

**MASTERGRADSSTUDIUM I
SAMFUNNSSIKKERHET**

MASTEROPPGAVE

SEMESTER:

Vårsemesteret 2009

Forfatter:

Dag Buer

Veileder:

Espen Olsen

TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:

Ung mann + fersk + bilinteressert = farlig atferd i trafikken?

En studie av unge menn i bilmiljøer, holdninger til fart og risikoatferd i trafikken.

EMNE/STIKKORD:

Holdninger, risikoatferd, trafikksikkerhet, teorien om planlagt atferd, Gatebil, Råner, bilinteressert ungdom

SIDETALL: 44

STAVANGER

DATO/ÅR

Sammendrag

Forskning har vist at ferske bilførere har større risiko for å havne i en ulykke enn andre trafikanter. Gruppen unge mannlige bilførere (UMB) står for bortimot 25 % av dødsulykkene hvert år i Norge. Flere studier har illustrert i hvilken grad risikorelatert atferd kan være en avgjørende faktor i forhold til trafikkulykker. Det er svært viktig med forskning innenfor de forskjellige høyrisikogrupperne slik at man kan få innblikk i hva som ligger bak ulike typer risikoatferd for derved å rette tiltak mer spesifikt inn mot grupper.

Hovedmålet med studien var å få et bilde av i hvilken grad holdninger til kjøring av bil har betydning for risikorelatert kjøreatferd. Studiens hensikt var videre å se hvorvidt det var forskjeller mellom ungdom tilhørende bilmiljøer i forhold til annen ungdom.

Oppgaven baserer seg på kvantitativ tilnærming og omhandler resultatene fra en undersøkelse blant 214 ungdommer. Utvalget besto av soldater inne til førstegangstjeneste og avgangselever ved en videregående skole. Studien ble gjennomført ved bruk av spørreskjema. Bilinteresserte miljøer ble definert som enten Gatebilmiljø-, Råner- eller Uorganisert bilmiljø. Respondentene ble bedt om å ta stilling til om de anså seg som medlem innenfor en av gruppene eller ikke.

Studien har indikert at det er en stor sammenheng mellom hvilken effekt holdninger har på risikorelatert atferd. Videre har studien vist at det innenfor bilinteresserte miljøer trolig finnes grupperinger som kan stå for en kultur som ikke bare dyrker bilen, men også spenningsforholdet når man kjører fort. Det er en klar tendens til at de som selv mener at de tilhører et rånermiljø viser en større grad av risikorelatert atferd. Innenfor Rånermiljøet synes det som om det kan være en norm om at det er akseptert i stor grad å bryte regler i trafikken. Rånere synes det er moro å kjøre for fort, de aksepterer å kjøre over fartsgrensen, foreldrene kjører fort (den sosiale faktor) og de beskriver selv at de har en risikorelatert kjøreatferd.

Forord

Først og fremst vil jeg takke min gode veileder Espen Olsen for veiledning og den evnen han viser til å stille de rette spørsmålene.

Videre vil jeg rette en takk til førsteamanuensis Ove Njå som ga meg viktige innspill i den tidlige fasen av prosjektet og introduserte meg på seminarer som omhandlet unge mannlige bilførere. Ved å introdusere meg i miljøet ble jeg inspirert til å skrive om emnet. Dette ga meg et solid nettverk som jeg har benyttet meg av.

En stor takk rettes til mine samarbeidspartnere ved Forsvaret Kompetansesenter for Logistikk ved Flaggkommandør Magnussen. Takken går spesielt til Oberst Haagensen for den interesse og mottagelse du ga meg. Mine to andre samarbeidspartnere på Sessvollmoen, Forsvarets trafikkoordinator Maj Næss og Leif A. Ellevset har vært gode støttespillere i arbeidet. Takk rettes samtidig til Dag Barlaug.

Alle respondentene som tok seg tid til å svare på spørreskjemaet fortjener også en stor takk.

En siste takk rettes til min kone Anita for hennes innsikt i og evne til å tenke annerledes i forhold til oppgaveløsning. Uten hennes og familiens støtte ville denne oppgaven ikke blitt gjennomført!

Rakkestad 14/6-2009

Dag Buer

Sammendrag

Forord

Innholdfortegnelse

1. INNLEDNING MED HOVEDPROBLEMSTILLING	5
1.1 BILINTERESSERT UNGDOM OG TRAFIKKSIKKERHET	5
1.2 PROBLEMSTILLING OG AVGRENSNING	6
1.3 TIDLIGERE FORSKNING – RISIKOATFERD I TRAFIKKEN	7
2. TEORI	10
2.1 TEORIEN OM PLANLAGT ATFERD	10
2.2 HOLDNINGER	12
2.3 ATFERD	12
2.4 HOLDNING TIL RISIKO	13
2.5 SAMMENHENGEN MELLOM RISIKORELATERT KJØREATFERD OG HOLDNINGER	14
2.6 ANDRE FAKTORER	15
2.7 HYPOTESER	16
3. METODE	17
3.1 KVANTITATIV METODE	17
3.2 RELIABILITET OG VALIDITET	17
3.3 UTVALG	18
3.4 UTFORMING AV SPØRRESKJEMA OG OPERASJONALISERING AV BEGREP	18
3.5 STATISTIKK	24
4. RESULTATER	25
4.1 RELIABILITET	25
4.2 EFFEKT PÅ HOLDNING TIL KJØRING AV BIL PÅ RISIKORELATERT ATFERD	26
4.2.1 Korrelasjoner	27
4.2.2 Regresjonsanalyse	28
4.3 SAMMENLIKNING MELLOM BILMILJØER VS. ANNEN UNGDOM	30
4.3.1 Atferdsvariabler kontrollert mot bilmiljø	33
5. DISKUSJON	35
5.1 RESULTATER SOM IKKE BLE SIGNIFIKANTE	35
5.2 RESULTATER SOM BLE SIGNIFIKANTE	35
5.2.1 Effekt på holdning til kjøring av bil på risikorelatert atferd	35
5.2.2 Sammenlikning mellom bilmiljøer vs. Annen ungdom	36
5.3 ANDRE FAKTORER	37
5.4 TEORETISKE IMPLIKASJONER	38
5.5 IMPLIKASJONER FOR FORSKNING	40
6. KONKLUSJON	42
7. REFERANSER	43
8. VEDLEGG	45
VEDLEGG 1 – MASTER SPØRRESKJEMA	45

1. Innledning med hovedproblemstilling

1.1 Bilinteressert ungdom og trafikksikkerhet

Kategorien unge menn som kjører bil i stor hastighet har lenge vært en realitet. Miljøer som trimmer biler og utfordrer hverandre med bilkjøring er kjent fra mange år tilbake, helt fra bilens tidlige glansdager. Forskning har vist at ferske bilførere har større risiko for å havne i en ulykke enn andre trafikanter. Gruppen unge mannlige bilførere (UMB) står for bortimot 25 % av dødsulykkene hvert år i Norge (Sagberg, 2007). Det er i samfunnets interesse å få redusert ulykkestallene som gruppen står for innenfor statistikken. I følge tall fra SSB koster ulykkene samfunnet over 18 milliarder kroner i året og de samfunnsøkonomiske konsekvensene er store. Mange land, inkludert Norge, karakteriserer trafikkulykker som en av de største trusler mot ungdoms helse (Elvik, Erke, & Vaa).

Statens vegvesen har definert UMB under 25 år som en høyrisikogruppe i trafikken (Sagberg, 2007). Gruppen er statistisk sett hyppigere involvert i ulykker enn andre grupper i trafikken. Utforkjøring og møteulykker er ofte årsaker til at gruppen unge bilførere forulykker. Årsakene er ofte videre knyttet til høy fart og manglende erfaring, både med selve kjøretøyet og i ren mengdetrening (Sagberg, 2002). Et velkjent trekk ved ulykkesdata er at de er mangelfulle. Det er vanskelig å få tak i valid informasjon om hendelsene og den atferden som har vært utvist forut for ulykkeshendelsen. Årsakssammenhengen til ulykker er mangesidig, men det er likevel liten tvil om at kjøreatferd er av vesentlig betydning for ulykkesinvolvering

(Elvik et al.). Rasjonalet for denne påstand er at forskere antar at utfallet av denne typen holdning/atferd samsvarer med risikorelatert kjøreatferd, som i sin tur påvirker antall ulykker.

For å kunne iverksette gode tiltak med målsetning om å begrense ulykkesutviklingen, er forskning innenfor høyrisikogruppene og spesielt gruppen unge mannlige bilførere viktig. Sagberg skriver at hovedformålet med forskning innenfor de forskjellige høyrisikogruppene må være å forstå bakgrunn, hva som forårsaker ulike typer risikoatferd og hva som eventuelt kan gjøres for å forebygge slik atferd (Sagberg, 2007).

Ungdom har i dag bedre økonomi og stadig flere har tilgang til kjøretøy som har et potensial langt utover å benytte bilen til transport. Det ville være interessant å se på hvilke holdninger og atferd ungdom, og i særdeleshet UMB innenfor bilinteresserte miljøer, har i forhold til trafikksikkerhet og risikorelatert atferd i trafikken.

1.2 Problemstilling og avgrensning

Statens Vegvesen har definert UMB som en høyrisikogruppe i vegtrafikken. Sagberg har som tidligere nevnt snevret inn denne gruppen til å gjelde alle UMB under 25 år. Innenfor gruppen kommer 18-20 år dårligst ut, deretter gruppen 21-24 år. Betydningen av atferd i forhold til å hindre ulykker med kjøretøy er vel dokumentert (Parker, Stradling, & Manstead, 1996). Et tema i disse dager er hvorvidt det innenfor høyrisikogrupperne kan være undergrupper (Njå, Jakobsson, & Nesvåg, 2008). Om undergruppene er det sagt at de må være meningsfylte. Det vil si at man skal både kunne identifisere og kommunisere med gruppen. Njå, Jacobson og Nesvåg har gransket alle ulykker med dødelig utfall 2005-2007. Granskningsrapportene inneholder lite informasjon om de involvertes livssituasjon, deres forhold til vegtrafikken og kjøretøyet og hvordan deres livssituasjon kunne ha påvirket deres kjøreatferd.

Kjøreatferd påvirkes av hvordan den enkelte lever for øvrig. Ser man på unge mannlige bilføreres livsfase, løsriver mange seg fra sine foreldre og er således fri til å utøve risikorelatert atferd. I tillegg har de aller fleste ei heller noen familieforpliktelser. For mange unge menn innen bilinteresserte miljøer er perspektivet deres angående livsstil rettet inn mot bilkjøring, risiko og fart. Innenfor motororienterte miljøer finnes flere forskjellige interesser, alt fra de mer kjente rally og bilcross til de mindre kjente Shortcar og Drifting (Norges Bilsportforbund, 2009). Njå, Jakobsson og Nesvåg (2008) sier at motororienterte miljøer har et mangfold av ungdommer hvor høyrisikoatferd kan utvikles.

Spørreundersøkelsen i studien omhandler hvorvidt den enkelte respondent ser på seg selv til å være en del av enten et Gatebil-, Råner-, Uorganisert bilmiljø eller ingen av delene. Alle bilmiljøene kjennetegnes av spesielt 2 egenskaper. Først og fremst er det egenskaper ved kjøretøyet som kan medvirke til en atferd henimot større hastigheter enn det som opprinnelige var ment for vedkommende kjøretøy. Haglund og Åberg (1990) fastslår at det er en dokumentert sammenheng mellom kjøretøyets karakteristikk og innvirkningen på valget av hastighet (sitert i Englund m.fl. 1998:187). Med karakteristikk ved kjøretøyet menes egenskaper ved kjøretøyet i forhold til ombygging av kjøretøy, som tuning (trimming) av motor, bytte av støtdempere, bytte av fjærer m.m. for å bedre kjøretøyets egenskaper ved fart. Kort sagt endringer av kjøretøyets opprinnelige tilstand ut fra fabrikk.

Dernest er det den generelle interessen for fart. Gatebilmiljøet defineres som det miljøet som er mest interessert i finish og styling. Rånermiljøet defineres som et miljø der finish ikke

nødvendigvis er en del av gruppens verdier. Det uorganiserte bilmiljøet kan inneha elementer av interesser innenfor begge foregående kategorier.

Studiens hensikt er å avdekke om det innenfor gruppen UMB finnes grupper eller individer som står for en risikorelatert kjøreatferd, og om det er en sammenheng mellom det å være bilinteressert og holdninger til det å kjøre for fort og risikorelatert kjøreatferd? Videre på hvilken måte gruppen avviker fra annen ungdom. Om undergrupper identifiseres er det i ettertid lettere å sette inn tiltak mot spesifikke grupper, hvilket kan virke bedre enn generelle tiltak.

Ut ifra en tese om at det kan være undergrupper tilhørende gruppen UMB som står for atferd og holdninger til trafiksikkerhet, enn hva som for øvrig er samfunnsnormen, har hovedfokuset for denne oppgaven vært sentrert rundt følgende to problemstillinger:

1. Undersøke i hvilken grad holdninger til kjøring av bil har betydning for risikorelatert kjøreatferd.

2. Undersøke hvordan ungdommer i bilmiljø karakteriseres på trafikkrelaterte holdninger og risikoatferd sammenliknet med andre ungdommer.

1.3 Tidligere forskning – risikoatferd i trafikken

De siste 15-20 årene har det innenfor forskningen vært en livlig debatt omkring hvorvidt det er mulig å komme frem til ulike modeller som kan benyttes til å forklare hvorfor og hvordan ulykker skjer. En av de som har gått lengst i dette arbeidet er Gerald Wilde. Wilde forutsetter at trafikanten ikke vil ferdes i trafikken med en for høy eller lav risiko, men vil søke å bringe opplevd risiko til å bli i ett med ønsket risiko gjennom atferdstilpasning. Oppsummert mener Wilde at ethvert samfunn har det ulykkestall innbyggerne i samfunnet ønsker å ha, hverken mer eller mindre (Elvik et al.). En kritikk som er fremsatt i forhold til denne teorien er prinsippet om at en teori skal kunne falsifiseres.

Flere studier har illustrert i hvilken grad risikorelatert atferd kan være en avgjørende faktor i forhold til trafikkulykker. Dette har medvirket til en konsensus om at en endring i holdninger bør være et av hovedpoengene i forbindelse med trafikkampanjer (Parker, West, Stradling, & Manstead, 1995). Ut fra teorien om at man ved å endre holdningene til individer så vil også atferden til individene endres (Festinger 1957 sitert i Ulleberg & Rundmo 2002). Denne

antagelsen er tatt inn i Ajzens teori om planlagt atferd. Assum fant at forbindelsen mellom holdninger og ulykkesrisiko forsvant når han kontrollerte for utkjørt distanse og alder hos sjåfør (T. Assum, 1997). En annen studie av Iversen og Rundmo (2004) fant at holdninger som gikk mot regelbrudd og å kjøre for fort egget til risikorelatert atferd, som igjen hadde en effekt på ulykker og nestenulykker. Ulykker og nestenulykker glemmes imidlertid, så undersøkelser utført om ulykker ved bruk av spørreskjema har vist en begrenset verdi (Chapman & Underwood, 2000).

Flere studier viser for øvrig at majoriteten av trafikksampanjer som har som mål å påvirke holdninger ikke har kunnet vise til noen dokumentert effekt på antall ulykker (Elvik et al.). Forskningen er delt på dette området. En longitudinell studie utført blant norske sjåførere påviste ingen forutsigelig betydning av sikkerhetsholdninger på risikoen for ulykker (Terje Assum, Midtland, & Opdal, 1993). Dette førte til at det på dette tidspunkt ble konkludert med at holdningskampanjer ikke skulle rekommanderes for å bedre trafikksikkerheten (Ulleberg & Rundmo, 2002). På den annen side konkluderte Delhomme et al. (1999) at den beste måten å påvirke holdninger som et virkemiddel for å bedre trafikksikkerheten er å fokusere på holdningskampanjer (siteret i Ulleberg og Rundmo 2002). I en OECD rapport fra 1994 ble det konkludert med at kampanjer rettet mot å forbedre atferd gjennom å heve kunnskapsnivået og endre holdninger til trafikksikkerhet hadde en positiv effekt. I over halvparten av de 16 kampanjene som ble undersøkt fant man at det var en positiv effekt på en eller flere variabler. Undersøkelsen fastslo imidlertid at deler av materialet, hvor det var registrert positive effekter, så var det tvetydighet vedrørende metodebruk og konklusjoner (siteret i Englund m.fl. 1998).

Kampanjer kan imidlertid være suksessfulle. Foolsspeed-kampanjen gikk over flere år (1998-2002) og gikk ut på å endre atferd og holdninger til fart hos unge førere. Den foregikk i Skotland og var laget av skotske veimyndigheter. Kampanjen baserte seg på teorien om planlagt atferd og henvendte seg til ungdommer gjennom forskjellige uttrykk i media for å endre holdninger og atferd i forhold til å redusere hastigheten i trafikken. Reklameinnslag ble benyttet der det ble vist en ung bilfører som kjørte for fort. Den unge bilføreren fikk sitt alter ego i bakspeilet, som oppfordret til å senke farten. Kampanjen er betraktet som effektiv til å endre holdninger og atferd til å kjøre for fort. Evaluering etter kampanjen understøtter tanken om at trafikksikkerhetskampanjer kan være vellykket uten bruk av frykt (Stead, Tagg, MacKintosh, & Eadie, 2005).

Malfetti, Rose, DeKorp og Basch (1989) ledet en studie om ungdommers holdning til risikotaking og kjøring (sitert i Ulleberg og Rundmo 2002). De utviklet en skala for å måle holdninger basert på gjennomgang av litteratur og intervjuer av grupper av ungdom (Young Driver Attitude Scale-YDAS). Dette resulterte i en 70-posters holdningsskala som målte 7 forskjellige dimensjoner angjeldende holdninger. Fra YDAS benyttet man seg av 4 dimensjoner, sikker kjøring, kjøre for fort, sitte på med en risikabel sjåfør og omtanke for andre. De 4 dimensjonene ble valgt fordi de ble ansett for å være særskilt relevant i forhold til trafikkulykker som ungdom typisk involveres i.

Ulleberg og Rundmo (2002) inkluderte 46 poster basert på tidligere studier av Rundmo. Analysen resulterte i 11 dimensjoner som målte risikosøkende holdninger. Modellen bestående av 11 dimensjoner viste seg å være robust, etter å ha blitt kontrollert ved faktoranalyse (Ulleberg & Rundmo, 2002). Dimensjonene med underliggende ledd ble funnet relevante for egen studie. Sammen med teorien om planlagt atferd danner Ulleberg og Rundmo sin studie et grunnlag for videre teoretisk drøfting.

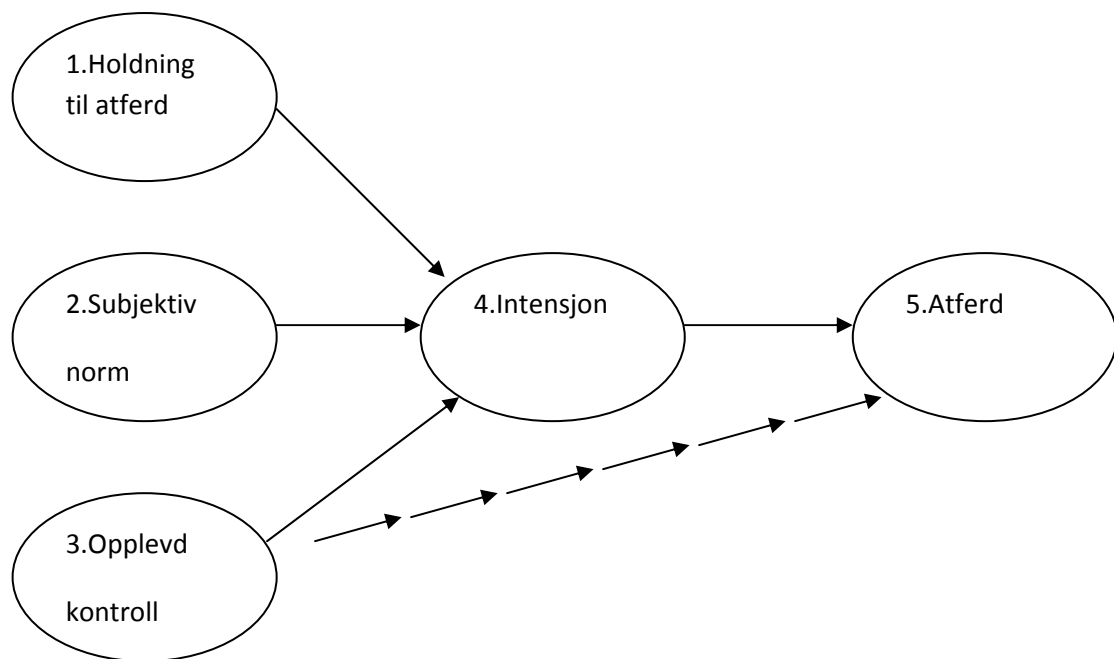
2. Teori

2.1 Teorien om planlagt atferd

En modell som er benyttet innenfor individuell atferdsteori, utarbeidet av Fishbein i samarbeid med Ajzen, er teorien om planlagt atferd. Imidlertid begynte det med deres forskning rundt teorien om overveide handlinger (The Theory of Reasoned Action). Modellen antar at det er overensstemmelse mellom intensjoner og handlinger, forstått ved at atferd i stor grad er intendert og basert på rasjonell overveielse. Intensjon om atferd er en funksjon av to forhold; personlige holdninger og subjektive normer. De personlige holdningene gjenspeiler ens egen forståelse om et saksforhold og hvordan saksforholdet skal vurderes. De subjektive normene består av den enkelte persons forståelse av hva han eller hun tror andre personer i omgivelsene mener om en sak og han eller hennes motivasjon til å handle i samsvar med normene. Sett i forhold til denne modellen er ikke utforming av atferd en lukket, individuell prosess. Folk vil gjerne handle slik at det er i overensstemmelse med hva de oppfatter at andre mener (Mæland, 2005).

Fischbein og Ajzen innførte begrepet intensjoner mellom holdninger og atferd. Det som avgjør om en bestemt handling utføres eller hindres, bestemmes av aktørens intensjoner med handlingen. Den videre tanken er at om man endrer den enkeltes tro og holdning, som er en bakenforliggende faktor til atferd, så kan det lede til at vedkommende kan endre sin atferd (Festinger 1957 ref i Ulleberg og Rundmo 2002). Denne antagelsen er inkorporert i begge teoriene til Ajzen.

I de senere årene er det gjort flere forsøk på å integrere elementer fra ulike teorier inn i mer omfattende modeller for atferdspåvirkning. Ajzen har i teorien om planlagt atferd tatt utgangspunkt i teorien om overveide handlinger, men legger til mestringsforventning som en avgjørende faktor for intensjon og atferd. Undersøkelser viser at både intensjon og atferd lar seg forutsi i større grad når en tar hensyn til mestringsforventning i tillegg til de to opprinnelige komponentene i teorien om overveide handlinger (personlige holdninger og subjektive normer) (Mæland, 2005).



Figur 1: Teorien om planlagt atferd

Figur 1.1 viser en modell over teorien om planlagt atferd. Først er det forestillingen om individets -1. holdning til selve situasjonen og den opplevelsen den enkelte har av det som inntreffer der og da. Dette vurderes ut ifra en vurdering av hvilken effekt eller utgang situasjonen kan få, en vurdering som går ut fra en skala fra positivt utfall til negativt utfall. Deretter er det forestillingen om -2. den rådende normen, hva vil andre personer jeg setter lit til, mene om min atferd i trafikken, dernest i hvilken grad individet er motivert for å ta dette inn over seg, viljen til å tilpasse seg andre. Til sist er det -3. forestillingen av kontroll og det er individets opplevelse av kontroll som er det viktige. Her spiller individets tidligere erfaring en stor rolle, noe som kan sies å være summen av alle tidligere erfaringer.

Videre spiller individets -4. intensjon om å utføre en handling en stor rolle i teorien da den anses å ha en direkte sammenheng med -5. handlingen. Korrelasjon mellom det å ha en intensjon om å gjøre noe og det å utføre noe er vanligvis høy, hvilket innebærer at de som har en sterk intensjon om å gjøre noe også utfører denne atferd (Englund, 1998).

Ajzens teori om planlagt atferd er en videreføring av teorien om overveide handlinger. I denne teorien tar han inn komponenten som gjør det mulig å forklare ufrivillig atferd. En handling kan bare utføres om individet har en opplevelse av at han eller hun mestrer situasjonen, det vil si hvor lett eller vanskelig noe er. Teorien har vist seg svært anvendbar innenfor blant annet

helse relatert til slanking, røykeslutt og rusavhengighet (Parker et al., 1996). Annen forskning viser at teorien er effektiv innenfor trafikkforskning (Conner, Smith, & McMillan, 2003; Parker, Manstead, Stradling, & Reason, 1992).

2.2 Holdninger

Holdningsbegrepet er ikke et entydig begrep, men benyttes forskjellig innenfor flere grener. I de fleste tilnærminger forstås begrepet imidlertid som lærte disposisjoner til å tenke, føle og handle på bestemte måter (Aarö & Rise, 1996).

Holdning innebærer for mange sosialpsykologer en subjektiv farget vurdering av et objekt langs en skala av positivt eller negativt utfall (Englund, 1998). Objektet det vises til kan enten være et formål, en person eller en hendelse. Holdning kan altså ses på som vurdering av objekter der objektene kan være mennesker, en hendelse i trafikkbildet eller andre faktorer. Holdninger kan ikke observeres direkte.

Holdningsbegrepet inneholder tre ulike komponenter: tenke, føle og handling (Englund, 1998). Den tenkende komponenten er det individet føler da man kommer opp i situasjonen. Det er den kognitive delen som står for det en person har av tanker om objektet og/eller hva personen sier om det aktuelle objektet. Man gjør seg erfaringer, og på bakgrunn av dette gjør man seg opp en mening om det som oppleves i situasjonen. Den følende komponenten er hvordan personen følelsesmessig reagerer, får man en positiv eller negativ følelse? Til sist fører dette så til en handling. Handlingskomponenten er det atferdsmessige og representeres av predisposisjoner for handling, og vil reflekteres av personens observerte atferd.

Aarø og Rise (1996) skriver videre at holdninger er evaluerende. En holdning er ikke bare noe som gir enten en "god" følelse eller en "dårlig" følelse, det er en vurdering av at noe virkelig er godt eller dårlig.

2.3 Atferd

Atferd kan beskrives på flere måter. Ofte er det beskrevet som at atferd er en ting som henger sammen med holdninger og derved er med på å bestemme hvordan vi oppfører oss. Atferd blir vanligvis tolket som et resultat av holdninger. Atferd blir imidlertid ikke bare påvirket av

holdninger, men av sosiale normer, kulturelle normer, situasjonen som den enkelte er i og fysiske miljøfaktorer.

Atferd kan påvirkes og av andre tilfeldige faktorer enn en konkret holdning. Om man kunne finne en måte å oppheve de faktorene vil måling kunne utføres og gi et mer reliabelt mål for de holdninger man ønsker å måle. Rise, Natvig og Storvoll (2005) skriver at for å kunne endre holdninger, så må det skje endringer i de indikatorer som inkluderes for å måle den aktuelle holdningen. Om holdningen kan måles på en reliabel måte kan man bedre forutsi ulike former for atferd.

Flere forskere har satt fokus på målemetodologiske utfordringer i det å måle sammenhengen mellom holdninger og atferd. Ajzen og Fishbein mener at noe av hovedproblemet er måten en måler holdninger og atferd. For å kunne sammenligne holdninger og atferd må begge faktorer spesifiseres likt. Dette har de kalt kompatibilitetsprinsippet. Generelle holdninger må ikke måles, men holdninger til en konkret atferd. Holdningen må referere til en spesifikk handling (å sette på bilbeltet), utført med hensyn til et visst mål (skal bare...) og i en viss kontekst (... da man skal kjøre bort fra venneflokket ved bensinstasjonen). Holdningen bør omhandle denne situasjonen om det skal kunne innvirke på atferden. Sett i forhold til holdningskampanjer mener de at fremgangsmåten vil maksimalisere påvirkningsmulighetene (Aarö & Rise, 1996).

2.4 Holdning til risiko

Risikopersepsjon tolkes ulikt innenfor de forskjellige vitenskapelige områdene. Aven skriver at "... risikopersepsjon handler om hvordan folk flest forstår, opplever og håndterer risiko og farer" (Aven, Boyesen, Njå, Olsen, & Sandve, 2004). Her har psykologer hatt fokus på kognitive og atferdsmessige aspekter ved risiko, hvordan opplever de unge risiko i trafikken og hvordan forstås farer som trafikken representerer. Antropologers perspektiv er gjerne preget av kulturelle forhold, forstått som en hel ungdomskultur. Forskjellig forståelse av risiko blant eldre som gruppe og ungdom som gruppe, eller kulturelle forskjeller mellom by og land. Sosiologer har gjerne sett på hvordan samfunnet som helhet håndterer risiko, hva risiko betyr for samfunnet og hvordan risiko aksepteres.

Følelsen av risiko er en subjektiv følelse, det enkelte individ oppfatter graden av risiko på forskjellige måter. For unge er det statistisk sett liten sannsynlighet for å bli rammet av en

trafikkulykke. Av den grunn kan de unge i mange sammenhenger føle seg usårbare og at ulykker er noe som bare hender andre. Det er forskningsmessig dokumentert at unge førere overvurderer egen evne i forhold til egen dyktighet og sikker kjøring. Holdningen i forhold til å kjøre for fort kan forsterkes da kjøring med for høy hastighet og uaktsom kjøring faktisk også kan gå bra. Atferden med å kjøre for fort kan bli en vane der tanken om ulykker blir borte.

I en undersøkelse der teorien om planlagt atferd var lagt til grunn fant man at det var en reell forskjell mellom unge og eldre førere i forhold til synet på risiko. De unge førerne mente at de ved å kjøre for fort ville komme fortere frem til bestemmelsesstedet. De eldre mente at å kjøre for fort ville irritere andre trafikanter (Parker et al., 1992). Der de yngre så et positivt utfall av atferden mente de eldre at utfallet ville være av negativ karakter.

2.5 Sammenhengen mellom risikorelatert kjøreatferd og holdninger

Sammenhengen mellom holdninger og atferd er noe som har vært gjenstand for diskusjon gjennom en årrekke. Flere forskjellige forskere med sine teorier, eksperimenter og undersøkelser har forsøkt å kaste lys over problemstillingen. Noen forskere har ment at holdninger påvirker atferd, atter andre har ment det motsatte, at atferd påvirker holdninger. Festinger (1957) mente at holdning og atferd påvirker hverandre (sitert i Ulleberg og Rundmo 2002). Videre skrev Ajzen & Fishbein (1977) at holdning er en av faktorene som påvirker intensjon om atferd. Uansett hvilken tilnærming man velger viser påstandene kompleksiteten ved det å skulle forstå og forutse atferd.

Ifølge Englund m.fl. er unges atferd et resultat som kan beskrives som en handling der den enkelte vurderer om resultatet vil være av positiv eller negativ karakter. Å kjøre for fort er den vanligste forseelsen i trafikken (Englund, 1998). Det å bryte fartsgrenser anses ikke som noe negativt og i tillegg er dette en atferd som gir en positiv opplevelse tilbake, i form av en umiddelbar tilfredsstillelse gjennom fartsfølelse.

Dagfinn Moe skriver at et sentralt moment vedrørende forskning på ungdommers holdninger er hvordan de forholder seg til risikorelaterte aktiviteter. Ungdom med sterke og ikke ideelle holdninger til fart og risikofylt atferd har en relativt stor motstandskraft i forhold til å endre sin atferd angående disse momentene (Moe, 2007). Om en person liker å kjøre fort, vil det

være stor sannsynlighet for at han ofte kjører over fartsgrensen, i tillegg til kappkjøring ved siden av den generelle interessen for fart og spenning.

Gregersen og Berg (1994) fant at det var mulig å dele opp førere i grupper med hensyn til ulikhet i livsstil. Videre fant de at man kunne dele ytterligere inn i høy og lavrisikogrupper (sitert i Englund m.fl.1998). Dagfinn Moe identifiserte to sentrale holdningsdimensjoner knyttet til risikofylt atferd. Den ene holdningen var knyttet til ruspåvirket kjøring sammen med høye hastigheter, den andre var knyttet til kjøre glede, fart og spenning. Et sentralt trekk ved høyrisikogrupperne var at de rapporterte at de oftere har kjørt over gjeldende hastighet, har vært involvert i ulykker, manglende bilbeltebruk og vært ruspåvirket enn annen ungdom. Høyrisikogruppen følte liten risikoopplevelse selv ved kjøring med høye hastigheter. Følelsen av kjøre glede, mestingsopplevelser og spenning er det sentrale motivet for å kjøre for fort (Moe, 2007).

Fishbein og Ajzen fremholder at deres mål med å utvikle teorien om planlagt atferd var å vise variabelenes effekt og innflytelse på teorien, slik som demografiske karakteristikk og personlighetstrekk. Dette kan forklares ved å utforske effekten på holdning til atferd, subjektive normer og opplevd kontroll sammen med intensjonen om utføre en atferd (Ajzen & Fishbein, 1980). Videre anses følgende faktorer å være viktige.

2.6 Andre faktorer

En viktig faktor er hvilke verdier som preger en ungdoms liv i denne fasen. Hva som er viktig for ungdommen og hva som betyr mest for den enkelte kan variere. Det kan være at type bil kan være av størst viktighet, eller høy lyd og høy fart, atter andre kan legge mer vekt på tekniske spesifikasjoner ved kjøretøyet. Dyrking av bilen kan være en sosialiseringfaktor i seg selv i den forstand at det er i kjøretøyet mange unge møtes, enten det er ved parkeringsplasser eller andre møtesteder i de miljøene de vanker. Dyrking av bilen er en relevant faktor. Haglund og Åberg (1990) fastslår at det er en dokumentert sammenheng mellom kjøretøyets karakteristikk og innvirkningen på valget av hastighet (sitert i Englund m.fl. 1998:187).

Når det gjelder hva som former vår atferd og livsstil er ungdom lettere påvirkelig, de er søkende og i en fase av livet der de selv skal finne sin måte å leve livet på. Samvær med venner er av stor betydning for mange. Ungdom identifiserer seg med andre gjennom blant

annet rollemodeller (ikke nødvendigvis foreldrene) og idealer (skuespillere/modeller). Desto flere modeller som befinner seg innenfor omgivelsene til personen, desto større er sannsynligheten for at vedkommende blir påvirket (Mæland, 2005). Foreldrenes vaner og holdninger til trafikksikkerhet er imidlertid påvirkning som foregår over lang tid. Foreldres kjørevaner anses som en relevant faktor.

2.7 Hypoteser

Generelle holdninger til trafikksikkerhet anses å være viktig fordi forståelse på dette feltet kan bidra til at ulykkestallene reduseres, ved at atferd lettere kan påvirkes om vi vet hva som forårsaker den. Ut ifra dette vil det være interessant å se på om:

Hypotese I: Holdninger til kjøring av bil har betydning for risikorelatert kjøreatferd

Det er grunn til å tro at det innenfor enkelte bilinteresserte miljøer finnes enkeltgrupper der det kan utvikles holdninger til trafikksikkerhet som går mot gjeldende samfunnsnorm. En hypotese som kan underbygge dette er:

Hypotese II: Bilinteressert ungdom skårer lavere på ønskverdige holdninger relatert til trafikksikkerhet.

Innenfor bilinteresserte miljøer er fokuset stort på fart, enten det er Gatebil, Rånere eller innenfor uorganiserte bilmiljøer. Atferd tilknyttet holdninger til fart og spenning kan frembringe om de tre gruppene ungdom, som høyrisikogruppe, står for en risikorelatert kjøreatferd.

Hypotese III: Bilinteressert ungdom skårer lavere på ønskverdige holdninger relatert til risikorelatert kjøreatferd.

3. Metode

3.1 Kvantitativ metode

Innenfor samfunnsvitenskapelig forskningsmetode er det to hovedtilnærminger, kvalitativ og kvantitativ forskningsmetode.

En av styrkene til kvantitativ metode er at det gir mulighet for å kunne generalisere, å kunne si at dette gjelder for hele befolkningen innenfor den gruppen man forsker på. For å kunne generalisere er det nødvendig at utvalget må være over en viss størrelse. I tillegg må utvalget være tilfeldig utvalgt.

Noen ganger har man en formening om hva man kommer til å finne. En måte å løse oppgaven på innen kvantitativ metode er å teste disse antagelsene ut ved å lage hypoteser som man senere måler ved å teste ut om påstanden er sann eller ikke. En hypotese er ikke annet enn en påstand om hvordan verden ser ut for vedkommende som fremsetter den, en påstand som kan undersøkes empirisk, og som det er mulig å falsifisere (Jacobsen, 2005).

Selvrapportering ble valgt fordi det er lite kostnadskrevenende og man kan nå ut til et større antall respondenter på relativt kort tid. Ajzen skriver at det er kostbart og tidkrevende å observere skjult atferd og intern reaksjon hos den enkelte respondent, i sitt rette og naturlige miljø. Av praktiske årsaker er det derfor nye undersøkelser om personlighet som oftest setter sin lit til selvrapportering (Ajzen, 1988).

3.2 Reliabilitet og validitet

Når data er samlet inn skal materialet, i form av tall behandles, og det kreves nøyaktighet i utførelsen for å få til en god reliabilitet. Med reliabilitet menes hvor robust målemetoden er med tanke på sluppmessige feil, mens validitet handler om systematiske feil i målingen.

Reliabilitet er et uttrykk for i hvilken grad målemetoden påvirkes av tilfeldigheter.

Utfordringen til kvantitativ metode er å sikre at det er god validitet i spørsmålene slik at de svarer på den valgte problemstillingen. Om man ikke legger nok arbeid inn i spørsmålene kan senere tolkninger trekkes på feil grunnlag. En annen utfordring kan være at den enkelte respondent kan velge hvor oppriktige og ærlige de vil være. Respondenten kan velge å svare det han tror er riktig og ikke den atferden vedkommende har i trafikken. Tidligere undersøkelser viser imidlertid at det er sammenheng mellom svar og reell atferd i trafikken.

Chronbach Alpha er et korrelasjonsmål og sier noe om hvor godt begrepene henger sammen med hverandre. Leddenes indre konsistens sjekkes ved Cronbachs Alpha for å se hvorvidt de henger sammen eller ikke, og er et uttrykk for den samme bakenforliggende tendensen. Hensikten er å se på den indre konsistensen mellom enkeltspørsmålene og få tak i noen spørsmål som måler noe bakenforliggende. Videre at de bare måler det, da ønsker vi å redusere antall spørsmål til vi har et stabilt mål. To ting er viktig da det gjelder Chronbach Alpha: 1.hvor høy er korrelasjonen mellom spørsmålene og 2. hvor mange spørsmål er i gruppen. To spørsmål er nødvendig for at det skal forekomme korrelasjon. Et lavt antall ledd vil gi en lav Chronbach verdi. Den underliggende dimensjonen viser seg gjennom hvordan folk svarer på spørsmålene. Tolkningen av Chronbach Alpha baserer seg på inndeling etter Robert F. DeVellis definisjoner (DeVellis, 2003).

3.3 Utvalg

Studien ble foretatt ved at spørreskjemaer ble distribuert på en tilfeldig utvalgt videregående skole og blant mannskaper ved to forskjellige avdelinger inne til førstegangstjeneste i Forsvaret. Undersøkelsen ble foretatt på 214 ungdommer. Mannskaper inne til førstegangstjeneste gjenspeiler den norske befolkningen på en god måte fordi soldatene kommer geografisk spredt fra hele landet. I fra hvert årskull trekker Vernepliktsverket i Forsvaret ut de som kalles inn til førstegangstjeneste. Utvalget trekkes ut tilfeldig. Vernepliktsverket fører imidlertid ikke statistikk over hvilke kategorier ungdom som faller fra ved innkalling til tjeneste. Her kan det kanskje være en kilde til systematisk skjevhet, for eksempel de som er begynt på studier gjerne får utsettelse og når de en gang er ferdig med sine studier anses de for gamle til førstegangstjeneste og faller således fra.

3.4 Utforming av spørreskjema og operasjonalisering av begrep

En stor del av spørreskjemaet baserer seg på studien til Ulleberg og Rundmo (2002) der de ser på bruken av kvantitative målemetoder innenfor psykologien, og benyttelsen av en skala tiltenkt å måle unge bilføreres holdninger til risiko. Jeg valgte Ulleberg & Rundmo sin studie på grunn av de psykometriske egenskapene (validitet) viste seg tilfredsstillende i en annen studie. I tillegg fanger instrumentet opp 11 viktige dimensjoner som måler holdning til kjøreatferd, samt et validert mål på risikorelatert kjøreatferd. Risikorelatert kjøreatferd regnes derav i dette studiet som et utfallsmål, avhengig av holdninger til sikkerhetsrelatert

kjøreatferd. Ulleberg og Rundmos studie viser at modellens dugelighet ikke ble redusert når bare et lite antall andeler ble valgt ut av hele skalaen (Iversen & Rundmo, 2002).

Et alternativ kunne ha vært og benyttet seg av hele Manchester Driver Questionnaire (DBQ), som har vist seg å være et godt måleinstrument for å måle risikorelatert kjøreatferd.

For å besvare problemstillingen er det utarbeidet et prekvalifisert spørreskjema. Som et tillegg til de 11 dimensjonene som ble funnet relevante i undersøkelsen til Ulleberg og Rundmo ble det utarbeidet egne delspørsmål som ble ansett å være av betydning for å svare på problemstillingen. I studien er det benyttet 13 dimensjoner som måler sikkerhetsrelaterte holdninger til risikorelatert atferd. Undersøkelsen baseres på selvrapporing.

Utformingen av spørreskjemaet ble utført ved benyttelse av et sett påstander/spørsmål som skulle vurderes etter grad av enighet på en skala. Det er benyttet Likert skala.

Svaralternativene er fastlagt og skalert enten i 5 eller 7 svaralternativer. Undersøkelsens svaralternativer er "1 = helt uenig", "2 = delvis uenig", "3 = både og", "4 = delvis enig", "5 = helt enig". For måling av risikorelatert atferd ble det benyttet svaralternativene "1 = aldri", "2 = sjeldent", "3 = av og til", "4 = ofte", "5 = alltid".

Ved måling av holdning vil det si at en lav skår på andeler som omhandler holdninger indikerer en ideell holdning. En lav skår på påstanden "om du er dyktig, så er det OK å kjøre fort" indikerer at respondenten var uenig eller helt uenig i påstanden. En lav skår antyder en respondent som i mindre grad foretrekker risikotaking. Analysen kan etter tolkning indikere sammenhenger basert på respondentenes avkrysning.

Risikorelatert kjøreatferd er i denne studien definert som kjøreatferd som bryter med gjeldende trafikkregler. Spørsmål 1 til 10 består av alle bakgrunnsspørsmålene som er av kategorikarakter. Spørsmål 11 til 23 består av ulike former for holdningsspørsmål. Det måles på generelle sikkerhetsrelaterte holdninger til kjøreatferd fordelt på 13 forskjellige dimensjoner. Spørsmål 24 måler egenbeskrivelse av risikorelatert kjøreatferd. Spørreskjemaet tar for seg følgende hovedtemaer der det blir målt holdninger til; 11: Regler kan brytes, 12: Akseptabelt å kjøre fort, 13: Godta risikorelatert kjøring, 14: Akseptert å kjøre over fartsgrensen, 15: Samvittighet ovenfor andre, 16: Aksepterer kjøring og alkohol, 17: Bilkjøring er en måte å briske seg på, 18: Annet er årsak til ulykker, 19: Råkjørere er attraktive, 20: Moralsk følge trafikkregler, 21: Nedvurdering av risiko, 22: Dyrking av bilen og 23: Foreldre kjører fort.

De forskjellige dimensjonene ble målt med følgende påstander/spørsmål:

11: Regler kan brytes ble målt med følgende utsagn:

- Noen ganger er det nødvendig å tøyne reglene for at trafikken skal flyte
- Det er bedre å kjøre jevnt enn å alltid følge trafikkreglene
- Noen ganger er det nødvendig å bryte trafikkreglene for å komme frem
- Noen ganger er det nødvendig å ta sjanser i trafikken
- Noen ganger er det nødvendig å ignorere brudd på trafikkreglene
- En person som tar sjanser og bryter noen trafikkregler er ikke nødvendigvis en mindre sikker sjåfør

12: Akseptabelt å kjøre fort ble målt med følgende utsagn:

- Å kjøre fort og spenningen som oppstår hører sammen når du kjører
- Kjøring er mer enn transport, det er også fartsfylt moro og spenning
- Ungdom har behov for moro og spenning i trafikken

13: Godta risikorelatert kjøring ble målt med følgende utsagn:

- Jeg ville sette meg inn i min venns bil selv om jeg visste at han var en risikabel sjåfør
- Jeg ville sannsynligvis sitte på med en venn som kjørte risikabelt om jeg stolte på han
- Jeg ville sette meg inn i en bil med en risikabel sjåfør hvis jeg ikke hadde annen mulighet til å komme hjem
- Jeg kunne sette meg inn i en bil med en risikabel sjåfør om mine venner gjorde det
- Jeg ville heller gå "100 mil" enn å sette meg inn i en bil med en risikabel sjåfør
- Jeg ville si til min venn at han skulle slippe meg av om han kjørte risikabelt

14: Akseptert å kjøre over fartsgrensen ble målt med følgende utsagn:

- Det er akseptabelt å kjøre i 100 km/t på en rett strekning (80 km sone) dersom det ikke er andre kjøretøy å se flere km unna
- Om du er en sikker sjåfør, så er det greit å overskride fartsgrensen 10-15 km/t i områder hvor det er tillatt å kjøre 80-90 km/t
- Jeg synes det er OK å kjøre fort om trafikforholdene tillater meg å gjøre det
- Å kjøre 10-15 km/t over fartsgrensen er OK fordi alle gjør det
- Om du er dyktig så er det OK å kjøre fort
- Mine foreldre kjørte alltid 10-15 km/t over fartsgrensen

15: Samvittighet ovenfor andre ble målt med følgende utsagn:

- Å påføre noen andre skade med min egen bil ville merke meg for livet
- Jeg kunne ikke leve med meg selv, om jeg skadet et annet menneske i trafikken
- Hvis jeg skulle forårsake en ulykke, så håper jeg det er meg som skades

16: Akseptere kjøring og alkohol ble målt med følgende utsagn:

- Jeg kunne sette meg inn i en bil med en sjåfør som hadde drukket
- Jeg ville ikke en gang vurdere å sitte på med en beruset sjåfør
- Jeg ville sette meg inn i en bil med en beruset sjåfør om jeg kjente og stolte på han

17: Bilkjøring er en måte å briske seg på ble målt med følgende utsagn:

- De fleste folk liker å briske seg ved å vise ferdighetene sine når de kjører fort
- Når folk kjører vil de være annerledes – ikke en vanlig, forsiktig sjåfør
- Folk kjører vanligvis (eller som oftest) fortere når vennene deres er med i bilen

18:Annet er årsak til ulykker ble målt med følgende utsagn:

- De fleste ulykker kunne forhindres om myndighetene hadde lagt ned mer innsats på forebyggende arbeid
- Trafikkulykker skjer på grunn av dårlig veistandard
- Antallet eldre biler i Norge gjør at ulykker ikke kan unngås
- Ulykkene kunne forhindres hvis det ble åpnet opp baner for oss
- Vi trenger baner for å få kjørt fra oss

19:Råkjørere er attraktive ble målt med følgende utsagn:

- En sjåfør som kjører fort er mer attraktiv enn en sjåfør som alltid følger reglene
- Jeg ville bli veldig upopulær om jeg skulle be sjåføren om å kjøre roligere
- Gutter/jenter foretrekker jenter/gutter som tør å bli med i bilen når du kjører fort
- Hvis jeg skulle si til mine venner at de skulle kjøre roligere, ville det oppfattes som irritasjon

20:Moralsk følge trafikkregler ble målt med følgende utsagn:

- Du skal alltid følge trafikkreglene, uansett kjøreforhold
- Du skal alltid følge loven når du kjører bil

21:Nedvurdering av risiko ble målt med følgende utsagn:

- Kjøring i beruset tilstand er ikke så risikofylt som folk tror det er
- Risikoen for å dø som ung i en trafikkulykke er så lav at du kan ignorere den
- Ulykker som skyldes kjøring-av-veien er så sjeldne at det ikke er grunn til bekymring
- Jeg bekymrer meg ikke over hva som kan befinne seg bak neste sving

22:Dyrking av bilen ble målt med følgende utsagn:

- Bilen betyr mye for meg
- For meg er bil kun et fremkomstmiddel
- Bilens utseende har ingen betydning for meg
- Jeg ville skifte til lavere dekkprofil selv om det fraviker fra vognkortets spesifikasjoner
- Om jeg hadde mulighet til det så ville jeg ha økt motoreffekten i min bil, selv om det ikke var lovlig
- Jeg ville bygge om min bil selv om det ikke var lovlig i henhold til vognkortet
- Alle som kjører bil burde kjenne bilens maks egenskaper (eksempelvis fart, bremses, akselerasjon, sving)

23:Foreldres kjørevaner ble målt med følgende utsagn:

- Min far kjører alltid 10-15 km/t over fartsgrensen
- Min mor kjører alltid 10-15 km/t over fartsgrensen

24:Risikorelatert atferd ble målt med følgende utsagn:

- Overskrider fartsgrensen i tettbygd strøk (mer enn 15 km/t)
- Overskrider fartsgrensen utenfor tettbygd strøk (mer enn 15 km/t)
- Kjører på gult lys når det er på vei til å bli rødt
- Overser rødt lys på en vei som er "klar"
- Innhenter bilen foran når vedkommende kjører i riktig hastighet
- Kjører for nær bilen foran
- Kjører mot enveiskjøring
- Kjører fort fordi guttene/jentene liker det
- Ignorerer trafikkregler for å komme frem i trafikken
- Tøyer trafikkreglene for å komme frem i trafikken

- Bryter trafikkreglene fordi de er for kompliserte til å følge
- Bryter trafikkreglene på grunn av stort gruppepress
- Kjører uforsvarlig fordi andre forventer at jeg gjør det
- Kjører fort for å vise andre at jeg er tøff nok
- Kjører fort for å vise andre at jeg kan mestre bilen
- Overser hastighetsgrenser tidlig om morgenen eller sent på kvelden
- Overser hastighetsgrenser på motorvei
- Kappkjører med andre sjåfører

3.5 Statistikk

For å belyse problemstillingen vil jeg benytte meg av statistikk. Sumskårer ble kalkulert for dimensjonene over og Chronbach`s Alpha blir benyttet for å fastslå om dimensjonene frembringer akseptable alfaeffisienter og intern konsistens.

Hypotese I belyses ved bruk av regresjonsanalyse og korrelasjonsanalyse.

Korrelasjonsanalysen gjennomføres med Person R for å beskrive samvariasjon.

Korrelasjonsanalysen vil bestå av analyse av holdningsspørsmål 11 til 23, sett opp imot egenbeskrivelse av risikoatferd under spørsmål 24. Regresjonsanalysen kan belyse i hvilken grad holdninger ved spørsmål 11-23 kan forklare risikorelatert atferd ved spørsmål 24.

Hypotese II og III belyses ved bruk av F-test – variansanalyse (ANOVA). Analysen egner seg i situasjoner der man ønsker å sammenligne gjennomsnittet i flere enn to grupper samtidig (Skog, 2004). I analysen av gjennomsnittsverdier vil 10 poeng være det samme som ett standardavvik. Analysene blir gjennomført ved bruk av SPSS 15.0.

Om påstander/spørsmål og skaleringen innenfor svaralternativene for hver dimensjon virkelig var gode indikatorer var det knyttet forventninger til hvilken effekt sikkerhetsrelaterte holdninger har til risikorelatert atferd i trafikken. Det var forventet at annen ungdom viste mer ideelle holdninger enn bilinteressert ungdom, det vil si et uttrykk for en mindre grad av preferanse for risikotaking. Det ble videre forventet å finne at bilinteressert ungdom viste en høyere grad av preferanse for risikotaking.

4. Resultater

Respondent som kun hadde besvart alle spørsmål likt gjennom alle sidene ble fjernet, personen hadde ingen spredning i sin besvarelse. Det totale antall som besvarte undersøkelsen ble 214, hvilket vil si en svarprosent på 88 %. Av disse var det totalt 85 % som innehadde førerkort. Av de 214 respondentene rapporterte over 25 % at de tilhørte et bilinteressert miljø. Skjemaer ble plottet inn i SPSS og deretter ble det tatt stikkprøvekontroll av hver enkelt avdeling som var lagt inn. Stikkprøvekontrollen ble utført av en annen person. Ved plotting var det allerede ført løpenummer på hvert spørreskjema, slik at hvert enkelt skjema skulle være lett å finne igjen om det skulle vise seg å være feil ved plotting. Hele 58 % rapporterer at de har vært involvert i en ulykke.

Tabell 1: Er du i et bilmiljø eller lignende?

	Frekvens	Prosent	Kumulativ prosent
Bilmiljø	54	25,2	25,2
Ikke i bilmiljø	160	74,8	100
Total	214	100	

4.1 Reliabilitet

Leddene homogenitet innenfor hver holdningsdimensjon ble målt ved bruk av Chronbach Alpha. Noen ledd viste en lav Alpha. Noen ble snudd, andre ble fjernet, spørsmål 13_5 og 13_6 ble snudd og viste respektabel Alpha, alle leddene ble beholdt. Spørsmål 16_2 ble tatt vekk, de to gjenstående leddene viste en respektabel Alpha verdi. Leddene under spørsmål 18 hang ikke så godt sammen. Spørsmål 21_1 ble fjernet, de tre gjenstående leddene viste fortsatt lav Alpha verdi. Spørsmål 22_2 og 22_3 ble snudd og viste høy Alpha. Under spørsmål 24 er det spesielt to ledd som senker Alpha, spørsmål 24_7 og 24_14, disse ble fjernet.

Cronbachs Alpha rangerte fra 0,589 til 0,857. De fleste dimensjoner viste respektable Alpha-verdier fra 0,714 til 0,857. Faktor 15 samvittighet ovenfor andre, faktor 18 råkjørere er attraktive, faktor 21 nedvurdering av risiko og faktor 23 foreldre kjører fort viste under 0,7

Alphakoeffisient. Henholdsvis to mellom 0,6-0,65 (uønsket) og to mellom 0,65-0,7 (minimalt akseptabel). En Alpha koeffisient bør være nær eller over 0,70 for at et sett ledd skal kunne utgjøre en skala. Dette indikerer at leddene innenfor nevnte skalaer har en tilfredsstillende homogenitet. Alpha koeffisienten har imidlertid en tendens til å være lav ved få andeler (Ulleberg & Rundmo, 2002). De 4 faktorene som viste Alphakoeffisienter under 0,70 ble besluttet tatt med videre i analysen.

Tabell 2: Deskriptiv statistikk, Cronbach Alpha (n = 214)

<i>Variabler/Faktor</i>	Antall ledd	Gjennomsnitt	SA	Alpha
11: Regler kan brytes	6	14,90	4,18	0,714
12: Akseptabelt å kjøre fort	3	6,62	2,91	0,815
13:Godta risikorelatert kjøring	6	16,82	5,13	0,816
14: Akseptert å kjøre over fartsgrensen	6	16,51	5,67	0,848
15: Samvittighet ovenfor andre	3	12,34	2,36	0,661
16: Aksepterer kjøring og alkohol	2	2,57	1,33	0,745
17: Bilkjøring er en måte å briske seg på	3	9,83	2,82	0,799
18: Annet er årsak til ulykker	5	15,33	3,82	0,634
19: Råkjørere er attraktive	4	8,33	3,31	0,724
20: Moralsk følge trafikkregler	2	7,14	2,14	0,800
21: Nedvurdering av risiko	3	4,17	1,63	0,589
22: Dyrking av bilen	7	21,23	6,26	0,817
23: Foreldre kjører fort	2	4,51	2,13	0,651
24: Beskrive egen risikoatferd	16	32,09	7,38	0,857

4.2 Effekt på holdning til kjøring av bil på risikorelatert atferd

En regresjonsanalyse ble gjennomført for å teste hvilken effekt holdninger til kjøring av bil har på risikorelatert atferd. Først ble det utført en korrelasjonsanalyse fordi den beskriver samvariasjon mellom de spørsmål og påstander som er benyttet. Den skal vise i hvilken grad holdninger og atferdskriteriene korrelerer. Regresjonsanalysen ble gjennomført der

risikokjøreatferd ble holdt som avhengig variabel. En regresjonsanalyse kan finne i hvilken grad noen variabler kan forklare en annen variabel. I hvilken grad kan holdninger ved spørsmål 11-23 predikere risikorelatert atferd ved spørsmål 24.

4.2.1 Korrelasjoner

Korrelasjonsanalysen viser 4 spørsmål som viste sterk korrelasjon i forhold til egen risikoatferd. Spørsmål 11-regler kan brytes, spørsmål 12-akseptabel moro å kjøre fort, spørsmål 14-akseptert å kjøre over fartsgrensen og spørsmål 22-dyrking av bilen viste sterk korrelasjon mellom spørsmålet relatert til variabelen egen risikokjøreatferd. Verdiene viste Pearson fra og med, 0522** -, 0622**.

I forhold til risikorelatert atferd viste 6 spørsmål en korrelasjon på middels nivå. Spørsmål 13-godta risikofull kjøring, spørsmål 16-akseptere kjøring og alkohol, spørsmål 19-råkjørere er attraktive, spørsmål 20-moralsk følge trafikkregler, spørsmål 21 (- spm 1)- nedvurdering av risiko og spørsmål 23-foreldre kjører fort. Verdiene viste Pearson fra og med, 246** - -, 419**.

I analysen viste 3 spørsmål en svak korrelasjon. Spørsmål 15-samvittighet ovenfor andre, spørsmål 17-bilkjøring er en måte å briske seg på og spørsmål 18-annet er årsak til ulykker svak korrelasjon og ingen er signifikante. Verdiene viste Pearson fra og med -,037 - ,175*. Kun en av disse var signifikant – spørsmål 18-annet er årsak til ulykker.

Tabell 3: Korrelasjonsanalyse mellom holdningsspørsmål 11-23 og risikokjøreatferd spm 24

<i>Variabler/Faktor</i>		(TSK 24) Egen risikokjøreatferd
11: Regler kan brytes	Pearson Korrelasjon	,537**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	197
12: Akseptabelt å kjøre fort	Pearson Korrelasjon	,556**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	197
13: Godta risikorelatert kjøring	Pearson Korrelasjon	,354**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	194
14: Akseptert å kjøre over fartsgrensen	Pearson Korrelasjon	,622**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	193
15: Samvittighet ovenfor andre	Pearson Korrelasjon	-,037
	Sig. (2-tailed)	,605
	N	197
16: Aksepterer kjøring og alkohol	Pearson Korrelasjon	,336**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	197
17: Bilkjøring er en måte å briske seg på	Pearson Korrelasjon	,089
	Sig. (2-tailed)	,212
	N	197
18: Annet er årsak til ulykker	Pearson Korrelasjon	,175*
	Sig. (2-tailed)	,014
	N	197
19: Råkjørere er attraktive	Pearson Korrelasjon	,336**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	197
20: Moralsk følge trafikkregler	Pearson Korrelasjon	-,419**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	197
21: Nedvurdering av risiko	Pearson Korrelasjon	,246**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	197
22: Dyrking av bilen	Pearson Korrelasjon	,522**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	197
23: Foreldre kjører fort	Pearson Korrelasjon	,278**
	Sig. (2-tailed)	,000
	N	194

Merk. * p< .05 (to-halet). ** p< .01 (to-halet).

4.2.2 Regresjonsanalyse

Videre vil jeg vise de tendensene som ligger i bunnen, de grunnleggende holdningene til fart og risikorelatert atferd i trafikken. Hvorvidt finnes det en sammenheng mellom holdninger og hva den enkelte sier at han gjør i trafikken, målt ved spørsmål 11-23 opp mot spørsmål 24 i regresjonsanalysen.

Regresjonsanalysen viste følgende signifikante resultater. Spørsmål 11- regler kan brytes ($t = 3,504$ -Sig = ,001), spørsmål 13- godta risikorelatert kjøring ($t = 3,333$ -Sig = ,001), spørsmål 14- akseptert å kjøre over fartsgrensen ($t = 3,058$ -Sig = ,003), spørsmål 16- aksepterer kjøring og alkohol ($t = 2,013$ -Sig = ,046), spørsmål 17- bilkjøring er en måte å briske seg på ($t = 5,576$ -Sig = ,011), spørsmål 19- råkjørere er attraktive ($t = 2,880$ -Sig = ,004), spørsmål 21- nedvurdering av risiko ($t = 3,184$ -Sig = ,002) og spørsmål 22- dyrking av bilen ($t = 5,386$ -Sig = ,000).

De faktorene som viste seg ikke være signifikante var spørsmål 12- akseptabelt å kjøre fort ($t = 1,936$ -Sig = ,055), spørsmål 15- samvittighet ovenfor andre ($t = -1,036$ -Sig = ,301), spørsmål 18- annet er årsak til ulykker ($t = -,259$ -Sig = ,796), spørsmål 20- moralsk følge trafikkregler ($t = -,511$ -Sig = ,610) og spørsmål 23- foreldre kjører fort ($t = ,448$ -Sig = ,654).

Regresjonsanalysen viste at faktor 11-regler kan brytes, 14-akseptert å kjøre over fartsgrensen og 22-dyrking av bilen i størst grad kan forklare risikorelatert atferd. Den faktor som har størst forklaringskraft er faktor 14-akseptert å kjøre over fartsgrensen, gitt at de andre faktorene holdes konstant. Den forklarte variansen viser 63,4 %.

Tabell 4: Regresjonsanalyse med hvilken effekt holdninger har på risikorelatert atferd

<i>Variabler/Faktor</i>	β	t	Sig.
11: Regler kan brytes	,204	3,504	,001***
12: Akseptabelt å kjøre fort	,112	1,936	,055
13:Godta risikorelatert kjøring	,165	3,333	,001***
14: Akseptert å kjøre over fartsgrensen	,204	3,058	,003**
15: Samvittighet ovenfor andre	-,052	-1,036	,301
16: Aksepterer kjøring og alkohol	,097	2,013	,046*
17: Bilkjøring er en måte å briske seg på	,127	5,576	,011*
18: Annet er årsak til ulykker	-,013	-,259	,796
19: Råkjørere er attraktive	,143	2,880	,004**
20: Moralsk følge trafikkregler	-,028	-,511	,610
21: Nedvurdering av risiko	,152	3,184	,002**
22: Dyrking av bilen	,280	5,386	,000***
23: Foreldre kjører fort	,023	,448	,654

Merk. $R^2 = ,659$; justert $R^2 = ,634$; β = Standardiserte regresjonskoeffisienter

* $p < .05$. ** $p < .01$. *** $p < .001$

Det ville vært ønskelig å se på hvilken atferd som kan predikere ulykker.

Ulykkesregistreringen var imidlertid svak i studien. Det var dårlig sammenheng mellom holdninger og beskrevet atferd og ulykkesinvolvering. Dette kan skyldes i stor grad manglende spesifisering av både skadegrad og hvem som var årsak til ulykken.

4.3 Sammenlikning mellom bilmiljøer vs. annen ungdom

Videre analyse vil belyse om det finnes eventuelle forskjeller mellom ungdommer i bilmiljø og andre ungdommers trafikkrelaterte holdninger til risikorelatert atferd. Analysen søker å komme fram til hva som eventuelt kan kjennetegne gruppene innenfor bilmiljøer i forhold til avvikende holdninger relatert til trafiksikkerhet. Når man ønsker å sammenligne gjennomsnittet i flere enn to grupper samtidig kan variansanalyse (ANOVA) benyttes. De enkelte gruppegjennomsnittene sammenlignes med totalgjennomsnittet. Deretter kontrolleres det for om de eventuelle forskjeller som observeres ikke er et resultat av tilfeldigheter. Dette gjennomføres ved F-test. F-testen gir svar på spørsmålet om variasjonen mellom grupper er signifikant forskjellig fra null, det vil si om det er reelle gruppeforskjeller.

Tabell 5 viser resultatet av gjennomsnitt for forskjellen i holdninger til risikorelatert atferd mellom ungdom i bilmiljøer og annen ungdom. Signifikant rånermiljø signifikant dårligere faktor 12. Den signifikante forskjellen indikerer at bilinteressert ungdom fra rånermiljøet skårer signifikant høyere enn annen ungdom på faktor 12 – akseptabelt å kjøre fort (gjennomsnitt 62,5 vs 48,9). Gjennomsnittsverdien er lik 50. Signifikant rånermiljø signifikant dårligere faktor 14. Den signifikante forskjellen indikerer at bilinteressert ungdom fra rånermiljøet skårer signifikant høyere enn annen ungdom på faktor 14 – akseptert å kjøre over fartsgrensen (gjennomsnitt 60,0 vs 48,6). Signifikant rånermiljø signifikant dårligere faktor 22. Den signifikante forskjellen indikerer at bilinteressert ungdom fra rånermiljøet skårer signifikant høyere enn annen ungdom på faktor 22 – dyrking av bilen (gjennomsnitt 58,6 vs 47,5). Signifikant rånermiljø signifikant dårligere faktor 23. Den signifikante forskjellen indikerer at bilinteressert ungdom fra rånermiljøet skårer signifikant høyere enn annen ungdom på faktor 23 – foreldre kjører fort (gjennomsnitt 61,7 vs 49,2). Signifikant rånermiljø signifikant dårligere faktor 24. Den signifikante forskjellen indikerer at bilinteressert ungdom fra rånermiljøet skårer signifikant høyere enn annen ungdom på faktor 24 – beskrive egen risikoføring (gjennomsnitt 54,0 vs 48,6). 10 poeng er ett standardavvik.

Rånermiljøet teller ikke mange innenfor utvalget. 8 personer betyr at det er en gruppe på ca 5 % av hele utvalget. Resultater for Gatebilinteressert ungdom viste samme tendens, dog var de ikke like sterke. Regler brytes innenfor uorganiserte bilmiljøer, men viste ennå svakere tendens. Innenfor alle miljøene er det en generell interesse for at det er moro å kjøre for fort. Rånere godtar risikoføring, men når gruppene slås sammen forsvinner forskjellen.

Tabell 5: Gjennomsnitt mellom holdninger til risikorelatert atferd vs. bilmiljø

<i>Variabler/Faktor</i>	Gatebilmiljø		Rånermiljø		Uorg. bilmiljø		Ingen		Total	
	Gjennom- snitt	N	Gjennom- snitt	N	Gjennom- snitt	N	Gjennom- snitt	N	Gjennom- snitt	N
11: Regler kan brytes	52,3	17	53,1	8	54,7	29	48,7	159	50,0	213
12: Akseptabelt å kjøre fort	53,3	17	62,5	8	50,8	29	48,9	159	50,0	213
13: Godta risikorelatert kjøring	48,6	17	53,9	8	47,8	29	50,4	156	50,0	210
14: Akseptert å kjøre over fartsgrensen	52,3	17	60,0	7	53,7	29	48,6	156	50,0	209
15: Samvittighet ovenfor andre	50,0	17	48,0	8	49,2	29	50,2	159	50,0	213
16: Aksepterer kjøring og alkohol	51,0	17	52,3	8	51,2	29	49,6	159	50,0	213
17: Bilkjøring er en måte å briske seg på	50,1	17	47,9	8	46,8	29	50,7	159	50,0	213
18: Annet er årsak til ulykker	57,2	17	53,9	8	52,8	29	48,5	159	50,0	213
19: Råkjørere er attraktive	51,3	17	51,3	8	48,8	29	50,0	159	50,0	213
20: Moralsk følge trafikkregler	46,9	17	48,2	8	48,0	29	50,8	159	50,0	213
21: Nedvurdering av risiko	51,5	17	47,4	8	53,4	29	49,4	159	50,0	213
22: Dyrking av bilen	58,7	17	58,6	8	56,2	29	47,5	158	50,0	212
23: Foreldre kjører fort	49,8	17	61,7	7	51,5	29	49,2	155	50,0	208
24: Beskrive egen risikoatferd	55,8	16	54,0	8	52,5	29	48,6	144	50,0	197

Videre analyse ved bruk av F-test og signifikansnivå viste at denne forskjellen mellom bilmiljøene ikke skyldes tilfeldig variasjon. Når det gjelder styrken viste Eta Squared 0,078, det vil si at 8 % av holdningen til at man kan kjøre så fort som mulig kan bestemmes ut fra hvilket miljø du er i. Eta kvadrert er forklart varians, det vil si hvor mye i forskjellene i holdninger kan forklares ut ifra miljø. Tabell 6 viser resultater fra F-test og signifikansnivå.

Tabell 6: Anova – F-test - signifikansnivå

<i>Variabler/Faktor</i>	F	Sig.
11: Regler kan brytes	3,708	,012
12: Akseptabelt å kjøre fort	5,895	,001
13:Godta risikorelatert kjøring	1,072	,0362
14: Akseptert å kjøre over fartsgrensen	5,192	,002
15: Samvittighet ovenfor andre	,193	,901
16: Aksepterer kjøring og alkohol	,434	,729
17: Bilkjøring er en måte å briske seg på	1,377	,251
18: Annet er årsak til ulykker	5,505	,001
19: Råkjørere er attraktive	,271	,846
20: Moralsk følge trafikkregler	1,360	,256
21: Nedvurdering av risiko	1,626	,184
22: Dyrking av bilen	16,280	,000
23: Foreldre kjører fort	3,852	,010
24: Risikorelatert atferd	4,689	,003

Merk. Eta = ,279; Eta² = ,078

4.3.1 Atferdsvariabler kontrollert mot bilmiljø

Spørsmål 24- egenbeskrevet risikoatferd ble omgjort til gjennomsnittverdier. Det ble utført variansanalyse for å se hvorvidt det kunne være forskjeller mellom bilmiljøene i forhold til egenbeskrevet risikoatferd. Sammenligningen mellom gruppene innenfor bilmiljøene viste at gjennomsnittsverdiene ikke ble like høye som når holdningsvariablene ble kontrollert mot bilmiljø. Imidlertid viste tendensen at både Gatebil, Rånere og Uorganisert bilmiljø beskriver sin atferd til å være mer risikorelatert enn annen ungdom. Rånermiljøet skårer høyt på spm 24_1 overskrider fartsgrensen i tettbygd strøk (gjennomsnitt 57,8 vs 49,3), spm 24_2 overskrider fartsgrensen utenfor tettbebygde strøk (gjennomsnitt 55,8 vs. 48,6), spm 24_8 kjører fort fordi guttene/jentene liker det (gjennomsnitt 59,5 vs. 49,5), spm 24_14 kjører fort for å vise at jeg er tøff nok (gjennomsnitt 66,5 vs 49,3) og spm 24_18 kappkjører med andre sjåførere (gjennomsnitt 57,4 vs 48,5). Siste gjennomsnittsverdi refererer til annen ungdom.

Tabell 8: Gjennomsnitt mellom risikorelatert atferd spm 24 vs Bilmiljø

Variabler/Faktor	Er du med i et bilmiljø eller lignende?									
	Gatebilmiljø		Rånermiljø		Uorg. bilmiljø		Ingen		Total	
	Gjennom snitt	N	Gjennom snitt	N	Gjennom snitt	N	Gjennom snitt	N	Gjennom snitt	N
Q24_1 Overskrider fartsgrensen i tettbygd strøk (mer enn 15 km/t)	51,6	16	57,8	7	51,0	29	49,3	144	50,0	196
Q24_2 Overskrider fartsgrensen utenfor tettbygd strøk (mer enn 15 km/t)	52,8	16	55,8	7	54,0	29	48,6	144	50,0	196
Q24_3 Kjører på gult lys når det er på vei til å bli rødt	52,1	16	48,2	8	53,8	28	49,1	142	50,0	194
Q24_4 Overser rødt lys på en vei som er "klar"	59,3	16	48,1	8	49,0	29	49,3	143	50,0	196
Q24_5 Innhenter bilen foran når vedkommende kjører i riktig hastighet	50,2	16	50,4	7	52,5	29	49,4	144	50,0	196
Q24_6 Kjører for nær bilen foran	47,5	16	49,0	8	51,8	29	50,0	144	50,0	197
Q24_7 Kjører mot enveiskjøring	52,5	16	48,9	8	51,1	29	49,6	143	50,0	196
Q24_8 Kjører fort fordi guttene/jentene liker det	56,1	16	59,5	8	46,6	29	49,5	144	50,0	197
Q24_9 Ignorerer trafikkregler for å komme frem i trafikken	56,1	16	49,4	8	54,2	28	48,5	142	50,0	194
Q24_10 Tøyer trafikkreglene for å komme frem i trafikken	49,8	16	50,6	8	55,1	29	49,0	144	50,0	197
Q24_11 Bryter trafikkreglene fordi de er for kompliserte til å følge	53,7	16	52,7	8	50,1	29	49,4	144	50,0	197
Q24_12 Bryte trafikkreglene på grunn av stort gruppepress	52,6	16	52,6	8	47,6	29	50,1	143	50,0	196
Q24_13 Kjører uforsvarlig fordi andre forventer at jeg gjør det	56,1	16	48,2	8	47,2	29	50,0	143	50,0	196
Q24_14 Kjører fort for å vise andre at jeg er tøff nok	50,1	16	66,5	8	49,0	29	49,3	143	50,0	196
Q24_15 Kjører fort for å vise andre at jeg kan mestre bilen	57,7	16	50,8	8	47,2	29	49,7	142	50,0	195
Q24_16 Overser hastighetsgrenser tidlig om morgenen eller sent på kvelden	51,3	16	56,8	8	53,5	29	48,8	144	50,0	197
Q24_17 Overser hastighetsgrenser på motorvei	54,2	16	53,6	8	51,5	29	49,0	142	50,0	195
Q24_18 kappkjører med andre sjåfører	56,6	16	57,4	8	51,7	29	48,5	144	50,0	197

5. Diskusjon

Det interessante er å se i hvilken grad teorien om planlagt atferd kan benyttes til å forutse hvilke personer eller grupper som kan komme til å overtrede trafikkregler? Jeg vil diskutere dette spørsmålet ut fra de resultater som spørreundersøkelsen har klart å frembringe samt opp imot nevnte teori.

5.1 Resultater som ikke ble signifikante

Som vist i regresjonsanalysen hadde verken faktor 15-samvittighet ovenfor andre, faktor 18-annet er årsak til ulykker, faktor 20-moralsk følge trafikkregler og 23-foreldre kjører fort ikke noen signifikant virkning på risikorelatert atferd.

Sett i forhold til reliabilitet hadde både faktor 15 og 18 i utgangspunktet nektende ledd, og viste lave Alphakoeffisienter. Dette kan være et uttrykk for at spørsmålene ble for kompliserte. Spørsmålene kan være vanskelig å forstå for enkelte. Med flere nektinger faller Cronbach Alpha fordi respondenten misforstår eller ikke forstår spørsmålet. Dette kan da gi en lav korrelasjon.

Faktor 15-samvittighet ovenfor andre – var en original faktor fra YDAS. Til faktor 18-annet er årsak til ulykker ble det lagt til 2 spørsmål/påstander. Faktor 20- moralsk følge trafikkregler var en original faktor. Faktor 23-foreldre kjører fort var en på egenhånd utviklet faktor som syntes relevant for problemstillingen. Utilstrekkelig validering av faktorer kan ha ført til økt sjanse for at målefeil har inntruffet.

5.2 Resultater som ble signifikante

Videre fremviste analysen resultater som ble signifikante i forhold til å svare på den første problemstillingen.

5.2.1 Effekt på holdning til kjøring av bil på risikorelatert atferd

Korrelasjons- og regresjonsanalysen viser at det er en sterk sammenheng mellom sikkerhetsrelaterte holdninger til kjøring av bil og risikorelatert kjøreatferd.

Korrelasjonsanalysen viser flere interessante funn. Korrelasjonene er for det meste positive, det vil si at høy skår på holdningsvariabel gir høy skår på atferdsvariabel. Videre kan det forklares slik at om man har høy skår på å holdningen til å godta risikofull kjøring har man en

høy skår på at man utfører denne atferden når man selv kjører bil. Kun to verdier viser negativ verdi.

Videre viste regresjonsanalysen at spørsmål 11-regler kan brytes, spørsmål 14- akseptert å kjøre over fartsgrensen og spm 22-dyrking av bilen i størst grad kan forklare risikorelatert atferd. Holdningen til spørsmål 14-akseptert å kjøre over fartsgrensen er den forklaringsfaktoren som i størst grad forklarer risikorelatert atferd. Den forklarte variansen, $R^2 = ,634$ betyr at alle holdningsvariablene, signifikante eller ikke, forklarer 63 % av risikorelatert atferd. Dette indikerer en stor sammenheng mellom hvilken effekt sikkerhetsrelaterte holdninger har på risikorelatert atferd.

5.2.2 Sammenlikning mellom bilmiljøer vs. annen ungdom

Rånergruppen viste høye gjennomsnittsverdier sett i forhold til resten av utvalget. Faktorene som viste signifikante verdier var faktor 12-akseptabelt å kjøre fort, faktor 14 – akseptert å kjøre over fartsgrensen, faktor 22 – dyrking av bilen, faktor 23 – foreldre kjører fort og faktor 24 – beskrive egen risikoatferd. Faktor 24- beskrive egen risikoatferd viste imidlertid et svakere resultat enn de andre som var signifikante. Faktor 12, faktor 14 og faktor 23 viste et helt standardavvik i forskjell fra annen ungdom. Analysen indikerer at det innenfor Rånermiljøet trolig er en sterk underliggende kultur for at risikorelatert atferd i trafikken er akseptert. Dette indikerer at det er en sammenheng mellom holdninger til trafikksikkerhetsspørsmål og den atferden Rånere viser i trafikken. Det er en klar tendens til at de som selv mener at de tilhører et rånermiljø viser en større grad av risikorelatert atferd. Innenfor Rånermiljøet synes det som om det kan være en norm om at det er akseptert i stor grad å kjøre for fort. Rånere synes det er moro å kjøre for fort, de aksepterer og kjøre over fartsgrensen, foreldrene kjører fort (den sosiale faktor) og de beskriver selv at de har en risikorelatert kjøreatferd.

Av respondentene var 5 % rånere, altså 5 % er avvikere, sett i forhold til holdninger til trafikksikkerhet. Rånere godtar risikokjøring. Det gjør også Gatebilmiljøet om ikke like sterkt. Hele forskjellen forsvinner når bilmiljøene legges sammen. Annen ungdom har vist ideelle holdninger til risikorelatert atferd. Dette viser at det er forskjellige holdninger til bilkjøring mellom rånermiljøer og andre bilmiljøer. En burde derfor skille mellom bilmiljøene i spørreundersøkelser som omhandler risikorelatert atferd i trafikken.

Rånerne definerer seg selv å tilhøre et miljø, noe som ikke er tilfeldig. En gruppe på 8 personer svarer at de er i dette miljøet. Dette er en liten del av det totale utvalget, men gruppen står allikevel for et stabilt mål. De beskriver seg å tilhøre en gruppe mennesker som dyrker bilen i stor grad. Rånere viser gjennomgående som gruppe at de skårer lavere på ønskverdige holdninger relatert til trafikksikkerhet, i forhold til annen ungdom.

5.3 Andre faktorer

Sosial påvirkning kan medvirke til at utvist atferd og vaner kan arves. Arv kan komme fra blant annet foreldre, eller andre nære. Funn i studien indikerer at arv kan ha en medvirkende årsak til de holdninger og den atferden man viser i trafikken. Tidligere er det nevnt at det ble lagt til noen spørsmål som ble funnet relevant for undersøkelsen, blant annet faktor 14_6 - foreldres kjørevaner. Faktoren viste en lav korrelasjonskoeffisient. I regresjonsanalysen var den signifikant og viste en middels Pearson verdi. Rånerne utpekte seg her som den gruppen som rapporterte at foreldrene i stor grad alltid kjørte over 10-15 km/t over fartsgrensen. Tidligere forskning underbygger tendensen og har vist at barn arver foreldrenes kjørevaner og atferd i trafikken, selv når det ble kontrollert for variablene demografi og livsstil (Bianchi & Summala, 2004).

Dyrking av bilen viste seg å være en sterk faktor. Miljøer som dyrker bilen liker fart. Dyrking av bilen som omfatter blant annet ombygging av bil ble ansett relevant fordi dette er et kjennetegn ved miljøene. Studien bekrefter antagelsen om at det innenfor miljøer som dyrker bilen i stor grad, også er en holdning for at det er helt greit å endre på bilens karakteristik, selv om det ikke er lovlig (uten godkjenning). Forskning bekrefter at kjøretøyets karakteristik, i form av for eksempel høy ytelse på motor hadde en innflytelse på risikokjøring (Horswill & Coster, 2002). Dyrker man bilen i stor grad har funn i studien vist at man og mener at: regler kan brytes, man aksepterer å kjøre fort, man godtar risikorelatert kjøring og man aksepterer å kjøre over fartsgrensen. Dyrking av bilen er sterkt bestemt av miljø. Dyrking av bilen har vist seg å være en sterk forklaringsfaktor i forhold til risikorelatert atferd. Dyrker du bil i stor grad så er det stor mulighet for at du tilhører enten et Gatebil-, Råner- eller Uorganisert bilmiljø.

5.4 Teoretiske implikasjoner

Fischbein og Ajzen skriver at det som avgjør om en bestemt handling utføres eller hindres, bestemmes av aktørens intensjoner med handlingen. Unge menn er ofte utsatt for press i noen situasjoner. Hver gang kjøretøy står ved siden av hverandre i et lyskryss, der sjåfører veksler blikk kan rusing av motorer oppleves som påvirkning. Intensjonen om å ikke skulle kjøre fort i nevnte situasjon vil kunne komme til å måtte vike. Conner, Smith og McMillan (2003) fant at unge menn følte et større normativt press fra omgivelsene da de kjørte alene i kjøretøyet. Dette er teorien om planlagt atferd i praktisk forstand. Man kan tenke seg følgende hendelsesforløp:

- Sjåføren har en bil som er preppet (tunet, trimmet er andre ord som benyttes innefor miljøene)
- Sjåfører møter en annen preppet bil
- Sjåfører vil egentlig ikke kjøre for fort (har ingen intensjon om å kjøre for fort)
- Sjåfører kommer opp i situasjonen
- Sjåfører tror at alle ser på han
- Sjåfører kan påvirkes av andre i kjøretøyet
- Sjåfører har først kontroll over situasjonen, men
- Ut ifra påvirkning fra andre faktorer (alle ser meg eller andre i bilen) endrer han atferd fra den han opprinnelig hadde en intensjon om å gjøre.

En handling har større sjanse å bli utført om det kan gagne individet. I dette tilfellet vil personen oppnå status i miljøet, det betyr noe å ha den raskeste bilen. For andre kan bare det å virke tøff utad være det som betyr mest. Ajzen sier at det som avgjør om en bestemt handling utføres eller hindres avgjøres av aktørens intensjoner med handlingen. Individets holdning til atferden vil være et utfall av om personen ser utfallet av hendelsen som noe positivt eller negativt. Følelsen vil være positiv om han vinner duellen, han oppnår kanskje status blant likesinnede. Å bryte med trafikkregler anses ikke å føre til noe negativt i denne situasjonen. På den annen side kan det være slik at personen har en samvittighet som tilsier at det å kjøre for fort er av negativ karakter, men overskygges i denne sammenhengen av utsiktene til å vinne en duell mot en likesinnet, som da vil være av en positiv karakter.

Samme saken kan gjelde det å vinne et tøft image utad. Om sjansen for å bli tatt i trafikkforseelser (negativ virkning) er liten og sjansen for å ”vinne” et tøft image (positiv virkning) er stor, kan en intensjon om ikke å kjøre for fort bli tilsidesatt.

På den annen side kan personen påvirkes av det å tape kontra det å vinne. Å vinne er en positiv virkning, mens å tape er på en måte av dobbel karakter. Ved siden av å tape duellen står personen i fare for å tape ansikt. Også her vil trolig intensjonen om å ikke kjøre for fort kunne bli satt på sidelinjen.

Personen kan ta med i vurderingen hvorvidt andre kommer til å kjøre for fort, og således basere sin avgjørelse ut ifra et ønske om å ikke skille seg ut fra gruppen (subjektiv norm). Det er dette som trekkes frem i teorien om planlagt atferd. Denne teorien vektlegger at dersom holdninger skal resultere i atferd så må vedkommende først ta innover seg hva han tror andre viktige personer i hans omgivelser ønsker at han skal gjøre (Ajzen, 1988). Dernest kommer det an på hvilken vilje den enkelte har til å tilpasse seg andre personer. Det kan være langt viktigere for en ung mann å bli akseptert i et miljø av jevnaldrende, enn å ta hensyn til risiko for en eventuell ulykke i en nokså fjern fremtid. Med rimelighet kan man anta at en ung mannlig sjåfør vil følge en atferd som utøves innenfor det miljøet vedkommende ferdes i, og som han selv ser seg som medlem av.

I studien har jeg diskutert hvilken grad holdninger har for betydning for risikorelatert kjøreatferd. Imidlertid kan man ha en risikorelatert kjøreatferd i trafikken uten at det leder til ulykker. Om en person havner i en ulykke kan ha helt andre årsaker. I forhold til involvering i ulykker viser studier at man fort glemmer at man har vært i en ulykke eller nestenulykke, hvilket understreker viktigheten av tid når atferd og holdninger måles. Nestenulykker glemmes generelt ekstremt fort, og studier viser at 80 % av hendelser ikke rapporteres etter en forsinkelse på 2 uker (Chapman & Underwood, 2000).

Det ungdommen legger vekt på i forbindelse med bil og den atferden de utviser behøver ikke være rett eller galt, men kan karakteriseres på en skala over hva som kan være dumt eller smart. Rett eller galt kan medvirke til at det skapes fronter der pekefingermentaliteten er mest fremtredende. Ved å spille på ungdommens premisser og legge til hva som kan være dumt og smart kan være en begynnelse til å få endrede holdninger hos målgruppen. Råneres sikkerhetsrelaterte holdninger til risikorelatert atferd har vist at her burde man trolig sette inn flere krefter for å påvirke miljøet i en annen retning, det vil si mer ønskerverdige holdninger. Videre er mestringsforventning viktig. Mestringsforventning kan påvirkes på flere måter. En

effektiv måte å styrke forventningen om å mestre en gitt atferd på, er gjennom opplevelsen av å få det til. Negative erfaringer, spesielt tidlig i et forsøk, vil straks redusere mestringsforventningen. Her er det viktig å gradvis ta små steg i riktig retning. Det vil sikre positive mestringsopplevelser som vil bygge opp en forventning om å kunne mestre ytterligere endringer. Forskning viser at ulykkesfrekvensen til unge førere går ned etter noen måneder med førerkort (Sagberg, 2002).

Det er visse begrensninger knyttet til oppgaven. Først gjelder det forhold i forbindelse med ulykkesinvolvering der graden av skade ikke er med. En stor andel av respondentene har besvart at de har vært involvert i en ulykke. Studien fremfører ikke noen data om hvorvidt de som er involvert i ulykker selv er årsak til den. Dette reduserer studiens kraft i forhold til å kunne si noe om hvorvidt gruppen som viser en stor grad av risikorelatert atferd er mer involvert i ulykker eller ei.

Videre så er det ingen beskrivelse av hvor ofte man utfører den atferden man beskriver, kun den enkelte respondents subjektive opplevelse av hva han gjør. Imidlertid er dette ikke bare en subjektiv opplevelse av en person, men av en gruppe mennesker som på sammenfallende måte beskriver seg selv. De mener selv å tilhøre innenfor en spesiell kategori, og at de sammen står for en risikorelatert atferd i trafikken. Imidlertid er observasjon ikke benyttet i studien. Det ville styrket studiens kraft ved å benytte observasjon i tillegg til spørreundersøkelsen.

En annen sak er spørsmålet om alder, der inndelingen av årsklasser er feil, klassen 25 år kommer to ganger. Kategorien alder burde vært delt ytterligere for å skille 18, 19, 20 åringer fra hverandre. Slik som spørreskjemaet er utformet vil man ikke kunne skille mellom de helt ferske unge bilførerne fra de som er litt eldre.

5.5 Implikasjoner for forskning

Om en ungdom ønsker at kjøretøyet skal være effektivt, og gjerne mer enn det er utstyrt med originalt fra fabrikken, da er fristelsen relativt stor til å gjøre inngrep i kjøretøyet. Et moment i så henseende er at det er billig (i forhold til tidligere) å endre kjøretøyers opprinnelige motoreffekt. En eventuell omgjøring av kjøretøy krever at eier av motorkjøretøy fremviser kjøretøy for ny kontroll, hvilket er regulert av vegtrafikkloven. Samtidig som produktene som benyttes til å tune kjøretøyer er blitt meget billigere, er det blitt vanskeligere å finne ut om et

kjøretøy er tunet eller ei. Det kunne være interessant med en videre studie der en kunne kontrollere kjøretøy og følge opp med en spørreundersøkelse for å se hvor stor utbredelse det er av tuning innenfor bilinteresserte miljøer. Studien kunne inkludere problemstillinger relatert til unge føreres holdninger til ombygging av kjøretøy, og i hvilken grad det kan utgjøre en sikkerhetsrisiko i trafikken.

6. Konklusjon

Studien har indikert at det er en stor sammenheng mellom hvilken effekt sikkerhetsrelaterte holdninger har på risikorelatert atferd. Videre har studien vist at det innenfor bilinteresserte miljøer trolig finnes individer som kan stå for en kultur som ikke bare dyrker bilen men spenningsforholdet når man kjører fort. Jeg er av den formening at teorien om planlagt atferd kan benyttes innenfor trafiksikkerhet med godt resultat. Modellen er god til å forutsi atferd og kan benyttes til å se sammenhenger mellom holdninger til kjøring av bil og den atferden man ved egenbeskrivelse rapporterer. Modellen kan imidlertid ytterligere forbedres ved å inkludere andre variabler. Andre variabler kan for eksempel være sosiale, demografiske og kulturelle forhold. I studien er det lagt vekt på den sosiale variabelen. Inkluderer man den sosiale variabelen kan modellen på en bedre måte predikere atferd i miljøer som blant annet dyrker bilen i utstrakt grad.

Innenfor rånermiljøet synes det som om det kan være en norm om at det er akseptert i stor grad å kjøre for fort – Rånere synes det er moro å kjøre for fort, de aksepterer og kjøre over fartsgrensen, foreldrene kjører fort (den sosiale faktor) og de beskriver selv at de har en risikorelatert kjøreatferd. Videre at de kjører fort fordi det annet kjønn liker det og legger stor vekt på at de skal vise at man er tøff nok innenfor miljøet. Kappkjøring er også en aktivitet som er godtatt innenfor miljøet. Dette viser at det er forskjellige holdninger til bilkjøring mellom rånermiljøer og andre bilmiljøer. En burde derfor skille mellom bilmiljøene i spørreundersøkelser som omhandler risikorelatert atferd i trafikken. Selv om det ikke har vært en del av denne studien, kan det indikere at det finnes reelle undergrupper under høyrisikogruppen UMB.

Risikorelatert kjøreatferd og utvikling av slik atferd innenfor bilmiljøer er interessant som forskningsområde. Hvor man eventuelt skal rette fokuset for å få redusert dødstallene innenfor gruppen UMB er svært vanskelig. En ide kan være å legge vekt på kampanjer som bærer preg av positive virkemidler, etter mal av Foolsspeed-kampanjen, der det ikke ble lagt vekt på bruk av frykt. Allikevel er kampanjen ansett å være vellykket. Forfatteren er av den formening at positive virkemidler treffer målgruppen best.

7. Referanser

- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, personality, and behavior*. Buckingham: Open University Press.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Upper Saddle River, N.J.: Prentice-Hall.
- Assum, T. (1997). Attitudes and road accident risk. *Accident Analysis and Prevention*, 29(2), 153-159.
- Assum, T., Midtland, K., & Opdal, L. (1993). *Bilføreres holdninger og risiko for ulykker*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K. H., & Sandve, K. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Bianchi, A., & Summala, H. (2004). The "genetics" of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36(4), 655-659.
- Chapman, P., & Underwood, G. (2000). Forgetting near-accidents: The roles of severity, culpability and experience in the poor recall of dangerous driving situations. *Applied Cognitive Psychology*, 14(1), 31-44.
- Conner, M., Smith, N., & McMillan, B. (2003). Examining Normative Pressure in the Theory of Planned Behaviour: Impact of Gender and Passengers on Intentions to Break the Speed Limit. *Current Psychology*, 22(3), 252-263.
- DeVellis, R. F. (2003). *Scale development: theory and applications*. Thousand Oaks, Calif.: Sage.
- Elvik, R., Erke, A., & Vaa, T. *Trafikksikkerhetshåndboken*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Englund, A. (1998). *Trafiksäkerhet: en kunskapsöversikt*. Lund: Studentlitteratur.
- Horswill, M. S., & Coster, M. E. (2002). The effect of vehicle characteristics on drivers' risk-taking behaviour. *Ergonomics*, 45(2), 85-104.
- Iversen, H., & Rundmo, T. (2002). Personality, risky driving and accident involvement among Norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33(8), 1251-1263.
- Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. Kristiansand: Høyskoleforl.
- Moe, D. (2007). *Evaluering av kampanjen "Si ifra" i Vestfold og Aust- og Vest-Agder*. Trondheim: SINTEF, Teknologi og samfunn, Transportsikkerhet og -informatikk.
- Mæland, J. G. (2005). *Forebyggende helsearbeid: i teori og praksis*. Oslo: Universitetsforl.

Njå, O., Jakobsson, E., & Nesvåg, S. (2008). Høyrisikogrupper i vegtrafikken: identifisering av undergrupper. Stavanger: IRIS.

Norges Bilsportforbund. (2009). Grener innen Norges Bilsportforbund.

Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., & Reason, J. T. (1992). DETERMINANTS OF INTENTION TO COMMIT DRIVING VIOLATIONS. *Accident Analysis and Prevention*, 24(2), 117-131.

Parker, D., Stradling, S. G., & Manstead, A. S. R. (1996). Modifying beliefs and attitudes to exceeding the speed limit: An intervention study based on the theory of planned behavior. *Journal of Applied Social Psychology*, 26(1), 1-19.

Parker, D., West, R., Stradling, S., & Manstead, A. S. R. (1995). BEHAVIORAL-CHARACTERISTICS AND INVOLVEMENT IN DIFFERENT TYPES OF TRAFFIC ACCIDENT. *Accident Analysis and Prevention*, 27(4), 571-581.

Rise, J., Natvig, H., & Storvoll, E.E. (2005). Evaluering av alkoholkampanjen "alvorlig talt". SIRUS rapport nr. 1/2005. Oslo: Statens institutt for rusmiddelforskning.

Sagberg, F. (2002). Mengdetrening, kjøreeerfaring og ulykkesrisiko. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Sagberg, F. (2007). Høyrisikogrupper i vegtrafikken. Bakgrunnsnotat for Statens vegvesens etatsprosjekt. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Skog, O.-J. (2004). Å forklare sosiale fenomener: en regresjonsbasert tilnærming. Oslo: Gyldendal akademisk.

Stead, M., Tagg, S., MacKintosh, A. M., & Eadie, D. (2005). Development and evaluation of a mass media Theory of Planned Behaviour intervention to reduce speeding. *Health Education Research*, 20(1), 36-50.

Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43(3), 227-237.

Aarö, E., & Rise, J. (1996). Den menneskelige faktor: kan ulykker forebygges gjennom holdningspåvirkning? Oslo: Skadeforebyggende forum/Esso Norge.

8. Vedlegg

Vedlegg 1 – Master spørreskjema

Spørreundersøkelse om trafikksikkerhet

INFORMASJON

Unge bilføreres holdning og atferd i trafikken.

Målet med undersøkelsen er å få vite hva slags betydning trafikksikkerhet har for unge bilførere. Undersøkelsen gjelder både de som har førerkort og de uten førerkort (undersøkelsen gjelder ikke traktorførerkort eller mopedlappen). Også de som er passasjerer bes svare.

Jeg, Dag Buer utfører undersøkelsen som en del av min masteroppgave ved Universitetet i Stavanger våren 2009.

På forhånd vil jeg takke for at du tok deg tid til å svare på undersøkelsen.

Alle svar vil bli behandlet anonymt.

1. Hvor bor du?

Kun ett kryss mulig

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Storby (Oslo, Bergen osv)..... | <input type="checkbox"/> 1 |
| By (mer enn 10 000 innbyggere). | <input type="checkbox"/> 2 |
| Liten by (2-10 000 innbyggere) .. | <input type="checkbox"/> 3 |
| Tettsted (mindre enn 2000 innb). | <input type="checkbox"/> 4 |

2. Er du?

- | | |
|--------------|----------------------------|
| Kvinne | <input type="checkbox"/> 1 |
| Mann..... | <input type="checkbox"/> 2 |

3. Er du med i et bilmiljø eller lignende?

Kun ett kryss mulig

- Gatebilmiljø..... 1
Rånermiljø..... 2
Verken ja eller nei (jeg er med i et uorganisert bilmiljø)..... 3
Ingen av delene..... 4

4. Hva er din alder?

- Under 18 år..... 1
18-21 år 2
22-25 år 3
25-28 år 4
Over 28 år..... 5

5. Har du førerkort på bil?

Kun ett kryss mulig

- Ja..... 1
Nei 2 (hvis nei, gå til spørsmål 7)

6. Hvor lenge har du hatt førerkort?

Kun ett kryss mulig

- 6 mnd..... 1
1 år..... 2
1-2 år 3
2-3 år 4
Over 3 år..... 5

7. Hvor ofte bruker du bilbelte?:

Kun ett kryss mulig

- Aldri 1
Sjeldent..... 2
Av og til..... 3
Ofte..... 4
Alltid..... 5

8. Hvor mye tid bruker du sammen med venner i bilen?:

Kun ett kryss mulig

- Ingenting..... 1
1-3 timer i uka 2
4-7 timer i uka 3
Mer enn 7 timer i uka 4
Vet ikke 5

9. Har du noen gang vært involvert i en bilulykke?

Bilulykke er en hendelse i trafikken hvor det ble skade på kjøretøy og/eller trafikant.

Kun ett kryss mulig

- Ja..... 1
Nei 2

(hvis nei, gå til spørsmål 11)

10. Når var du involvert i en ulykke?

Fler kryss mulig

- For mindre enn 6 mnd siden..... 1
For mindre enn 1 år siden..... 2
For 1-2 år siden 3
For 2-3 år siden 4
For over 3 år siden..... 5

11. Hva synes du om trafikkflyt versus det å følge regler? Vennligst svar på påstandene nedenfor:

Kun ett kryss mulig pr. linje

	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Noen ganger er det nødvendig å tøyne reglene for at trafikken skal flyte	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Det er bedre å kjøre jevnt enn å alltid følge trafikkreglene	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Noen ganger er det nødvendig å bryte trafikkreglene for å komme frem	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Noen ganger er det nødvendig å ta sjanser i trafikken	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Noen ganger er det nødvendig å ignorere brudd på trafikkreglene	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
En person som tar sjanser og bryter noen trafikkregler er ikke nødvendigvis en mindre sikker sjåfør.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**12.Hva synes du om fart og spenning når du kjører eller sitter på i bil?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Å kjøre for fort og spenningen som oppstår hører sammen når du kjører bil	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjøring er mer enn transport, det handler også om moro og å kjøre for fort.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Ungdom har behov for moro og spenning i trafikken	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**13.Hva synes du om å sitte på med en risikabel sjåfør?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Jeg ville sette meg inn i min venns bil selv om jeg visste at han var en risikabel sjåfør ..	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville sannsynligvis sitte på med en venn som kjørte risikabelt om jeg stolte på han....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville sette meg inn i en bil med en risikabel sjåfør hvis jeg ikke hadde annen mulighet til å komme hjem.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg kunne sette meg inn i en bil med en risikabel sjåfør om mine venner gjorde det..	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville heller gå "100 mil" enn å sette meg inn i en bil med en risikabel sjåfør	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville si til min venn at han skulle slippe meg av om han kjørte risikabelt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**14.Hva synes du om fartsgrensene på norske veier?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Det er akseptabelt å kjøre i 100 km/t på en rett strekning (80 km sone) dersom det ikke er andre kjøretøy å se flere km unna	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Om du er en sikker sjåfør, så er det greit å overskride fartsgrensen 10-15 km/t i områder hvor det er tillatt å kjøre 80-90 km/t	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg synes det er OK å kjøre fort om trafikkforholdene tillater meg å gjøre det.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Å kjøre 10-15 km/t over fartsgrensen er OK fordi alle gjør det	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Om du er dyktig så er det OK å kjøre fort....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Mine foreldre kjørte alltid 10-15 km/t over fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**15.Om du skulle forårsake en ulykke, hva synes du om det å påføre andre skade?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Å påføre noen andre skade med min egen bil ville merke meg for livet.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg kunne ikke leve med meg selv, om jeg skadet et annet menneske i trafikken.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Hvis jeg skulle forårsake en ulykke, så håper jeg det er meg som skades	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**16.Hva synes du om alkohol i kombinasjon med kjøring med bil?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Jeg kunne sette meg inn i en bil med en sjåfør som hadde drukket	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville ikke en gang vurdere å sitte på med en beruset sjåfør.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville sette meg inn i en bil med en beruset sjåfør om jeg kjente og stolte på han	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**17.Hva synes du om å skryte av sine kjøreferdigheter til andre?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
De fleste folk liker å briske seg ved å vise ferdighetene sine når de kjører fort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Når folk kjører vil de være annerledes – ikke en vanlig, forsiktig sjåfør.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Folk kjører vanligvis (eller som oftest) fortere når vennene deres er med i bilen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

18.Hva synes du om myndighetenes arbeid i forhold til trafiksikkerhetsarbeid?

Vennligst svar på påstandene nedenfor:

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
De fleste ulykker kunne forhindres om myndighetene hadde lagt ned mer innsats på forebyggende arbeid	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Trafikkulykker skjer på grunn av dårlig veistandard	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Antallet eldre biler i Norge gjør at ulykker ikke kan unngås	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Ulykkene kunne forhindres hvis det ble åpnet opp baner for oss	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Vi trenger baner for å få kjørt fra oss	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

19.Ville du tørre å si ifra til en risikabel sjåfør?

Vennligst svar på påstandene nedenfor:

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
En sjåfør som kjører fort er mer attraktiv enn en sjåfør som alltid følger reglene	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville bli veldig upopulær om jeg skulle be sjåføren om å kjøre roligere.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Gutter/jenter foretrekker jenter/gutter som tør å bli med i bilen når du kjører fort	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Hvis jeg skulle si til mine venner at de skulle kjøre roligere, ville det oppfattes som irritasjon	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**20.Hva synes du om brudd på trafikkreglene?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Du skal alltid følge trafikkreglene, uansett kjøreforhold.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Du skal alltid følge loven når du kjører bil	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**21.Hva mener du om risiko for ulykker?
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Kjøring i beruset tilstand er ikke så risikofylt som folk tror det er	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Risikoen for å dø som ung i en trafikkulykke er så lav at du kan ignorere den.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Ulykker som skyldes kjøring-av-veien er så sjeldne at det ikke er grunn til bekymring....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg bekymrer meg ikke over hva som kan finne seg bak neste sving.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**22.Hva er ditt forhold til bil og utstyr?:
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Bilen betyr mye for meg.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
For meg er bil kun et fremkomstmiddel.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Bilens utseende har ingen betydning for meg.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville skifte til lavere dekkprofil selv om det fraviker fra vognkortets spesifikasjoner.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Om jeg hadde mulighet til det så ville jeg ha økt motoreffekten i min bil, selv om det ikke var lovlig.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Jeg ville bygge om min bil selv om det ikke var lovlig i henhold til vognkortet.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Alle som kjører bil burde kjenne til bilens maks egenskaper (eksempelvis fart, bremses, akselerasjon, sving)	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**23.Hva mener du om dine foreldres kjørevaner?:
Vennligst svar på påstandene nedenfor:**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Helt uenig</i>	<i>Delvis uenig</i>	<i>Både og</i>	<i>Delvis enig</i>	<i>Helt enig</i>
Min far kjører alltid 10-15 km/t over fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Min mor kjører alltid 10-15 km/t over fartsgrensen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

**24. Hvor ofte gjør du følgende:
Vennligst svar på påstandene nedenfor (kun de med førerkort):**

<i>Kun ett kryss mulig pr. linje</i>	<i>Aldri</i>	<i>Sjeldent</i>	<i>Av og til</i>	<i>Ofte</i>	<i>Alltid</i>
Overskrider fartsgrensen i tettbygd strøk (mer enn 15 km/t).....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Overskrider fartsgrensen utenfor tettbygd strøk (mer enn 15 km/t).....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjører på gult lys når det er på vei til å bli rødt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Overser rødt lys på en vei som er ”klar”	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Innhenter bilen foran når vedkommende kjører i riktig hastighet	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjører for nær bilen foran	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjører mot enveiskjøring	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjører fort fordi guttene/jentene liker det	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Ignorerer trafikkregler for å komme frem i trafikken	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Tøyer trafikkreglene for å komme frem i trafikken	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Bryter trafikkreglene fordi de er for kompliserte til å følge.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Bryter trafikkreglene på grunn av stort gruppepress.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjører uforsvarlig fordi andre forventer at jeg gjør det.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjører fort for å vise andre at jeg er tøff nok	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kjører fort for å vise andre at jeg kan mestre bilen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Overser hastighetsgrenser tidlig om morgenen eller sent på kvelden.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Overser hastighetsgrenser på motorvei	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5
Kappkjører med andre sjåførere.....	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5

Takk for hjelpen!

