin, noradrenalin og kortisol. Som vi ser er det mange forskjellige faktorer som er med på å påvirke våre være avgjørelser og dermed våre handlinger i kjøreprosessen.

Det virker som en stor gruppe bilister velger å kjøre med høyere hastighet og lar seg påvirke av hverandre. Som vi har sett er det en rekke faktorer som er med på enten å kontrollere vår risikoatferd eller kan forsterke denne adferden. Akkurat hvorfor vi finner såpass stor svarprosent som er villig til å ta en større risiko på strekninger med fergeforbindelser er usikkert. Vi har presentert en rekke mulige momenter som er med å påvirke våre valg av fart men vi klarer ikke å peke på at en faktor er mer skyldig enn de andre. Det kan virke som de fleste informantene våre tenker at det er en relativt hard straff forbundet med å ikke nå fergeavgangen, slik at de går til ytterligheter for å unngå dette.

Ut fra vår hypotese om endres førerens risikovillighet på strekning med fergeforbindelse kan vi ut ifra informantene si at føreren øker sin risikovillighet, for oss så virker tidspresset og andres medtrafikanter adferd som faktorer som påvirker informantenes risikovillighet i vesentlig grad. Samtidig er det et så lite utvalg informanter at vi ikke kan generalisere.

6.1 Videre forskning?

Vi skulle gjerne hatt flere informanter i aldersgruppen 18-24 år da det er forskning og statistikk som viser at disse er en gruppe som gjerne tar høyere risiko i trafikken. Samtidig viser flere av funnene at menn tar større risiko i trafikken enn kvinner som tidligere nevnt. Forskjellen mellom de som tar ferge ukentlig og de som kun tar ved ferie og utflukter er verdt å påpeke. Om vi skulle gjennomført undersøkelsen igjen ville vi gjerne ha nådd gruppa som tar ferge daglig og ukentlig ved å nå et bredere publikum enn vi gjorde ved å bruke vårt nettverk. Videre har vi blitt bevisstgjort hvordan tidspress påvirker informantene til å ta høyere risiko i trafikken. Vi vil ta med dette inn i fremtidig yrkesutøvelse som trafikklærere og forsøke å fordype oss enda mer i hvordan tidspress kan påvirke egen og andres kjøreprosess. Vi ser også at en så enkel mekanisme som en ferjerute kan påvirke kjøreadferden i ganske vesentlig grad hos ganske store grupper bilførere. Det gir grunn til å reflektere over andre, og mer sammensatte forhold som også vil kunne endre kjøreadferd. En økt bevissthet omkring slike forhold utenfor trafikkbildet kan påvirke kjøreadferd, risikovilje og i siste instans ulykkesfrekvens. Å fremme refleksjon hos en selv og andre kan være med på å redusere risikoen i slike situasjoner, ikke bare i forbindelse med kjøring på strekninger med fergeforbindelse, men også i livet generelt.

Litteraturliste

Bøker:

Dalland, O. (2000). *Metode og oppgaveskriving for studenter. 3.utg.* Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.

Kallevik, S. A., & Myhre, G. (2012). *Transportpsykologi.* Fagbokforlaget

Moe, D. (2013) *Kjøreprosessen.* Trondheim

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

Statens Vegvesen. (2014). *Ferjeleiers landområder.* Statens Vegvesen

Statens Vegvesen. (2014). *Ferjestatistikk 2012.* Trondheim: Statens Vegvesen

Nettsider:

Berg, J.P. (2014, 07.11). Noradrenalin. Hentet 11.02 2016, fra <https://sml.snl.no/noradrenalin>

Busterud, K. (2013, 14.04). Kortisolets stressende rolle. Hentet 10.12 2016 fra <http://www.abcnyheter.no/livet/2013/04/14/171249/kortisolets-stressende-rolle>

Bjørnskau, T. (2011). *Risiko i veitrafikken 2009 – 2010.* Hentet 12.01.2016 fra <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/TØI%20rapporter/2011/1164-2011/Sammendrag.pdf>

_Cherry Kendra. (2016, 18.01). What is the fight-or-flight response? Hentet 04/02-2016, fra <http://psychology.about.com/od/findex/g/fight-or-flight-response.htm>

Dietrichs, E. (2009, 14.02). Dopamin. Hentet 07.02 2016, fra <https://snl.no/dopamin>

Malt, U. (2014, 07.11). Stress. Hentet 07.02 2016, fra <https://sml.snl.no/stress>

Regjeringen.no. (2013). *Sikrere i trafikken - interaktiv grafikk.* Hentet fra https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/veg_og_vegtrafikk/sikker-i-vegtrafikken/sikrere-i-trafikken--interaktiv-grafikk/id763292/

Statistisk sentralbyrå. (2015). Veitrafikkulykker med personskaade, 2014. Hentet fra <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar/2015-05-29>

Teigen, K.H. (2013, 05.12). Motivasjon. Hentet 05.02 2016, fra <https://snl.no/motivasjon>

Theisen, M. (2010, 10.07.). Hissigpropper gjør nordmenn reddest på veien. VG. Hentet fra <http://www.vg.no/forbruker/bil-baat-og-motor/bil-og-trafikk/hissigpropper-gjoer-nordmenn-reddest-paa-veien/a/10002822/>

Figurer:

Figur 1 Veitrafikkulykker. Ulykker etter bostedsstrøk 2014 (Statistisk Sentralbyrå, 2015).

Figur 2 Risikoutvikling 1980-2010, beregnet med ulike mål for skader og eksponering. Drepte og skadde i sammenheng med kjørte km (Bjørnskau, 2011 s.2)

Figur 3 Risikomodellen og dens hovedkomponenter (Moe, 2008, s. 5).

Figur 4 De viktigste påvirkninger i handlingsforløp i trafikkmiljøet fra observasjon til handling (Moe, 2008, s.66).

Resultat fra Analyser –spørreundersøkelse

Figur 5 Sannsynlighet for økt kjørehastighet i forbindelse med ferge

Figur 6 Sannsynlighet for endret kjøremønster i forbindelse med ferge

Figur 7 Vanlig kjøremønster for informantene i undersøkelsen

Figur 8 Enighet i forskjellige utsagn omkring kjøreadferd på strekninger med ferge

Figur 9 Kjønnfordeling i forhold til vanlig overskridelse av lovlig kjørehastighet

Figur 10 Kjønnfordeling i forhold til risiko på strekninger med ferge

Samtykke



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

Forfatter(e): TARJEI ROALD BERN,
VIKTOR MOXNES, HÅVARD SNEVE

Norsk tittel: Endres motorvognkjørens
risikovillighet på veistrekninger med
fergeforbindelse?

Engelsk tittel: Is motor vehicle drivers willingness to
take risks on roads changed in connection
with ferry connections?

Studieprogram: Nord Universitetet Avd. Trafikkøres

Emnekode og navn: TLB 251

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

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

Kan frigis fra: 26/02-2016

Dato: 24/02-2016


underskrift


underskrift


underskrift

underskrift

Vedlegg:

Vedlegg 1 – Spørreundersøkelsen.

Kjøreatferd på veistrekninger med fergeforbindelse

Hei medtrafikanter.

Vi er tre studenter fra Høyskolen i Nord Trøndelag (HiNT) avdeling Trafikklærerutdanning. Som en del av studiet skal vi skrive kandidatoppgave knyttet til temaet trafikk.

Vi ønsker å se på "Bilføreres kjøreatferd på veistrekninger med fergeforbindelse". Her ønsker vi å belyse bilførerens risikovillighet og om den endres på veistrekninger med fergeforbindelse.

Alle svar vil bli behandlet anonymt og kan ikke spores tilbake til deg som svarer.

Hilsen

Viktor Moxnes

Håvard I. Sneve

Tarjei Roald Bern

1. Kjønn

(Oppgi kun ett svar)

Mann

Kvinne

2. Alder

(Oppgi kun ett svar)

18 - 24 år

25 - 39 år

40 - 54 år

55 - 69 år

over 69 år

3. Hvor ofte tar du ferge?

(Oppgi kun ett svar)

Daglig	Ukentlig	Måntlig	Kun ved ferie/utflukter
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Du kjører på strekning med fergeforbindelse. Hvor sannsynlig, eller usannsynlig er det at du øker hastighetene ved følgende situasjoner:

(Oppgi kun ett svar pr. spørsmål)

	Svært sannsynlig	Ganske sannsynlig	Ikke sikker	Lite sannsynlig	Svært usannsynlig
Du er noen minutter for sent ute til fergeavgang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du ser ikke ferga på fjorden, du skjønner at ferga er ved fergeleiet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mye møtende trafikk, du skjønner at ferga er ved fergeleiet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Hvor sannsynlig eller usannsynlig er det at du avviker fra ditt normale kjøremønster de siste kilometerene før fergeavgang?

(Oppgi kun ett svar pr. spørsmål)

	Svært sannsynlig	Ganske sannsynlig	Ikke sikker	Lite sannsynlig	Svært usannsynlig
Ligger nærmere forankjørende	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjører med høyere fart	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Får tunnelsyn overser ting	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

mang normalt
ville ha sett
(eks skilt,
parkerte biler
og myke
trafikanter)

6. Nedenfor finner du ulike beskrivelse av kjøremåter i trafikken. Hvor godt passer disse med måten du har kjørt de siste årene på strekninger med fergeforbindelse.

Kjøremåter

(Oppgi kun ett svar pr. spørsmål)

	Aldri/sjelden	Noen ganger	Ofte	Svært ofte
Kjørt med under tre sekunders avstand til forankjørende i 60 km/t eller mer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjørt 10 km/t eller mer over gjeldende fartsgrense	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kjørt forbi annet kjøretøy på venstre side, selv om det er tett trafikk videre på strekningen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Hvor enig er du i følgende utsagn

Utsagn

(Oppgi kun ett svar pr. spørsmål)

	Helt uenig	Uenig	Både og	Enig	Helt enig
Å rekke ferga er viktigere enn å følge trafikkreglene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Å komme
først på og av
ferga er
viktigere enn
å følge
trafikkreglene

Tidspresset
med å rekke
ferga fører til
at jeg tar
større risiko i
trafikken

Tidspresset
med å rekke
ferga fører til
at andre tar
større risiko i
trafikken

Takk for din deltakelse i denne undersøkelsen.

Takk for din deltakelse i denne undersøkelsen.

Vedlegg 2 – Spørreskjema tilsendt fra Dagfin Moe 6. Nov.2015

1. Kjønn?	Gutt	Jente

1. Hvor gammel er du?	16år	17år	18år (eller eldre)

1. Kryss av for hvilken kommune du bor i nå mens du går på skole.

Andebu, Horten, Hof, Holmestrand, Lardal, Larvik, Nøtterøy, Re, Sande, Sandefjord, Stokke, Svelvik, Tjøme og Tønsberg.,

1. Kryss av for hvilken vgs skole du går på..

Færder, Greveskogen, Holmestrand, Horten, Nøtterøy, Re, Sande, Sandefjord, Thor Heyerdal

1. Hvilken linje går du på i videregående skole?	Allmenfaglig	Yrkesfaglig

1. Har du mopedførerbevis	Ja	Nei

1. Under opplæring moped	Ja	Nei

1. Har du førerkort bil	Ja	Nei

1. Hvor ofte kjører du bil?.					
	Hver dag	2-3 ganger i uka	1 gang i uka	1-2 ganger i mnd	Sjelden/aldri

1. Er du under opplæring klasse B	Ja	Nei

1. Hvor ofte driver du privat øvelseskjøring					
	Hver dag	2-3 ganger i uka	1 gang i uka	1-2 ganger i mnd	Sjelden / aldri

1. Har du i løpet av det siste året vært utsatt for eller vært med på følgende som passasjer i bil sammen med jevnaldrende?				
Diverse hendelser	Nei	En gang	To ganger	Tre eller flere ganger
a. Trafikkulykke hvor du eller andre måtte til legevakt eller ble innlagt på sykehus?				
Trafikkulykke hvor det bare ble materiell skade (ikke legevakt)?				
a. Vært passasjer i bil der føreren var påvirket av alkohol?				
a. Vært passasjer i bil der føreren var påvirket av stoff (hasj, amfetamin, annet)?				
a. Vært passasjer i bil der farten har vært over 120 km/t?				
a. Vært passasjer i bil der det ble drevet kappkjøring med andre?				
a. Vært passasjer i bil hvor det var nære på at det kunne blitt en ulykke?				
a. Har vært veldig redd pga farlig kjøring?				
a. Latt være å ha på meg belte i forsetet?				
a. Latt være å ha på meg belte i baksetet?				

a. Har vært passasjer i bil der føreren har vært ”veldig trett”, men likevel fortsatte å kjøre?				
a. Har vært passasjer og selv oppildnet føreren til å kjøre fortere?				
a. Har opplevd at andre passasjerer har oppildnet føreren til å kjøre fortere?				
a. Har vært passasjer i bil som ble stoppet av politiet pga farlig kjøring?				
a. Har vært passasjer i bil der fører sovnet bak rattet under kjøring?				

1. Ta utgangspunkt i de erfaringer du har fra kjøreturene med dine venner i løpet av <u>det siste året (jamfør spm 9).</u>				
Hvor mange ganger har følgende forhold / situasjoner oppstått?	Nei	Èn gang	To ganger	Tre eller flere ganger
a. Har du noen gang bedt føreren dempe farten				
a. Har du noen gang bedt føreren stoppe for å sette deg av på grunn av farlig kjøring?				
a. Har du noen gang valgt å ikke sitte på med en fører pga tidligere farlige kjøreturer?				
a. Har du sagt i fra til fører at han ikke skulle kjøre pga tretthet?				
a. Har det hendt at du har bedt føreren bruke bilbelte under kjøringen?				
a. Har det hendt at du har bedt andre i bilen bruke bilbelte under kjøringen?				
a. Har det hendt at andre har bedt deg om å ta på belte?				
a. Har du noen gang sagt ifra for å stoppe føreren fra å kjøre påvirket av alkohol?				
a. Har du noen gang sagt ifra for å stoppe føreren fra å kjøre påvirket av stoff?				
a. Har du diskutert med venner hvor farlig bilkjøring kan være?				

a. Har du opplevd andre som har sagt i fra til fører om å dempe fart, bruke belte, ikke kjøre stoffpåvirket eller pga tretthet?				
---	--	--	--	--

1.			
2. Situasjoner der passasjer har sagt i fra? (sagtfra multi)			
	Ja	Nei	
a. Fører dempet farten			
a. Fører satte meg av			
a. Fører lot være å kjøre pga tretthet			
a. Fører tok på bilbelte			
a. De andre tok på bilbelte			
a. Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket			
a. Fører lot være å kjøre stoffpåvirket			
a. Ingen			

1.			
2. Har du opplevd at føreren hørte etter og gjorde det du bad om når du sa ifra?			
	Ja	Nei	
a. Fører dempet farten			
a. Fører satte meg av			
a. Fører lot være å kjøre pga tretthet			
a. Fører tok på bilbelte			
a. De andre tok på bilbelte			
a. Fører lot være å kjøre alkoholpåvirket			
a. Fører lot være å kjøre stoffpåvirket			

a. Ingen			
----------	--	--	--

1. Hvordan opplevde du situasjoner der du eller andre har sagt ifra til føreren?					
	Helt uenig	Uenig	Både/og	Enig	Helt enig
a. Jeg synes det var vanskelig å si ifra					
a. Noen ganger var det pinlig/dumt å si ifra					
a. Jeg må gjenta og si ifra flere ganger før fører hørte etter					

1.			
2. på hvilken måte har du sagt ifra?			
	Ja	Nei	
• Jeg har brukt tekstmeldinger til å si ifra med			
• Jeg har ringt opp på mobilen for å si ifra			
• Jeg har sagt ifra direkte ansikt til ansikt			
• Jeg har fysisk grepet inn for å stoppe fører			

1.			
2. Hvordan opplever du situasjoner der andre sier i fra?			
	Ja	Usikker	Nei
At andre sa i fra synes jeg var flott			

1.			
2. Hvordan opplever du situasjoner der andre sier i fra?			
	Ja	Usikker	Nei
• At noen sier i fra er blitt akseptert			
• Det er letter for ei jente å si ifra enn en gutt			

• Mannlige førere blir det oftere sagt i ra til enn kvinnelige			
• Mannlige førere reagerer mer negativt på at noen sier i fra			

1.			
2. Kommentarer vedrørende passasjerrollen			

1. I hvilke sammenhenger er og hvor ofte pleier du å sitte på med jevnaldrende. Velg et omtrentlig gjennomsnitt per uke.				
	Sjelden /aldri	1-2 ganger i uka	3-5 ganger i uka	Hver dag
• Kjøring til og fra treningsaktivitet				
• Kjøring til og fra kafe, kino etc				
• Kjøring til og fra skole.				
• Kjøring til og fra vennebesøk				
• Kjøring til og fra fest				
• Kjøring til og fra butikk for å handle mat/klær etc				
• Sitte i bilen og prater/spiller musikk etc				
• Ok å kjører rundt uten noe klart mål				

1. Hvor lang tid bruker du å tilbringe i bilen i følgende sammenhenger. Vurder omtrentlig tidsforbruk tur-retur for èn slik kjøring.				
	Under 30 minutter	30 minutter til èn time	1-2 timer	Mer enn 3 timer
• Kjøring til og fra treningsaktivitet				

• Kjøring til og fra kafe, kino etc				
• Kjøring til og fra skole.				
• Kjøring til og fra vennebesøk				
• Kjøring til og fra fest				
• Kjøring til og fra butikk for å handle mat/klær etc				
• Sitte i bilen og prater/spiller musikk etc				
• Ok å kjører rundt uten noe klart mål				

1. Hvor ofte er du ute nattertid (etter klokken 2400) i forbindelse med ungdomsarrangementer eller fester på følgende tidspunkter? Ta utgangspunkt i en typisk måned, dvs august 2004.				
	Aldri	En gang i måneden	2 ganger i måneden	3-4 ganger i måneden
• Mandagskvelder				
• Tirsdagskvelder				
• Onsdagskvelder.				
• Torsdagskvelder				
• Fredagskvelder				
• Lørdagskvelder				
• Søndagskvelder				

1.			
2. Hvordan kommer du deg hjem hvis du har vært på fest eller annet type arrangement, eller bare vært sammen med venner hjem til noen?			
Spørsmål	Ja, ofte	Noen ganger	Sjelden /aldri
a. Jeg sitter på med jevnaldrende venner.			

a. Jeg sitter på med jevnaldrende som jeg ikke kjenner			
a. Mor/ far / søsken kommer og henter meg			
a. Jeg tar bussen			
a. Jeg tar taxi			
a. Jeg haiker			
a. Jeg går eller sykler hjem			

1.			
2. Hvor er du oftest på fest?			
Spørsmål	Aldri	Noen ganger	Ofte
Privatfester/arrangementer			
Tønsberg sentrum			
Sandefjord sentrum			
Larvik sentrum			
Stavern sentrum			
Stokke sentrum			
Andebu sentrum			
Svarstad			
Hof sentrum			
Svelvik sentrum			
Sande sentrum			
Drammen sentrum			
Holmestrand sentrum			
Horten sentrum			
Åsgårdstrand			
Hvittingfoss			
Kongsberg			
Oslo			
Tjøme sentrum			

1.			
2. Hvem sitter du mest på med når dere er ute og kjører med jevnaldrende?			
Spørsmål	Ja	Nei	Det varierer
• Jeg sitter mest på med mannlige førere			
• Jeg sitter mest på med kvinnelige førere			
• Jeg sitter mest på med førere jeg kjenner godt			
• Vi er vanligvis 3 - 4 personer i bilen			
• Vi er de samme vennene i bilen hver gang			

1. Hvor stor betydning har følgende egenskaper ved en bil for deg? Kryss av på skalaen fra 1 - 6 for hver av momentene / egenskapene.						
	1. Ikke stor betydning	2	3	4	5	6. Meget stor betydning
• Utseende mht tøff/stilig						
• Godlyd fra motor/eksosanlegg						
• Fargevalg						
• Brede lavprofildekk og aluminiumsfelger						
• Motorstyrke/hestekrefter						
• Bilmerke						
• GT- eller sportsmodell						
• Forbruk drivstoff						
• Kollisjonssikkerhet						
• Sotete ruter						
• Senket med stiv avfjæring						

• Musikkanlegg						
• Spoiler / vinge						

1. Hvor enig er du i følgende utsagn. Selv om du ikke har vært med på eller gjort alt dette, så gjør deg opp en mening som du krysser av for.					
Utsagn	Helt uenig	Uenig	Både/ og	Enig	Helt enig
a. Å kjøre fort er å risikere en for tidlig død.					
b. Å bruke bilbelte i 30-50 soner er viktig.					
c. Det bekymrer meg at så mange ungdommer dør og invalidiseres i trafikken.					
d. Å kjøre bil med 0,3 - 0,4 i promille er ulovlig, men påvirker kjøredyktigheten lite.					
e. Å prøve et narkotisk stoff noen ganger er ikke så farlig.					
f. Å bli trykt tilbake i setet under en kraftig fartsøking med bil er en deilig følelse.					
g. Forsiktige førere som holder fartsgrensene er kjedelige å sitte på med.					
h. Å kjøre bil etter å ha sovet lite en natt gjør ikke noe, bare man skjerper seg.					
i. Det er bedre å haike hjem fra fest alene om natta enn å sitte på med uforsiktig fører.					
j. Man skal ikke blande seg bort i hvordan føreren kjører.					
k. Fartsfylt bilkjøring, og full guffe på stereoanlegget er bare herlig.					
l. Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike kollisjoner uansett.					
m. Bare bilen er sikker, er det ok at føreren					

kjører fort.					
n. Tenker mer på å unngå politikontroller enn på at det kan skje en ulykke					
o. Å se på action- og voldfilmer med mye bilkjøring og crashscener er moro.					
p. Vi må si i fra for å stoppe førere som kjører uvettig og med høy risiko					
• Jeg er redd for å bli ansvarlig for andres død i trafikken?					
• Dataspill som er voldelige og blodige med mye action, er herlige å spille					
• Jeg tror at det "ikke kommer til å skje meg noe alvorlig i trafikken"					

1. Dette spørsmålet skal besvares hvis DU har førerkort for bil.				
Spørsmålene gjelder hvilke erfaringer du har hatt som fører av bil <u>det siste året.</u>				
Spørsmål	Nei	Èn gang	To ganger	Tre eller flere ganger
• Har det hendt at en eller flere av dine passasjerer har bedt deg dempe farten?				
• Har det hendt at en eller flere av dine passasjerer har bedt deg stanse og gått ut av bilen pga din kjøring?				
• Har det hendt at venner eller kjente av deg ikke har ønsket å sitte på til deg pga din kjøring?				
• Har du sovnet bak rattet under kjøring?				
• Har du fortsatt å kjøre bil selv om du var "veldig trett"?				
• Har dine venner / passasjerer sagt i fra til deg at du ikke skulle kjøre pga tretthet?				
• Snakket i mobiltelefon under kjøring?				
• Sendt SMS under kjøring?				
• Har det hendt at du ikke har brukt bilbelte under kjøring ?				

• Har det hendt at passasjerer har bedt deg om å ta på belte?				
• Har du kjørt bil med ulovlig promille?				
• Har du kjørt bil ruset av annet stoff enn alkohol (hasj, amfetamin, annet)?				
• Har venner/passasjerer grepet inn for å hindre at du ikke skulle kjøre bil påvirket av alkohol?				
• Har venner/passasjerer grepet inn for å hindre deg fra å kjøre påvirket av stoff?				
• Trafikkulykke hvor du eller andre måtte til legevakt eller ble innlagt på sykehus?				
• Trafikkulykke hvor det bare ble materiell skade (ikke legevakt)?				
• Kjørt med bil i hastigheter over 120 km/t i Norge?				
• Drevet kappkjøring med andre biler?				
• Hatt situasjoner hvor det var nære på at det kunne blitt en alvorlig ulykke?				
• Har blitt oppildnet av passasjerer til å kjøre fort?				

1. Tenk deg situasjonen at du kjører i en 80-sone under gode veg- og trafikkforhold. Hvor mye tenker du på følgende ting når du velger fart og kjøremåte?			
	Ingenting	Litt	Mye
• At jeg kan bli tatt i en politikontroll			
• At jeg kan komme til å miste kontroll og skade bilen			
• At jeg kan komme til å miste kontroll og bli alvorlig skadd			
• At jeg kan komme til å miste kontroll og bli drept			
• At jeg kan komme til å miste kontroll og skade eller drepe andre			
• Reaksjonen til mine foreldre / foresatte			

1. Hvis du har kjørt bil i hastigheter over 120 km/t i Norge (spm 21 r). Hvor sterkt

opplever du følgende momenter under slik kjøring? Kryss av på skalaen fra 1 - 6						
	1. Ikke noe	2	3	4	5	6. Meget sterkt
• Ubehag og usikkerhet						
• Spenning						
• Kjøreglede						
• Fryktfølelse - redsel						
• Mestringsfølelse						
• Aggressivitet						
• Frihetsfølelse						
• Risiko						
• Samspeilet med bilen						

1. Hvor mye påvirker følgende forhold deg med hensyn til trafiksikkerhet?			
	Ingenting	Litt	Mye
• Avisreportasjer om trafikkulykker?			
• TV-reportasjer om trafikkulykker?			
• Radioinnslag P4, Kanal 24, Radio 1, NRK etc			
• Trafikkskadde som forteller om sin situasjon ?			
• Når venner har blitt skadd/drept?			
• Kjendiser som står fram og oppfordrer folk til å være forsiktige i trafikken?			
• Fagfolk innen medisin, forskning som forteller om ulykker og skader?			

• Politi som forteller om ulykker ?			
• Skolen (temadag om trafikkulykker)?			
• Kampanjer om trafikksikkerhet?			
• Hva mor og far sier og mener?			
• Hva dine venner sier og mener?			
• Dine egne erfaringer fra situasjoner i trafikken?			

1.			
2. Kommentarer vedrørende forhold som påvirker deg			

1. Hvor alvorlig som trussel mot vår sikkerhet og helse i Norge mener du følgende forhold er sett i et perspektiv på fem (5) år? Kryss av på skalaen fr 1 - 6 for hva du mener.						
Type hendelse	1. Ikke alvorlig	2	3	4	5	6. Svært alvorlig
• Terrorisme						
• Usunn mat						
• AIDS						
• Trafikkulykker						
• Andre ulykker						
• Blind vold						
• Narkotika						
• Alkohol						
• Kriminalitet						

• Miljøforurensing						
• Kjernekraft						
• Tobakk						
• Naturkatastrofer						
• Medisinering						
• Kreftsykdommer						

<p>1. Hvor sannsynlig er det for at du kan bli rammet av disse truslene i løpet av de neste fem (5) årene?</p> <p>Kryss av på skalaen fr 1 - 6 for hva du mener.</p>						
Type hendelse	1. Lite sannsynlig	2	3	4	5	6. Svært sannsynlig
• Terrorisme						
• Usunn mat						
• AIDS						
• Trafikkulykker						
• Andre ulykker						
• Blind vold						
• Narkotika						
• Alkohol						
• Kriminalitet						
• Miljøforurensing						
• Kjernekraft						
• Tobakk						

• Naturkatastrofer						
• Feil medisinerer						
• Kreftsykdommer						

1. Til slutt noen kommentarer fra deg .	Ja	Delvis	Nei
• Synes du det er greit å delta i undersøkelsen?			
• Synes du spørsmålene omhandlet relevante problemstillinger vedrørende ungdom og bilkjøring			
• Har skjemaet vært vanskelig å fylle ut?			

1.			
2. Kommentarer til temaet ungdom og trafikk			

Tusen takk for at du deltok i undersøkelsen!

15. Hvor ofte har du blitt tatt av politiet eller via fotoboks for å ha overskredet fartsgrensen i løpet av de siste tre årene?

Antall	30 - sone	50 - sone	60 - sone	70 - sone	80 -sone	90-sone	100-sone
Ingen ganger	99,6	95	94	97	94,5	98,7	99,8
Èn gang	0,4	4,5	5,1	2,5	4,7	1	0,2
2 -3 ganger	i	0,5	0,9	0,3	0,7	0,2	i

4-5 ganger	i	i	i	i	i	i	i
Flere enn 5 ganger	i	i	i	i	i	i	i

16. Nedenfor finner du beskrivelser av forskjellige kjøremåter i trafikken. Hvor godt passer disse med måten du har kjørt på de siste årene i trafikken?

Kjøremåter	Aldri/ sjelden	Noen ganger	Ofte	Svært ofte
a. Kjørt med under ett sekunds avstand til forankjørende i 60 km/t eller mer (tilsvarer mindre enn 17 meters avstand ved 60 km/t)	68	29	2,5	0,2
a. Bevisst kjørt på rødt lys	97,5	2,3	0,1	0,1
a. Kjørt forbi annet kjøretøy på venstre side like foran eller i vegkryss med ett kjørefelt i hver retning	96,9	2,9	0,2	i
a. Vært meget trett og fortsatt kjøringen uten hvile	58	40	1,4	0,1
a. Kjørt forbi annet kjøretøy på venstre side like foran uoversiktlig sving eller bakketopp med ett kjørefelt i hver retning	96	4	i	i
a. Snakket i mobiltelefon under kjøring i tett trafikk	45	44	9	3
a. Kjørt bil uten å ha på bilbelte	69	25	4	2
a. Kjørt forbi annet kjøretøy like foran gangfelt	95	4,8	0,1	i
a. Kjørt forbi annet kjøretøy på venstre side på strekning med forbikjøringsforbud (skilt – oppmerking)	95	4,8	0,1	i
a. Ikke overholdt vikeplikt i vegkryss som var skiltet med vikepliktskilt	84	15	0,2	0,1
a. Sannsynligvis kjørt bil/mc med promille over 0,2	92	7,5	0,1	0,1
a. Ikke overholdt vikeplikt for gående som skal til å krysse vegen i gangfelt	63	36	0,4	0,1
a. Ikke overholdt stoppeplikt i vegkryss skiltet med stoppskilt	86	13	0,4	0,1

17. Har du i løpet av de siste 3 årene vært involvert i følgende hendelser?

Hendelser	Nei, ingen	En gang	To ganger	Tre ganger	Fire eller flere ganger
• Ulykke der du fikk personskade og behov for legebehandling	97	2	0,2	i	i
• Ulykke med materiellskade og ikke behov for legebehandling	80	17	2,3	0,4	0,1
• Nestenulykke der du kunne ha blitt alvorlig skadet / drept	78	15	3,5	1,1	2,1
• Sett andre trafikanter bli utsatt for en farlig hendelse eller ulykke	59	15	10	3	13

18. Hvor enig er du i følgende utsagn? (Selv om du ikke har vært med på alt dette, så gjør deg opp en mening og kryss av.)

Utsagn	Helt uenig	Uenig	Både og	Enig	Helt enig
• Å kjøre fort (vesentlig over fartsgrensa) er å risikere en for tidlig død.	5	5	29	31	29
• Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 80-sone	5	29	41	17	7
• Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 50-sone	4	14	31	35	16
• Noen ganger er det nødvendig å tøye reglene for at trafikken skal gli	7	20	33	31	9
• Det bekymrer meg at så mange mennesker dør og invalidiseres i trafikken.	3	2	5	28	63
• Et glass pils er nok til at man ikke bør kjøre	5	6	8	22	59
• For meg er bil/mc-kjøring en transportform og ikke en lidenskap	4	4	14	28	49
• Sjøfører som tar noen sjanser og bryter noen regler er ikke mindre sikre enn de som bare kjører helt lovlig	16	23	31	20	11
• Fartsgrensene på landevegen i Norge er riktige i forhold til vegstandarden	6	15	47	23	8
• Det er viktigere å ha på bilbelte i forsetet enn i baksetet.	36	35	10	13	5

• Radar- eller laservarsler i bilen er helt i orden	31	35	18	10	6
• Varsel på mobiltelefon om politikontroller er helt i orden	32	32	18	11	6
• Kjøre glede er en viktig del av bil/mc-kjøringen	3	6	21	45	26
• Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike kollisjoner uansett.	74	20	1,6	1,3	2,5
• En sikker bil/mc med gode kjøreegenskaper kan man gjerne kjøre litt fortere med	32	36	22	7	3
• Jeg er mer redd for å bli tatt i kontroll enn for å komme ut for en ulykke	48	31	11	7	3
• Jeg har ofte dårlig samvittighet på grunn av min oppførsel i trafikken	46	42	9	1	1

19. Hvor mye påvirker følgende forhold deg til å legge vekt på trafikksikker kjøring?			
	Ingenting	Litt	Mye
• Avisreportasjer om trafikkulykker	16	59	36
• TV-reportasjer om trafikkulykker	12	52	36
• Trafikkskadde som forteller om sin situasjon	8	36	56
• Når familie eller venner har blitt skadd / drept	3	12	85
• Kjendiser som står fram og oppfordrer folk til å være forsiktige i trafikken	46	44	10
• Fagfolk innen medisin/forskning som forteller om ulykker og skader	13	54	33
• Stortingets vedtak om å innføre 0-visjonen i trafikken	56	36	8
• Politiets arbeid (kontroll, overvåking, forebyggende arbeid i skoler etc)	7	51	42
• Radioinnslag om trafikksikkerhet via NRK, P4, Kanal 24, Radio 1 etc.	23	58	20
• Innføringen av prikkbelastningssystemet	33	43	24
• Dine egne erfaringer fra hendelser i trafikken	4	55	20
• Kampanjen "Senk farten" og "Pass farten" som Statens vegvesen har gjennomført	24	55	20

• Organisasjoner som jobber med trafiksikkerhet (eks. TT, MA, NAF, KNA)	25	58	i
---	----	----	---