



Universitetet  
i Stavanger

## Trafikksikkerhet

*«Hva kan forklare reduksjonen i antall dødsulykker i trafikken blant ungdom, og hva kan gjøres for å oppnå en ytterligere reduksjon?»*

**Mariann Tveit Valsvik**

*Masteroppgave i samfunnsikkerhet*

---

**UNIVERSITETET I STAVANGER**

**MASTERGRADSSTUDIUM I  
SAMFUNNSSIKKERHET**

**MASTEROPPGAVE**

---

**SEMESTER:**

**Høst 2013**

---

**FORFATTER:**

**Mariann Tveit Valsvik**

**VEILEDER:**

**Kjell Harald Olsen**

---

**TITTEL PÅ MASTEROPPGAVE:**

**Trafikksikkerhet. Hva kan forklare reduksjonen i antall dødsulykker i trafikken blant ungdom, og hva kan gjøres for å oppnå en ytterligere reduksjon?**

---

**EMNEORD/STIKKORD:**

**Ungdom, trafikk, risiko, persepsjon, kommunikasjon, holdninger, atferd, erfaring, læring.**

---

**SIDETALL: 55 sider + vedlegg**

**BERGEN 14.01.14**

## Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen på masterstudiet i samfunnssikkerhet ved Universitetet i Stavanger. Studiet har vært spennende, utfordrende og lærerikt.

Jeg ønsker å benytte anledningen til å takke alle informantene for at de så velvillig stilte opp, var imøtekommende og delte av sin informasjon og kunnskap, slik at jeg fikk skrevet denne oppgaven.

En stor takk går til Sigrid – du har vært en hjelpende hånd i denne prosessen.

Takk også til Kjell Harald Olsen for god veiledning.

Til slutt en varm takk til Groen og Anita, mine gode og inspirerende motivatorer.

Mariann Tveit Valsvik

## Sammendrag

Teamet for denne oppgaven er trafikksikkerhet. Antall personer som blir drept i trafikken i Norge i dag er på et svært lavt nivå, sett i forhold til antall innbyggere og antall kjøretøy på veien/antall kjørte km pr enhet. Tallet er likevel for høyt, for et tap av menneskeliv rammer menneskene omkring, i tillegg til å føre med seg samfunnsmessige kostnader.

Ungdomsulykker utgjør om lag 25 % av de omkomne i trafikken. Samtidig utgjør personer mellom 16 og 24 år kun omlag 14 % av den totale befolkningen, og omlag 7 % av selve trafikkmassen. Det har de siste årene vært en gjennomsnittlig jevn nedgang i ulykker generelt, og i ungdomsgruppen spesielt. Problemstillingen ble derfor formulert ut ifra dette, og målet ble å finne ut mulige årsaker til denne reduksjonen, samt å se om det er mulighet for ytterligere å kunne redusere antallet omkomne i denne aldersgruppen.

Oppgaven konkluderer med at det kan ha skjedd en holdning- og atferdsendring hos ungdommer, i retning av at det kan virke som om ungdom er blitt flinkere til å si ifra når de opplever risikofylte situasjoner. Dette kan gjerne forklares gjennom holdningsskapende og atferdsmodifiserende kampanjer. Det generelt økte fokuset på trafikksikkerhetsarbeid, gjennom bruk av kampanjer, utbygging og forbedring av veinettet, i tillegg til sikrere biler, kan sammen være med på å forklare reduksjonen i omkomne i ungdomsgruppen.

For en ytterligere reduksjon er det viktig å fortsette å arbeide med de nevnte fokusområdene. Det bør også rettes en innsats mot foreldregruppen. Kan en få foreldre til å overføre en positiv holdning og atferd til barna, så vil det være et viktig trekk. Å få samfunnsmessige instanser til å se mer på samfunnsøkonomiske gevinster ved forebyggingsarbeid, vil også kunne bidra til økt trafikksikkerhet. Økte budsjett i trafikksikkerhetsarbeidet, vil kunne åpne opp for en enda større innsats i de ulike organisasjoners arbeid for å redusere ulykker og skader i trafikken.

## Innholdsfortegnelse

1.0 Innledning.....	3
1.1 Tema og bakgrunn for valg av tema.....	3
1.2 Problemstilling.....	5
1.3 Avgrensninger.....	6
1.4 Samfunnssikkerhet.....	7
1.4 Tiltak, kampanjer og organisasjoners arbeid for trafiksikkerhet.....	9
2.0 Teori.....	10
2.1 Ungdom.....	10
2.2 Ulykker og skader.....	11
2.3 Sikkerhet.....	11
2.4 Risiko.....	12
2.4.1 Høyriskogrunder.....	13
2.5 Risikoperspektiver.....	14
2.6 Risikopersepsjon.....	15
2.6.1 Vurdering av risiko og sannsynligheter.....	16
2.6.2 Risikoakseptering og risikotaking.....	17
2.6.3 Risikotaking og risikopersepsjon i grupper.....	18
2.6.4 Risikokommunikasjon.....	18
2.7 Holdninger og atferd.....	18
2.7.1 Mestring og mestringsforventninger.....	19
2.7.2 Normer.....	19
2.7.3 Forholdet mellom holdninger, normer, atferd og mestring.....	20
2.7.4 Holdningskampanjer og holdningsskapende arbeid.....	21
2.7.5 KAP-modellen.....	23
2.7.6 ASE-modellen.....	24
2.8 Kunnskap og læring.....	25
2.8.1 Erfaringskunnskap og teoretisk kunnskap.....	27
3.0 Metode.....	27
3.1 Begrunnelse for metodevalg.....	28
3.2 Intervju.....	29
3.2.1 Utvalg av informanter.....	29
3.2.2 Gjennomføring av intervjuene.....	30
3.3 Vurdering og kritikk av metode.....	31

3.4 Analysen .....	32
3.5 Validitet og reliabilitet.....	33
3.5.1 Generalisering .....	34
3.6 Etske refleksjoner .....	35
4.0 Empiri og analyse.....	36
4.1 Risiko .....	36
4.2 Holdninger og atferd .....	38
4.3 Forholdet mellom holdninger og atferd.....	39
4.4 Læring og erfaring .....	41
4.5 Kampanjer og trafikale tiltak.....	43
5.0 Oppsummering og konklusjon.....	46
5.1 Veien videre.....	49
Litteraturliste.....	51
Vedlegg 1.....	56
Vedlegg 2.....	57

## Figurer

Figur 1, Oversikt over omkomne i trafikkulykker 1950-2012

Figur 2, Bilførere drept i veitrafikkulykker, etter kjønn

Figur 3, Bilister drept i veitrafikkulykker, etter kjønn og aldersgruppe (16-24 år)

Figur 4, Fordeling av antall hardt skadde og omkomne i 2012

Figur 5, De ulike deler av risikotakingsprosessen

Figur 6, Forholdet mellom tiltak og ulykker/skader

Figur 7, Holdninger og ulykkesrisiko

Figur 8, ASE-modellen (attitudes, social influences og expectations)

Figur 9, Læringssirkelen

Figur 10, Pendling mellom teori og empiri

## Tabell

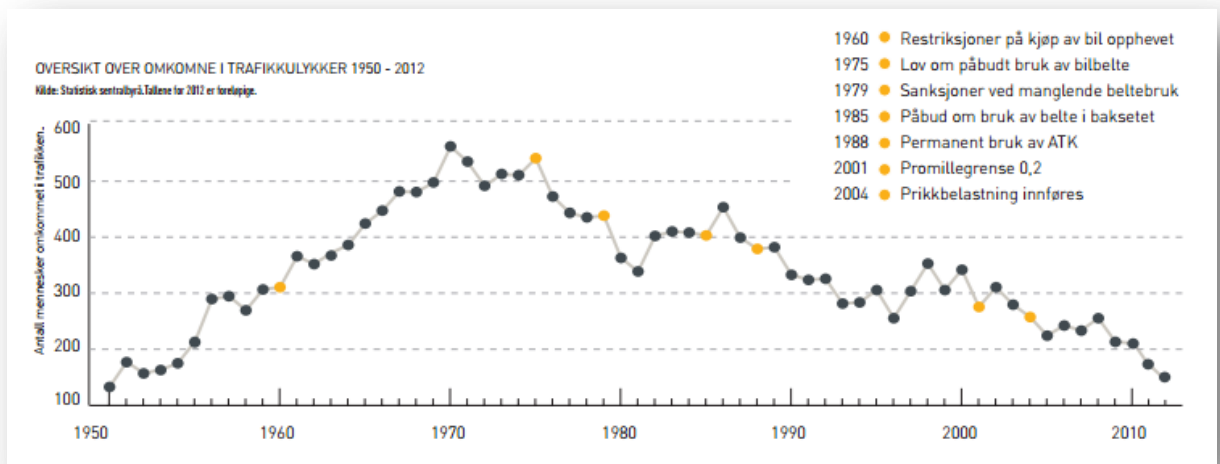
Tabell 1, Ulykkeskostnader pr skadetilfelle etter skadegrad

## 1.0 Innledning

### 1.1 Tema og bakgrunn for valg av tema

«Vi kan ikke fjerne all usikkerhet eller risiko, for vi vet ikke om alt som vil skje, men vi kan redusere risiko eller sannsynlighet for at noe vil eller kan skje» (Teigen m.fl, 2001:74).

Teamet for denne oppgaven er trafikksikkerhet, med spesielt fokus på dødsulykker blant ungdommer. Antall personer som blir drept i trafikken i Norge i dag er på et svært lavt nivå, sett i forhold til antall innbyggere og antall kjøretøy på veien/antall kjørte km pr enhet. Tallet er likevel for høyt, for et tap av menneskeliv rammer menneskene omkring, i tillegg til å føre med seg samfunnsmessige kostnader.



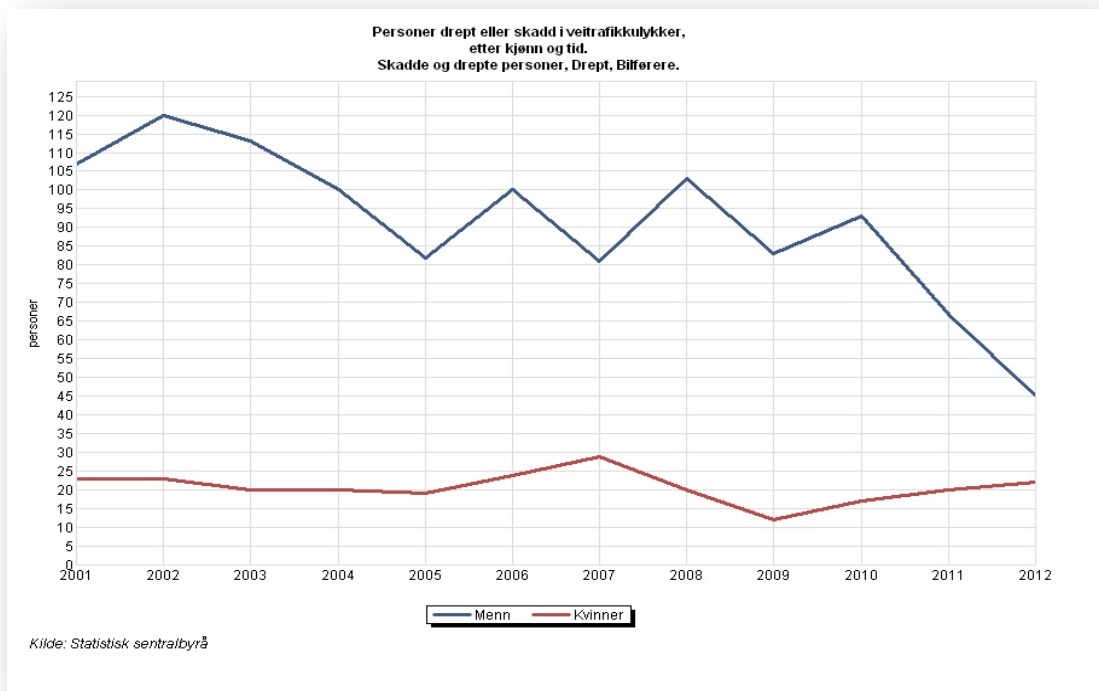
Figur 1, Oversikt over omkomne i trafikkuulykker 1950-2012<sup>1</sup>

Statistikken over omkomne i trafikkuulykker fra 1950 til 2012 (figur 1) viser fra begynnelsen av 70-tallet en gradvis nedgang i antall trafikkdrepte pr år. Mye av denne nedgangen kan forklares med ulike sanksjoner og påbud. Det er et mål for nasjonale myndigheter kontinuerlig å arbeide med trafikksikkerhet, for å få tallet på drepte og skadde i trafikken ytterligere ned.

Figur 2 viser drepte bilførere etter kjønn og årstall, 2001-2012. Mens antall omkomne kvinnelige bilkjørere ligger på et relativt jevnt, lavt nivå, ser vi at det er en overvekt av

<sup>1</sup> [http://www.tryggtrafikk.no/filestore/TT\\_rsprapport2012\\_net.pdf](http://www.tryggtrafikk.no/filestore/TT_rsprapport2012_net.pdf)

mannlige bilførere som blir drept i trafikken. Utviklingen viser at det for menn i gjennomsnitt er en nedgang i antall trafikkdrepte.



Figur 2, Bilførere drept i veitrafikkulykker, etter kjønn<sup>2</sup>

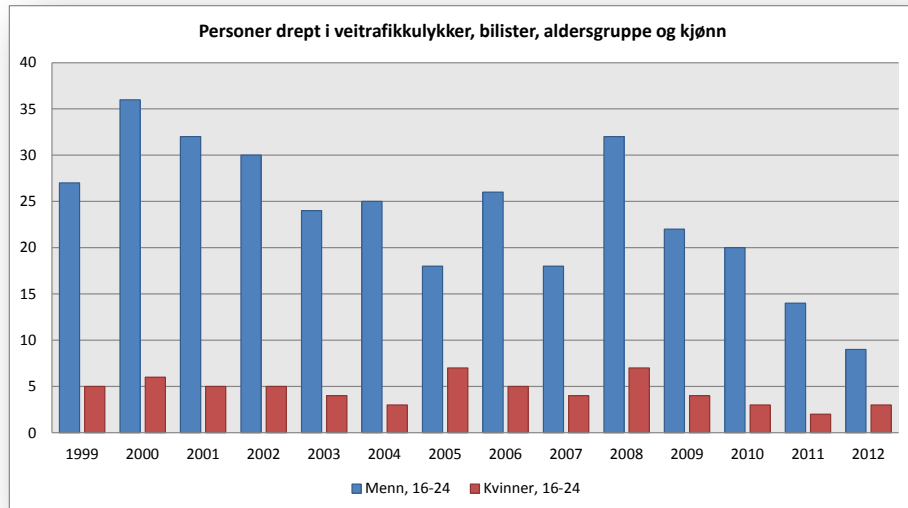
Ungdomsulykker utgjør en stor del av trafikkkulykkene. Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG), Vegdirektoratet og Trafikkøkonomisk institutt (TØI) definerer ungdom som personer i aldersgruppen 16-24 år<sup>3</sup>. Omlag 25 % av de omkomne i trafikken finner vi denne aldersgruppen. Samtidig utgjør personer mellom 16 og 24 år kun omlag 14 % av den totale befolkningen, og omlag 7 % av selve trafikkmassen<sup>4</sup>. Også i denne gruppen er det en overvekt av mannlige bilister som omkommer (figur 3), og også her ser vi en nedgang i antall omkomne.

<sup>2</sup><https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=VeitrafikkSD&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&KortNavnWeb=vtu&StatVariant=&checked=true>

<sup>3</sup><https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2010/1117-2010/1117-2010-sam.pdf>

<sup>4</sup><http://www.tryggtrafikk.no/w/Ungdom/>





Figur 3, Bilister drept i veitrafikkulykker, etter kjønn og aldersgruppe (16-24 år)<sup>5</sup>

## 1.2 Problemstilling

Trafikkulykker som tar liv eller skader mennesker, er noe som de fleste mennesker en eller annen gang i løpet av livet vil føle på kroppen. Erfaringer fra min egen ungdomstid, og hvordan jeg opplever at min egen kjøreatferd har endret seg fra jeg fikk sertifikatet til nå, 16 år rikere med kjøreefaring, spiller også en rolle. Samtidig så arbeider jeg daglig med ungdommer som er i en fase av livet hvor de står ovenfor de utfordringer og valg som må tas når de skal ha ansvaret for å føre et kjøretøy. Dette ble derfor det temaet jeg ønsket å skrive en oppgave om.

Siden det er en positiv trend med nedgang i antall trafikkdrepte, både blant befolkningen generelt og ungdom, kom jeg frem til følgende problemstilling:

*«Hva kan forklare reduksjonen i antall dødsulykker i trafikken blant ungdom, og hva kan gjøres for å oppnå en ytterligere reduksjon?»*

Jeg ønsker i denne oppgaven å finne frem til ulike årsaker til hvorfor vi har hatt denne reduksjonen, i håp om at det kan føre til at en fortsetter å fokusere på disse områdene i det videre arbeidet med trafikksikkerhet.

<sup>5</sup><https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=VeitrafikkAar&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&KortNavnWeb=vtu&StatVariant=&checked=true>

### 1.3 Avgrensninger

Guro Raner, avdelingsdirektør i Vegdirektoratet, sier i september 2013 følgende: «Alle måneder etter mai ligger godt over fjoråret, og vi er bekymret for denne utviklingen». Hun understreker samtidig at den langsiktige trenden på antall drepte i trafikken er positiv<sup>6</sup>.

Det viste seg at 2013 fikk en økning på 45 omkomne i trafikken, for alle trafikantgrupper, sett i forhold til 2012. Til sammenligning så var 2012 et år med rekordlavt antall omkomne i trafikken<sup>7</sup>. Denne oppgaven er bygget på datamaterialet for fra år 1999-2012. Den gjennomsnittlige trenden for disse årene er at antall trafikkdrepte, alle trafikantgrupper, både i befolkningen generelt og blant ungdom, har gått ned i stor grad. Jeg har valgt å fokusere på antall drepte bilførere i aldersgruppen ungdom, selv om disse utgjør en mindre del av antall drepte i trafikken totalt pr år generelt. Antall drepte i trafikken pr år inkluderer også trafikantgrupper som passasjerer, syklist, fotgjengere osv (figur 4). Årsaken til at jeg har valgt kun å fokusere på bilførerne, er fordi det er de som har ansvaret for å føre bilen. Ofte er det bilførerne som direkte eller indirekte forårsaker, selv om konsekvensene kan bli større for andre trafikantgrupper enn bilførerne selv.

Trafikantgrupper	Hardt skadd	Omkomne
Bilførere	266	69
Bilpassasjerer	134	19
Motorsyklist	82	18
Mopedførere	23	4
Syklist	57	12
Fotgjengere	65	21
Andre	12	5
Totalt	639	148

Figur 4, Fordeling av antall hardt skadde og omkomne i 2012<sup>8</sup>

<sup>6</sup> <http://www.vaf.no/aktuelt/20-omkom-paa-veiene-i-september-2013-%E2%80%93-en-i-vest-agder/>

<sup>7</sup> <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata>

<sup>8</sup> [http://www.tryggtrafikk.no/filestore/TT\\_rapport2012\\_net.pdf](http://www.tryggtrafikk.no/filestore/TT_rapport2012_net.pdf)

## 1.4 Samfunnssikkerhet

Det har i løpet av de siste tiårene blitt et stadig større fokus på samfunnssikkerhetsfaglig arbeid, både på lokalt, nasjonalt og globalt nivå.

Begrepet defineres som *”Den evne samfunnet som sådan har til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner og ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for påkjenninger.”* (Stortingsmelding nr. 17, 2001-2002).

Stortingsmeldingen sier at det skal forsøkes å unngå kriser, eller at oppståtte kriser skal håndteres på best mulig måte, i hovedsak for å forhindre samfunnsmessige tap. Arbeidet med samfunnssikkerhet skal forebygge at uønskede hendelser inntreffer, en såkalt årsaksreduksjon, gjennom proaktive tiltak som arealplanlegging og varsling. Samtidig skal arbeidet sikre at konsekvenser av uønskede hendelser blir så små som mulig, en såkalt konsekvensreduksjon, gjennom ulike beredskapstiltak som planer og øvelser<sup>9</sup>

Arbeidet for trafikksikkerhet ligger tett knyttet opp mot intensjonene til Stortingsmelding 17, 2001-2002. Trafikkulykker rammer befolkningen og samfunnet, gjennom tap av menneskeliv og skader, både på mennesker og materielt, og økonomiske kostnader som følge av dette. Arbeidet følger prinsippene om årsaks- og konsekvensreduksjon, gjennom flere tiltak, som veiplanlegging, kampanjer og trafikkøvelser.

Transportøkonomisk institutt (TØI) sier at forskningsområdet trafikksikkerhet «omfatter studier av risiko i transportsystemet, utvikling av ulykkesmodeller og evaluering av trafikksikkerhetstiltak». Andre områder som kommer inn under trafikksikkerhet er blant annet planlegging og igangsetting av trafikksikkerhetstiltak, kunnskap om virkninger av ulike tiltak, og økonomisk verdsetting av trafikksikkerhet<sup>10</sup>.

Haldorsen og Munch-Olsen (2011) skriver i Vegdirektoratets rapport « Høyrisikogrupper i vegtrafikken» at det de siste 40 årene har vært et økende fokus på trafikksikkerhetsarbeid i

---

<sup>9</sup> <http://www.regjeringen.no/Rpub/STM/20012002/017/PDFA/STM200120020017000DDDPDFA.pdf>

<sup>10</sup> <https://www.toi.no/trafikksikkerhet/category220.html?type=pub&tid=2&cid=8&arttype=prog>

Norge. Antall trafikkdrepte pr år har gått kraftig ned, og Norge er ett av de landene i verden som har lavest dødsrisiko i trafikken.<sup>11</sup>

De samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkuulykker er store. Tabell 1 viser en oversikt over kostnader ved ulike typer av ulykker.

**Tabell 1, Ulykkeskostnader pr skadetilfelle etter skadegrad (2009-kroner)<sup>12</sup>**

Ulykkestype og kostnadsart	Kostnader ordnet etter alvorligste skade (kr)					
	Drept	Meget alvorlig skade	Hard skade	Alvorlig skade	Lettere skade	Kun materiell skade
Realøkonomiske kostnader	4 095 962	9 570 090	5 361 365	4 124 127	146 345	29 564
Velferdseffekt	26 126 880	13 362 853	5 225 376	4 019 520	467 342	0
Total ulykkeskostnad	30 222 842	22 932 943	10 586 741	8 143 647	613 687	29 564
Total ulykkeskostnad (avrundet)	30 220 000	22 930 000	10 590 000	8 140 000	614 000	30 000

Trafikksikkerhåndboken skriver at ulykkeskostnadene inkluderer fem ulike poster. Den første posten består av medisinske kostnader, det vil si kostnader for all medisinsk behandling, inkludert medisiner og hjemmesykepleie. Den andre posten er materielle kostnader, som betyr kostnader til reparasjon og erstatning av skadet kjøretøy og annet. Administrative kostnader er den tredje posten og innbefatter administrasjonskostnader i forhold til forsikring, trygd, politiets utgifter og rettsaker. Den fjerde posten er produksjonsbortfall, som vil si både den betalte og ubetalte produksjonsmengden som går tapt. Den siste posten er velferdstap, som betyr personlig velvære og trivsel, både mentalt og materielt<sup>13</sup>.

<sup>11</sup>[http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/VD+rapport/\\_attachment/212467? ts=12f54155d68](http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/VD+rapport/_attachment/212467? ts=12f54155d68)

<sup>12</sup><http://tsh.toi.no/doc597.htm>

<sup>13</sup><http://tsh.toi.no/doc597.htm>

## 1.4 Tiltak, kampanjer og organisasjoners arbeid for trafikksikkerhet

Mye har blitt gjort i forhold til trafikksikkerhetsarbeidet i Norge de siste tiårene. Diverse sanksjoner og påbud, som påbudt bruk av bilbelte (1975), lavere promillegrense (2001) og prikkbelastning (2004), er noen av tiltakene.

Det har også vært et stort fokus på ulike holdningskampanjer som 'Sei ifrå'<sup>14</sup>, Ikke tøft å være død<sup>15</sup> og Husk bilbelte<sup>16</sup>. Dette er kampanjer som har pågått over lengre tid, og som fortsatt pågår, i håp om å påvirke til en sikrere kjøreatferd.

Statens vegvesen har et sterkt fokus på Nullvisjonen, som «er en klargjøring av at det er moralsk og etisk uakseptabelt at folk blir drept eller hardt skadd i trafikkulykker<sup>17</sup>. Både nullvisjonen og andre ulike trafikksikkerhetstiltak som Statens vegvesen arbeider med, gjennomføres som oftest i samarbeid med andre organisasjoner, som Trygg Trafikk og Politiet. Det er blant annet utarbeidet en rapport, Plan for tiltak mot ungdomsulykker<sup>18</sup>. I denne rapporten blir det blant annet satt fokus på ulike tiltak som testes ut, blant annet ISA (Intelligent speed adaptation), det vil si at bilen «vet» fartsgrensen der du kjører, og atferdsregistratorer, som kan sees på som bilens «black box». Et annet forslag til tiltak at det bør foreligge en plan for de som har tapt førerretten, og hva som må gjøres for at de skal få den tilbake.

Norges Automobil-Forbund (NAF), Bilimportørens landsforening (BIL) og Norges Bilbransjeforbund (NBF) har engasjert seg i saken om bilavgifter i rapporten Norske bilavgifter frem mot 2020<sup>19</sup> (2013). En av årsakene til denne rapporten er blant annet å få ned avgifter på norske biler for å forbedre trafikksikkerheten gjennom sikrere biler, og ved å få ned den gjennomsnittlige alderen på den norske bilparken, som nå ligger på ca 10,5 år<sup>20</sup>.

---

<sup>14</sup><http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskampanjer/Regionale+kampanjer/Sei+ifra%C3%A5!>

<sup>15</sup> [http://www.tryggtrafikk.no/ikke+t%C3%B8ft+v%C3%A6re+d%C3%B8d.b7C\\_wlZU4t.ips](http://www.tryggtrafikk.no/ikke+t%C3%B8ft+v%C3%A6re+d%C3%B8d.b7C_wlZU4t.ips)

<sup>16</sup>[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/72193+http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskampanjer/Bilbelte](http://www.vegvesen.no/_attachment/72193+http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskampanjer/Bilbelte)

<sup>17</sup> <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen>

<sup>18</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/114330](http://www.vegvesen.no/_attachment/114330)

<sup>19</sup> [https://www.naf.no/Documents/politikk/Norske\\_bilavgifter\\_felles\\_2013.pdf](https://www.naf.no/Documents/politikk/Norske_bilavgifter_felles_2013.pdf)

<sup>20</sup> <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg>

## 2.0 Teori

Sigmund Grønmo (2004:33) sier at samfunnsvitenskapelige teorier dreier seg om å reflektere over og forstå ulike samfunnsmessige forhold og fenomener. «I utgangspunktet kan samfunnsvitenskapelig teori defineres som et sett eller et system av begreper og relasjoner som står i et gjensidig forhold til hverandre, og som sammenfatter og ordner forutsetninger, antakelser og kunnskap om samfunnet». Teorigrunnlaget for denne oppgaven er basert på ulike teorier som er knyttet til området trafikksikkerhet. Dette er teorier som jeg mener kan belyse og forklare problemstillingen nærmere.

### 2.1 Ungdom

Bokmålsordboka definerer det å være ung som noen som «har forholdsvis lav alder og samtidig er voksen, som er mellom barndom og moden voksen alder eller i nokså tidlig voksen alder»<sup>21</sup>. Heggen og Øia (2005:11) skriver at «ei side ved å være ung handler om forberedelser til å møte og mestre framtida som voksen». Å kategorisere, og ikke minst aldersbestemme hva som er en ungdom, er ikke enkelt. Hva som er en ungdom kan oppfattes ut i fra ulike forståelser og kriterier. Et biologisk syn på ungdom refererer til fysiologiske og mentale utviklingstrekk, et psykologisk ståsted ser på individet på vei mot det å være voksen, mens andre ser på det å være ungdom som en sosial konstruksjon (Heggen og Øia, 2005).

«Ungdomsperioden er knytta til utvikling av sjølbilde, identitet og kvalifikasjoner, elementer som inngår ikke bare som sentrale elementer i det å være ung, men peke utover og videre som et viktig grunnlag for seinere livsfaser» (Heggen og Øia, 2005:11). Videre sier Heggen og Øia (2005:17) at individet stadig vil utsettes for ulike risikofaktorer. Alt som skjer, må hele tiden revideres «på bakgrunn av kontinuerlig strøm av kunnskap og informasjon». Å leve i et risikosamfunn betyr at all vitenskap og teknologi ikke bare skaper muligheter, men også farer og risikoer, noe som kan bygge opp under en sterk grad av usikkerhet.

Begrepet ungdomskultur brukes for å kategorisere ulike ungdomsgruppers særtrekk og omfatter «oppfatninger, verdier, holdninger, normer og tradisjoner som deles av en gruppe eller en kategori av mennesker» (Klepp og Aarø, 2009:154).

I denne oppgaven er ungdom et sentralt element. Den dagen ungdommer kan ta sertifikatet, enten på moped/traktor som sekstenåringer, eller på bil som attenåringer, blir de gitt et

---

<sup>21</sup> <http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=ung&ordbok=bege>

særskilt ansvar, både for seg selv og andre, det være seg både passasjerer og andre myke og harde trafikanter. Kjøring av et motorisert kjøretøy baserer seg på å gjøre mange vurderinger og ta mange valg. Når bestemmelsen tas, kan det føre til alt fra ingen konsekvenser til store konsekvenser.

## 2.2 Ulykker og skader

Terje Aven (2006:7) sier at en ulykke er «en uønsket hendelse som medfører tap av liv, personskade, store miljøskader eller stort økonomisk tap». Helsetilsynet definerer begrepet ulykke som «en plutselig, ufrivillig og ikke planlagt hendelse, karakterisert av en plutselig utløsning av en kraft eller påvirkning som kan medføre skade. En skade er det konkrete påvisbare resultat av en ulykke»<sup>22</sup>. Denne oppgaven dreier seg om ulykker, dvs uønskede hendelser, med så store skadeomfang at det fører til tap av menneskeliv.

Det skjer flere ulykker med ulike skadeomfang blant ungdommer sett i forhold til de eldre sjåførene. Undersøkelser viser at ungdommer bruker mindre sikkerhetsutstyr, selv om de har kunnskap om skaderisikoen. Forsker Øydis Ueland bruker begrepet risikoungdom for å forklare hvorfor det er slik. «Manglende erfaring har betydning. Det klassiske eksempel på manglende erfaring er jo den uredde og overmodige ungdommen som krasjer foreldrenes bil før han har hatt sertifikat i to år»<sup>23</sup>.

## 2.3 Sikkerhet

I følge Aven (2006:12) kan sikkerhet defineres som «evnen til å unngå skader og tap som følge av uønskede hendelser, enten disse skyldes tilfeldige eller bevisste handlinger». Karl Halvor Teigen et al. (2005) sier at et sterkere fokus på sikkerhet vil gi både gevinst og tap, og at bedre beskyttelse av bilfører har gitt større negative konsekvenser for bilpassasjerer og de myke trafikantene. Dette kommer av at når en person føler seg trygg bak rattet, vil både farten og sjansetakingen øke.

---

<sup>22</sup>[http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende\\_barnunge\\_helsestasjon\\_skole\\_ik-2621.pdf](http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende_barnunge_helsestasjon_skole_ik-2621.pdf)

<sup>23</sup> <http://www.apollon.uio.no/artikler/2002/ulykker.html>

Det er et stadig økende fokus på sikkerhet, rettet både mot de som kjører og selve kjøretøyet. Ueland mener at effekten av sikkerhetsutstyr ikke må overdrives. «Sikkerhetsutstyr forebygger først og fremst omfanget av skadene, men ikke at skadene skjer»<sup>24</sup>.

## 2.4 Risiko

Terje Aven et al. (2004:38) skriver at «risikoanalyse kan betraktes som en vitenskapelig metode, mens risikovurdering kan knyttes til verdivurderinger. Ulike syn på hva risiko er, fører lett til ulike tilnærminger i studiet av risiko, og for hvordan en håndterer risiko». (Aven et al, 2004:38).

Risiko er et begrep som ofte blir tillagt ulike nyanser av meninger, oppfatninger og innhold. Disse nyansene vil igjen påvirke hvordan vi handler i en gitt situasjon. Risiko er gjerne sterkt knyttet sammen med begrepet sikkerhet, fordi en ofte ser på det å ta risiko som noe som kan medføre negative konsekvenser, og at man derfor tar sine forhåndsregler ved å fokusere på hvordan å sikre seg mot den gitte risikoen.

Aven (2006) definerer begrepet risiko som et uttrykk for den fare som uønskede hendelser representerer for mennesker, miljø og økonomiske verdier, mens risiko ifølge Aven et al. (2004:37) kan sees på som usikkerhet om hva som blir konsekvensene eller utfallene av en gitt aktivitet. Marit Boyesen (2003:5) sier at «alle definisjoner av risiko inneholder noe om hvordan usikkerhet kan spesifiseres eller måles, hva som er uønskede konsekvenser, og hva som er den underliggende forståelsen av virkeligheten».

Moe, Nordtømme og Øvstedal (2010) skriver for SINTEF i rapporten «Aktiv og passiv risiko» at hvis en bevisst velger en risikofylt trafikkatferd, ved for eksempel å kjøre over fartsgrensen eller ligge for tett opptil bilen foran, så tar en et bevisst valg som øker risikoen for at en ulykke vil inntreffe, eller som eventuelt kan føre til et større skadeomfang. Dette kalles for aktiv risiko eller direkte/bevisste risikofaktorer. Passiv risiko, eller indirekte/bakenforliggende risikofaktorer på sin side kjennetegnes av noe fysisk, som dårlig syn, alder, inntak av rusmidler, som fører til nedsatt funksjonalitet eller et illebefinnende. Rapporten sier at «det er ingen vitenskapelig referanse eller vedtatt terminologi for

---

<sup>24</sup> <http://www.apollon.uio.no/artikler/2002/ulykker.html>



beskrivelsen av menneskets forhold til risiko i form av begrepene aktiv og passiv risiko. Men begrepene er forståelige og gir mening i forhold til de problemstillinger de beskriver»<sup>25</sup>.

#### 2.4.1 Høyrisikogrupper

Haldorsen og Munch-Olsen (2011) skriver i Vegdirektoratets rapport « Høyrisikogrupper i vegtrafikken» at en stor del av arbeidet for å bedre trafikksikkerheten skjer gjennom å arbeide mot høyrisikogrupperne. De definerer en høyrisikogruppe som «en gruppe trafikanter som både har høyere skaderisiko enn gjennomsnittet og som står for en relativt stor andel av det samlede antall skader i vegtrafikken. Høyrisikogrupper kan defineres ut fra trafikantkategorier, sosiale og demografiske bakgrunnsvariabler og/eller ut fra risikorelatert atferd».<sup>26</sup> Ungdommer er en av de gruppene som defineres som en høyrisikogruppe i trafikken.

Njå, Jakobsson og Nesvåg (2008) definerer i rapporten «Høyrisikogrupper i vegtrafikken. Identifisering av undergrupper», fra Universitetet i Stavanger på oppdrag fra Vegdirektoratet, høyrisikoatferd på denne måten: «Trafikantatferd som går utover anerkjent norm, det vil si enten klare brudd på trafikkbestemmelsene, og/eller at trafikanten har bidratt til å øke kompleksiteten i trafikksituasjonen i vesentlig grad»<sup>27</sup>. Njå, Jakobsson og Nesvåg deler ungdom som høyrisikogruppe inn i blant annet disse undergruppene:

- **Helgekjørere** – liker lek og ekstrematferd i trafikken og benytter kjøretøyet som en sosialiseringfaktor.
- **De likegyldige** – bryr seg ikke om normer, kjører ruspåvirket og uten førerkort, med ekstrem kjøreatferd og som ofte forbindes med kriminelle miljøer.
- **De uerfarne** – med atferd som er i grenselandet for deres kompetanse som førere.

---

<sup>25</sup>[http://www.sintef.no/upload/Teknologi\\_samfunn/6060/Rapporter%202010/A15755\\_Aktiv%20passiv%20risiko.pdf](http://www.sintef.no/upload/Teknologi_samfunn/6060/Rapporter%202010/A15755_Aktiv%20passiv%20risiko.pdf)

<sup>26</sup>[http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/VD+rapport/\\_attachment/212467?\\_ts=12f54155d68](http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/VD+rapport/_attachment/212467?_ts=12f54155d68)

<sup>27</sup>[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/202964/binary/393298](http://www.vegvesen.no/_attachment/202964/binary/393298)

## 2.5 Risikoperspektiver

Aven et al. (2004:40) sier at en på flere fagfelt er opptatt av risikobegrepet.

"Psykologer har særlig bidratt med de kognitive og atferdsmessige aspektene ved risiko; hvordan risiko oppleves, og hvordan forståelse av risiko kan påvirke. Sosiologer har hatt et særlig fokus på teorier om hva risiko betyr, og hvordan risiko aksepteres og håndteres på samfunnsnivå, mens antropologer har sitt fokus på hvordan kjennetegn ved kulturen kan bidra til hvorfor det er ulik forståelse for og håndtering av risiko».

Å beregne sannsynligheten for en hendelse vil være en kjent måte å omtale og vurdere risiko på i dagliglivet. Boyesen (2003) kaller denne formen for risikoberegning for tekniske risikoanalyser. Dette er en tilnærming som blant annet angir potensiell fysisk skade, beregner sannsynlig gjennomsnitt, benytter relative frekvenser og kan benyttes til å avdekke, unngå eller modifisere årsaker som leder til uønskede hendelser. Denne formen for risikoberegning brukes ofte av forsikringsselskaper.

Boyesen (2003:6) drar også frem andre perspektiver. Det økonomiske risikokonseptet baseres på sannsynligheter, samt uønskede effekter basert på individuell nytte, og en behandling av disse effektene som ren gevinst eller tap. «Kriteriet «subjektiv tilfredsstillelse» med de potensielle konsekvensene av risiko vil være viktig fremfor en oversikt over forhåndsdefinerte uønskede effekter».

«Psykologiperspektivet på risiko handler om subjektive vurderinger og beslutningstaking, og hvordan kontekstuelle forhold påvirker risikoopplevelsen. [Dette perspektivet] ser også på hvordan risikopersepsjon vil variere mellom sosiale grupper og mellom ulike kulturer» (Boyesen, 2003:6). Psykologiperspektivet har fokus på at risikoatferd som oftest vil finne en gyllen middelvei, altså ikke for store tap, og heller ikke for stor gevinst. Det fokuserer også på sammenhengen mellom oppfatning av sannsynligheter og beslutningstaking, noe som vil si at hendelser som en raskt tenker på vil bli vurdert som mer sannsynlige til å hende.

Kulturperspektivet sier at sosial respons på risiko er knyttet til kulturelle mønstre og verdier, at en må betrakte individet gjennom den kulturen som det er en del av (Boyesen, 2003).

Disse perspektivene, med unntak av det teknologiske, har samme syn på at det å vurdere risiko bygger på opplysninger om hva som faktisk har skjedd, men at disse opplysningene ikke gir en fullverdig forståelse av hva risikoen er. «Hva som er opplevd risiko og hva som er

akseptabel risiko må sees i en beslutningssammenheng, og de ulike perspektiver på risiko gir ulike svar på hvordan denne sammenheng er og bør være» (Boyesen, 2003:9).

## 2.6 Risikopersepsjon

Risikopersepsjon omfatter hvordan vi oppfatter risiko og brukes for å forklare de forestillingene folk danner seg av farer, sjanser og ulikheter (Teigen et al., 2001). Aven et al (2004:40) sier at en må «se på risiko som alle aspekter av folks opplevelser og følelser i forhold til hva slags farer de står overfor, hvilke konsekvenser, og hva som er akseptabelt». I følge Boyesen (2003) vil oppfatninger av risiko variere fra person til person, og også innenfor ulike kulturer, for eksempel mellom eksperter, befolkningen generelt, innenfor ulike delkulturer, som alder og kjønn, og innenfor ulike lands kulturer.

Boyesen (2003:11) har listet opp en rekke momenter for hvordan en kan oppleve risiko, blant annet:

- **Ufrivillig risikoeksponering:** «Om folk utsetter seg for risiko frivillig, ser ut til å være avgjørende for hvor stor risiko en er villig til å ta. Ved for eksempel...bilkjøring kan gleden og nytten se ut til å oppveie den risiko en utsetter seg for».
- **Manglende personlig kontroll over risikoen:** «Om risikokilden er av en slik art at en ved personlig dyktighet eller egnethet kan minske risikoen, oppleves risikoen lettere å akseptere: Dersom en gjennom egen atferd er i stand til å kontrollere og påvirke risikokilden, så vil dette være av betydning, antakelig gjennom overdreven tro på egen kompetanse». Dette kan relateres til bilkjøring, hvor en ofte i for stor grad stoler på sine egne kjøreferdigheter.
- **Stor usikkerhet knyttet til hva som vil bli konsekvensene:** «Dersom konsekvensene er nye og ukjente vil risikoen oppleves som større og viktigere, enn dersom konsekvensene er gamle og velkjente. Vi aksepterer lettere bruk av motorkjøretøy der vi kjenner konsekvensene, enn anvendelser av genteknologi der det er knyttet stor usikkerhet til konsekvensene».

- **Katastrofale hendelser:** «Dersom risikokilden har et katastrofepotensiale, det vil si en ulykke som vil kreve mange liv samtidig, vil risikokilden oppleves som større og alvorligere enn dersom risikokilden med sannsynlighet tar ett liv om gangen, som når folk kan være reddere for å fly enn å kjøre bil. Risikokilder der konsekvensen alltid er dødelig vil oppleves som farligere enn der konsekvensen ikke alltid er det».

### 2.6.1 Vurdering av risiko og sannsynligheter

Teigen et al (2001:105) skriver at «når folk i dagliglivet bedømmer risiko annerledes enn ekspertene, behøver ikke det bety at de opererer med andre sannsynligheter. Alternativt kan vi tenke oss at sannsynlighetene simpelthen ikke fremstår som viktige».

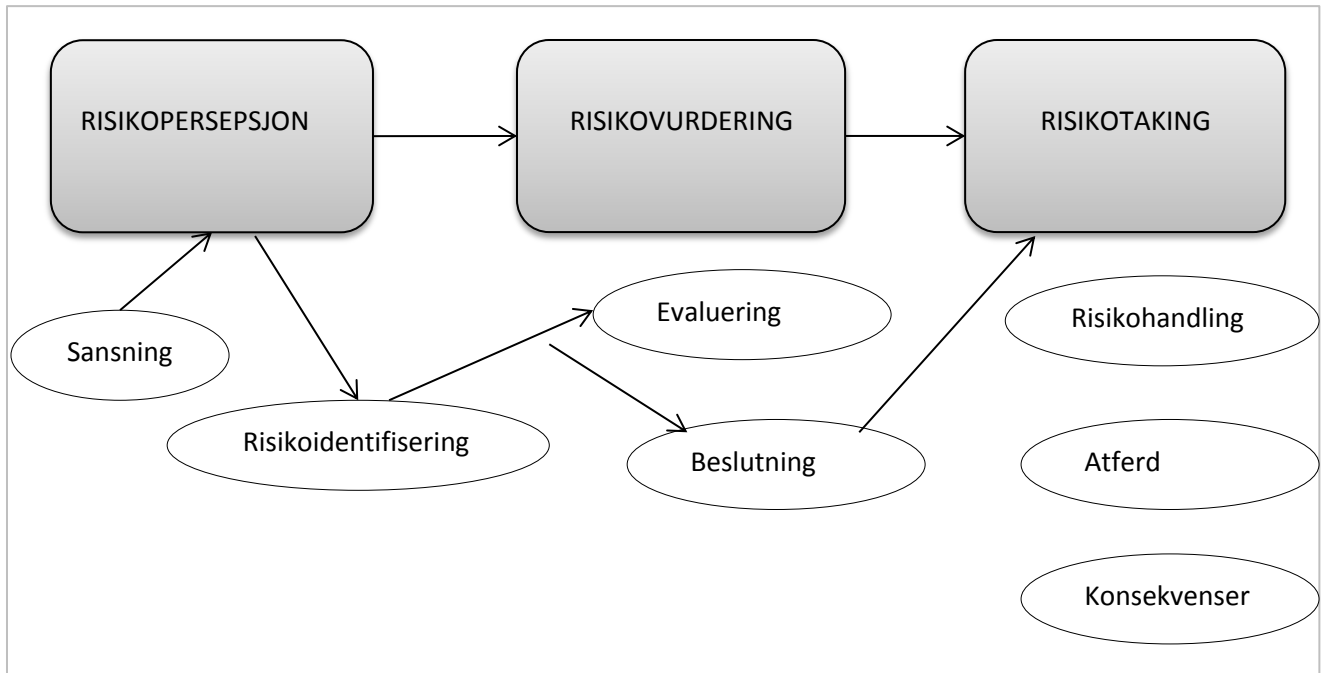
Risiko blir ofte tallfestet ved hjelp av den matematiske formen av sannsynlighetsbegrepet. Teigen et al. (2001) sier det kan være vanskelig for mennesker å vurdere sannsynlighet, fordi vi ikke kan reglene som ligger til grunn for sannsynlighetsberegning. En vet ofte at sannsynligheten skal ligge mellom 0 og 1<sup>28</sup>, men som oftest har en ikke det datamaterialet en trenger for å kunne angi sannsynligheten eksakt i enhver situasjon. Boyesen (2003:4) sier at folk generelt har en manglende evne «til å bedømme sannsynlighet for uønskede hendelser i forhold til konsekvens av slike hendelser», og at det å beregne sannsynlighet sees på som en vanskelig prosess. Ofte blir beregningen i stor grad basert på hva en har opplevd tidligere, altså en subjektiv oppfatning eller tolkning av hva som er risikoen. Når en tar i bruk sine egne subjektive metoder for å estimere sannsynligheten for en hendelse, så vil det ofte oppstå feilvurderinger, en under- eller overvurdering av risiko. Det er altså ofte ikke «den statistiske sannsynlighetsberegningen som legges til grunn for vurdering av risiko, men heller den menneskelige og mer skjønnsmessige vurdering av risiko for ulykker» (Boyesen, 2003:9).

Moe, Nordtømme og Øvstedal (2010) skriver at ungdommenes risikoopplevelse og risikovurdering ofte er sterkt knyttet til biologiske og emosjonelle forhold, noe som gjør at ulykker i denne aldersgruppen ofte er knyttet til flere risikofaktorer. «Selv om ungdom ser og oppfatter risikofaktorene i trafikken, har de sin egen umodne og uerfarne evaluering av disse»<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> <http://no.wikipedia.org/wiki/Sannsynlighetsteori>

<sup>29</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/202959/binary/393295?fast\\_title=Aktiv+og+passiv+risiko+-+Studie+av+h%C3%B8yrisikogrubbene.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/202959/binary/393295?fast_title=Aktiv+og+passiv+risiko+-+Studie+av+h%C3%B8yrisikogrubbene.pdf)

I figuren under viser Teigen et al (2001:162) hvilke faktorer som spiller inn i prosessen fra risikosituasjonen oppfattes, vurderes og blir tatt.



Figur 5, De ulike deler av risikotakingsprosessen (Teigen et al., 2001:162)

### 2.6.2 Risikoakseptering og risikotaking

«Alle mennesker har en tilbøyelighet til å ta risiko, men tilbøyeligheten varierer fra individ til individ. Risikoen man er villig til å ta er avhengig av mulige gevinster og influeres av de tap man selv eller andre har hatt» (Teigen et al, 2001:151).

Teigen et al. (2001) sier videre at risikoakseptering omhandler om vi er villige til å godta eller akseptere den faren vi står ovenfor. En risikotaker sees ofte gjennom andres øyne, fordi risikotakeren selv ikke oppfatter akkurat der og da at han/hun har tatt sjanser, men at de innser og erkjenner det i ettertid. I følge Boyesen (2003) er ikke risiko et absolutt fenomen, og at vi er villige til å akseptere høyere risikonivå dersom vi velger farene selv, f.eks det å kjøre for fort, mens Moe, Nordtømme og Øvstedals (2010) skriver at «emosjonell opplevelse av mestring, belønning og mangel på konsekvenstenkning gjør ungdom til ”risikooptimister” og ”risikovillige” førere»<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> [http://www.vegvesen.no/attachment/202959/binary/393295?fast\\_title=Aktiv+og+passiv+risiko+-+Studie+av+h%C3%B8yrisikogrubbene.pdf](http://www.vegvesen.no/attachment/202959/binary/393295?fast_title=Aktiv+og+passiv+risiko+-+Studie+av+h%C3%B8yrisikogrubbene.pdf)

### 2.6.3 Risikotaking og risikopersepsjon i grupper

Det viser seg at grupper i mye større grad er villige til å ta sjanser enn hvis gruppedeltakerne skulle tatt risikoen på egen hånd. Dette fenomenet kalles for risikodreining, ofte forklart med at deltakere i en gruppe føler mindre individuelt ansvar for avgjørelsen (ansvarspulverisering). Senere studier har vist at grupper også kan avvike fra enkeltindividene i retning større forsiktighet (Teigen et al, 2001). Risikodreining handler i hovedsak om hvor villige grupper er til å ta risiko, siden hvert enkelt individ i en gruppe som oftest har samme informasjon om hvilken risiko som foreligger, og viser til hvordan den sosiale situasjonen kan påvirke holdninger og beslutninger knyttet mot risiko.

### 2.6.4 Risikokommunikasjon

«Å kommunisere risiko dreier seg om å formidle sannsynligheten for at noe (uønsket) kan skje, og konsekvensene for de berørte dersom hendelsen inntreffer»<sup>31</sup>. Risiko er knyttet både til usikkerhet og persepsjon, noe som gjør det vanskelig å kommunisere grad av risiko. I tillegg vil ulike individer og grupper ha ulik oppfatning av risikobildet, noe som vil gjøre det vanskelig å gi råd om hvordan håndtere risikoen.

Aven m.fl (2004:42) sier at ekspertene er klar over at for å få en effektiv risikokommunikasjon, så er det viktig at mottakerne har tillit til dem. «Det er ikke lenger tilstrekkelig med «enveiskommunikasjon». I analyse og vurdering av risiko må ekspertene inn i en reell dialog med publikum for at sikkerhetsarbeidet skal lykkes».

## 2.7 Holdninger og atferd

Holdning er et begrep som blir brukt i ulike sammenhenger, og som ofte kan endre innhold og mening ut i fra de gitte situasjoner. Knut Inge Klepp og Leif Edvard Aarø (2009:35) skriver at «holdninger kan defineres som personens grad av positiv eller negativ evaluering av et sosialt objekt. Det sosiale objektet kan være konkrete, fysiske gjenstander, andre personer eller mer abstrakte forhold». Ser vi til Leif Edvard Aarø og Jostein Rise (1996:6), så skriver de at «felles for de fleste tilnærmingene er at de betrakter holdninger som lærte disposisjoner til å tenke, føle og handle på et bestemt vis overfor kjente objekt (konkrete og abstrakte)». Aarø og Rise skriver videre at en holdning er individets egen vurdering, og at det nærmest finnes et

---

<sup>31</sup> [http://www.dsb.no/Global/Publikasjoner/2010/Rapporter/NSBR\\_2010.pdf](http://www.dsb.no/Global/Publikasjoner/2010/Rapporter/NSBR_2010.pdf)

uendelig antall holdninger, siden individet kontinuerlig opplever nye situasjoner som det må forholde seg til.

Atferd er i sterk grad knyttet til oppførsel og handling, og sees ofte i sammenheng med holdninger. Bokmålsordboka definerer atferd som handlemåte, ytre oppførsel<sup>32</sup>. I følge Helsetilsynet henger ungdommers atferd sammen med «sosial påvirkning fra nærmiljøet (rollemodeller) og de unges kortsiktige gevinster og forventninger knyttet til slike atferdsmønstre». Dette er igjen knyttet opp mot mestring og tiltro til sin egen evne for å kunne gjennomføre en handling og i tillegg oppnå et ønsket resultat av handlingen<sup>33</sup>.

Aarø og Rise (1996) sier at atferden ikke bare påvirkes av holdninger, men også av andre faktorer som blant annet ulike situasjoner, sosiale normer og fysiske miljøer. I følge Boyesen (2003) kan også risikopersepsjon og/eller risikoopplevelse påvirke en persons atferd, noe som igjen kan påvirke selve sannsynligheten for at det skjer en menneskelig svikt eller feilhandling.

### 2.7.1 Mestring og mestringsforventninger

Mestring handler om hvordan en person er i stand til å takle utfordringer (Heggen og Øia, 2005). Dette er ofte tett knyttet opp mot personers reaksjon på stress, uforutsette hendelser og skremmende situasjoner, og hvordan de handler i disse situasjonene. Klepp og Aarø (2009) knytter hvor stor tro en har på kontroll over egen atferd til begrepet mestringsforventninger. Troen på egen mestring vil ofte øke med økende grad av erfaring.

### 2.7.2 Normer

«En norm er fellesskapets vurdering. Når vi møter klare forventninger fra de fleste rundt oss, kaller vi det gjerne for en sosial norm» (Aarø og Rise, 1996:6). Ungdommer påvirkes ofte i stor grad av de ulike normene som finnes i samfunnet. I barne- og de tidlige ungdomsårene vil foreldre ha en stor påvirkningskraft, men etter hvert vil jevnaldrende venner få en større innflytelse. Dette gjelder både for de deskriptive normene, som vil si hva andre personer *gjør*,

---

<sup>32</sup> <http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=atferd&begge=+&ordbok=begge>

<sup>33</sup> [http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende\\_barnunge\\_helsestasjon\\_skole\\_ik-2621.pdf](http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende_barnunge_helsestasjon_skole_ik-2621.pdf)

og for de injektive normene, det vil si hva andre personer mener en *bør gjøre* (Aarø og Rise, 1996).

Når ungdommer opptrer i en gruppe, kan det oppstå et fiktivt normpress, også kalt for majoritetsmisforståelsen. Dette betyr at en kan danne seg forestillinger om andres meninger, atferd og holdninger som ofte er feilaktige, som igjen kan få konsekvenser for hvordan en agerer. En person kan for eksempel kjøre for fort, fordi dette anses som vanlig kjøreatferd i gruppen, selv om det i praksis ikke er det (Klepp og Aarø, 2009).

### **2.7.3 Forholdet mellom holdninger, normer, atferd og mestring**

Klepp og Aarø (2009:35) skriver at «en kan ha holdninger til atferd, for eksempel egen atferd, og det er nettopp holdningene en har til egen atferd en tenker seg virker inn på atferden». I følge Ivar Asheim (1997) vil holdninger prege handlemåten, og at det i gitte situasjoner kan være slik at den holdningen som vises er en handling i seg selv. Det kan virke som om det finnes en sammenheng mellom holdning og atferd, men at det kan være vanskelig å si noe om det er holdning som påvirker atferd, om atferd påvirker holdning, eller om det er et kontinuerlig samspill mellom disse.

I følge Aarø og Rise (1996) er holdning en faktor som kan påvirke atferd, men det blir også nevnt andre påvirkende faktorer som personlighetstrekk, sosiale normer, kulturelle faktorer, ulike rammebetingelser eller fysiske omgivelser. Jan Erik Karlsen (2004) sier at holdninger er innlærte, og ny læring kan føre til en holdningsendring. Holdninger vil være relativt varige og ha mye til felles med en persons personlighetstrekk. Dette gjør at det kan være både vanskelig og tidkrevende å endre en persons holdninger, men at det likevel er mulig å få det til. Siden det kan virke som om holdninger og atferd påvirker hverandre, kan det å påvirke atferden først være den måten som best endrer holdninger og tilhørende atferd på.

Agathe Backer-Grøndahl (2010) viser i Trafikkøkonomisk institutts rapport «Ungdom, utvikling og ulykker», til et prosjekt hvor en har undersøkt utviklingen i ungdoms holdninger til trafiksikkerhet, trafikkatferd og innblanding i ulykker, for å kunne forklare hvorfor ungdom er en høyrisikogruppe i trafikken. Ofte går to forklaringer igjen. Den ene forklaringen legger vekt på erfaring og læring som viktige faktorer, mens den andre ser på alder, modning og risikosøking som viktige element. «Både alder/modning, det å ha tatt førerkort og dermed



vært igjennom føreropplæringen, samt erfaring som bilfører ser ut til å ha effekt på utviklingen av holdninger over tid»<sup>34</sup>.

#### 2.7.4 Holdningskampanjer og holdningsskapende arbeid

«Holdninger er tradisjonelt blitt sett på som den aller viktigste nøkkelen til atferdsendring. Det er derfor tiltak for å påvirke atferd ofte omtales som holdningsskapende tiltak, og mediabaserte opplysningstiltak gjerne kalles holdningskampanjer» (Klepp og Aarø, 2009:35).

Holdningskampanjer blir ofte brukt i forebyggende arbeid, men forskning på området har vist at det er vanskelig å finne en sammenheng mellom holdninger og atferd. Holdninger kan være et resultat av atferd, i like stor grad som atferd er et resultat av holdninger. Holdningskampanjer som et forebyggende arbeid vil derfor kunne være en langt mindre viktig faktor enn hva en egentlig har tenkt seg (Aarø og Rise, 1996).

Pål Ulleberg (2002) sier at mange studier har kommet frem til at trafikksikkerhetskampanjer rettet mot holdninger eller atferd ikke har hatt noen dokumentert virkning på antall ulykker, men at en metaanalyse har kommet frem til at ulike holdningskampanjer likevel bidrar til å øke sikkerheten på veiene<sup>35</sup>. Ulleberg sier videre at det er viktig å informere om trafikksikkerhet, spesielt til unge sjåførere, som befinner seg i en høyrisikogruppe.

I følge Aarø og Rise (1996) så formes ikke holdninger kun ut ifra informasjon, men fra andre faktorer som egne erfaringer og andres meninger. Personer er ulike, og vil derfor reagere ulikt på ulike holdningskampanjer. Karlsen (2004:176) skriver at det generelt sett er vanskelig å påvirke holdninger, og at det vil være enklere å påvirke atferden, noe som igjen vil ha en effekt på holdningen. «Gjennom atferdsendring kan en altså oppnå en endret sikkerhetsholdning som i neste rekke opprettholder den riktige sikkerhetsatferden gjennom holdningens egenmotivasjon». Karlsen sier også at vi kan få en atferdsendring uten en holdningsendring, men at den endrede sikkerhetsatferden kun vil være tilstede så lenge det finnes incentiver eller sanksjoner som støtter denne atferdsendringen.

Klepp og Aarø (2009:134) skiller mellom aktive og passive intervensjoner i forhold til holdningskampanjer og andre tiltak. En aktiv intervensjon krever en stor grad av medvirkning

---

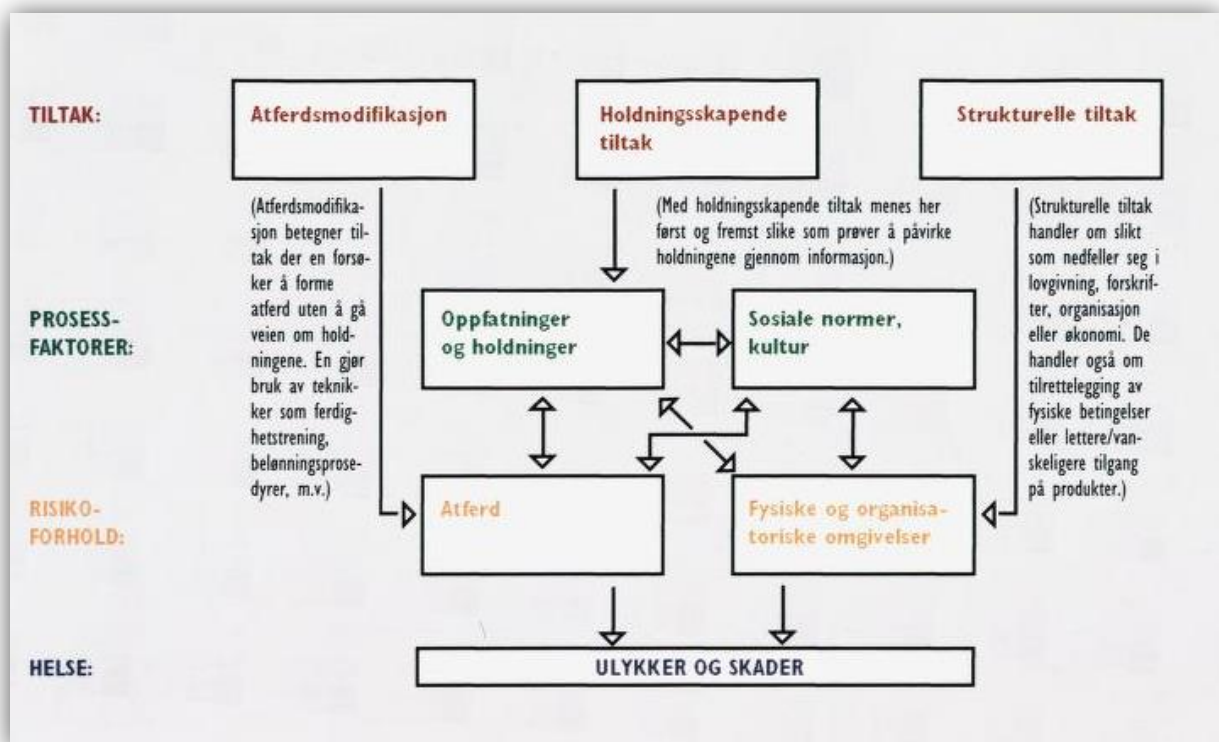
<sup>34</sup> <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2010/1088-2010/1088-2010-sam.pdf>

<sup>35</sup> <http://ntnu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:125320>

fra individet selv for å lykkes. Hvis alle trafikanter fulgte trafikkreglene hundre prosent, kunne en unngått nær halvparten av alle dødsulykker. Passive intervensjoner er strukturelle tiltak som ikke krever en så stor grad av medvirkning fra individet, for eksempel airbag og alkolås. «Erfaringer viser at denne type passive tiltak er mer effektive enn de aktive.

For å redusere risikoen for ulykker, så sier Aarø og Rise (1996) at det er viktig å påvirke personers enkelthandlinger, og da spesielt atferd som gjentas daglig, det vil si å danne nye vaner. Dette gjelder både for atferd som reduserer egen risiko, og for risiko som en utsetter andre for. Dette kan være en utfordring, siden det ofte kan være lettere å påvirke enkelthandlinger enn å danne nye vaner, samt at det kan være enklere å ta hensyn til andre enn til seg selv, fordi en ofte bryr seg mer når en vet at en påfører andre risiko.

I arbeidet med å forebygge ulykker og skader må de tre faktorene holdning, atferd og struktur/kontroll tas i betraktning. Mens en med holdningsskapende tiltak og kampanjer ønsker å påvirke og endre holdninger gjennom bruk av informasjon, vil atferdsmodifiserende (atferdsskapende) tiltak gå på å endre atferd gjennom fysisk oppleving, læring og erfaring. I tillegg vil strukturelle tiltak, ofte knyttet mot ulike kontrolltiltak, være med på å forsterke en ønsket endret holdning og atferd.



Figur 6, Forholdet mellom tiltak og ulykker/skader (Aarø og Rise, 1996:11)

Aarø og Rise (1996:11) sier at det ofte er en glidende overgang mellom holdningspåvirkning og atferdsmodifikasjon. «Når disse prosessene av gjensidig påvirkning mellom de ulike faktorene i modellen får anledning til å virke over tid, kan selve kulturen tenkes å bli påvirket» (figur 6).

### 2.7.5 KAP-modellen

KAP-modellen forsøker å forklare forholdet mellom kunnskap, holdning og atferd (knowledge-attitude-practice). Figur 7 viser en forenklet KAP-modell som bygger på at det er direkte forbindelser mellom holdninger og ulykker, og at dette kan forstås som en prosess hos det enkelte individ.



Figur 7, Holdninger og ulykkesrisiko, Aarø og Rise (1996:7)

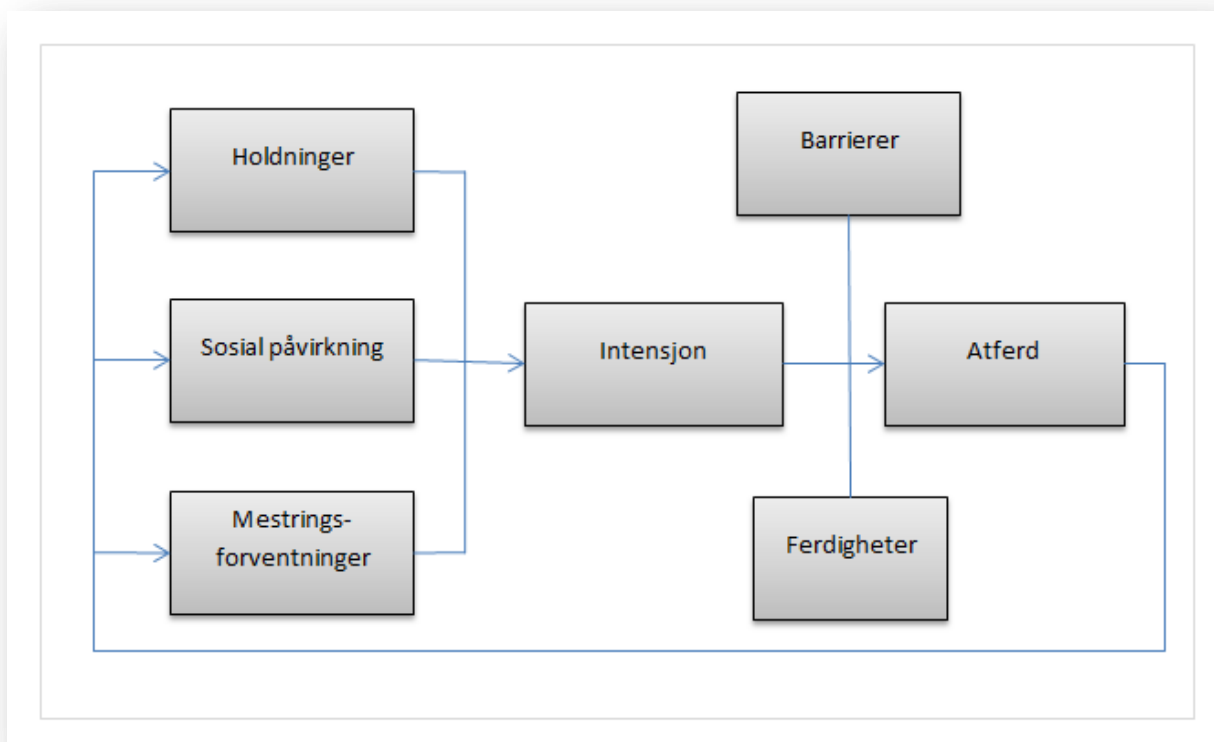
Tanken bak modellen er en lineær progresjon, hvor en tenker at dersom en øker en persons kunnskaper, vil dette påvirke personens holdninger, som igjen vil påvirke eller endre atferden. Modellen har ofte blitt kritisert for å være for enkel, at sammenhengene mellom de ulike komponentene er mer kompliserte og sammensatte.

«Informasjon trenger ikke føre til økt kunnskap (informasjonen kan være gal, uønsket, aktivt unngått, misforstått, etc). Økt eller endret kunnskap trenger ikke føre til endret

holdning (annen kunnskap kan være motvekt, kunnskapen kan oppleves som uvesentlig, den kan sees bort fra, eller fortrenses, etc.). Endret holdning trenger ikke føre til endret atferd (det er lite samsvar mellom endring i holdning og ønsket atferdsendring)»<sup>36</sup>.

Dette innebærer at det er vanskelig å endre folks atferd kun gjennom bruk av informasjon, noe som er årsaken til at ”informasjonskampanjer” og ”holdningskampanjer” har hatt dårlig rykte blant mange fagfolk som egnet verktøy i forebygging.

### 2.7.6 ASE-modellen



Figur 8, ASE-modellen (attitudes, social influences og expectations) (Klepp og Aarø, 2009:34)

ASE-modellen (figur 8) tar utgangspunkt i tanken om at atferd er et resultat av hvilke intensjoner en har om atferd (Klepp og Aarø, 2009). Modellen forutsetter at intensjonene

<sup>36</sup> <http://www.forebygging.no/en/NY-spm-og-svar/1-Teorilitteratur/Er-det-en-sterkt-sammenheng-mellom-holdninger-til-alkohol-og-narkotika-og-faktisk-atferd-i-forhold-til-a-ruse-seg/>

formes av holdninger til atferden, sosial påvirkning rundt atferden og mestringsforventninger. Holdningene sees på som et resultat av hvilke konsekvenser en tror den bestemte atferden vil få, og hvor viktige de eventuelle positive eller negative konsekvensene vil bli. Modellen peker videre på to faktorer som kan forklare hvorfor vi ikke handler slik som vi har tenkt. Den ene faktoren kalles barriere, og kan være indre barrierer (for eksempel at en er stresset) eller ytre barrierer (for eksempel været). Den andre faktoren er ferdigheter. Hvis en mangler ferdigheter til bestemte typer atferder, så vil det være en mindre sjanse for at en vil utvise den bestemte atferden.

## 2.8 Kunnskap og læring

Bokmålsordboka definerer kunnskap som innsikt, viten, lærdom<sup>37</sup>, mens læring blir definert som varig atferdsendring som resultat av erfaring og øving<sup>38</sup>.

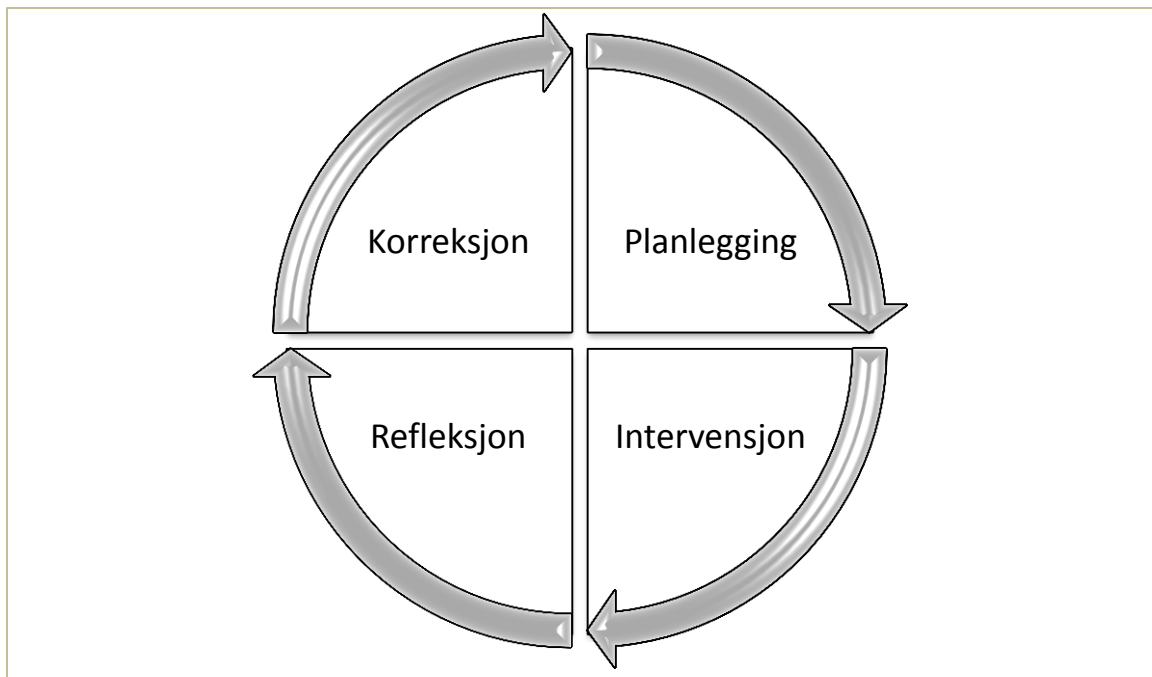
I følge Helsetilsynet ble KAP-modellen tidligere vektlagt i stor grad, fordi det ble antatt at kunnskap om noe ville føre til endret atferd. Selv om dette forholdet viser seg å være mer komplisert enn hva modellen uttrykker, så er likevel kunnskap viktig i arbeidet med å forebygge uønskede hendelser<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> <http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=kunnskap&ordbok=bokmaal>

<sup>38</sup> <http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=l%C3%A6ring&begge=+&ordbok=begge>

<sup>39</sup> [http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende\\_barnunge\\_helsestasjon\\_skole\\_ik-2621.pdf](http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende_barnunge_helsestasjon_skole_ik-2621.pdf)



**Figur 9, Lærings sirkelen (Lindøe, 2003:22)**

Lindøe (2003) skisserer opp fire faser i selve læringsprosessen, i det han kaller for lærings sirkelen (figur 9). For å nå et mål, må en planlegge. Dette skjer i den første fasen. I den andre fasen, intervensjon, ønsker en å gjennomføre planen. Deretter følger fase tre, hvor en reflekterer over hvordan prosjektet gikk, og i den fjerde fasen setter en inn tiltak for å korrigere, for så å prøve på nytt. Disse fasene vil overlappe og gli inn i hverandre. Dette kan gjerne knyttes opp mot bilkjøring, gjennom at en hele tiden vurderer, revurderer og korrigerer sin egen kjøreatferd.

Lindøe (2003:22) påpeker at «lærings sirkelen som er skissert, er en svært enkel modell av en betydelig mer komplisert virkelighet. Styrken i modellen er likevel at den viser noen av de viktigste elementene og sammenhengen og avhengigheten mellom dem». Når en er kommet til siste del av sirkelen, vil de nye erfaringene legge grunnlag for den videre atferden, og en har fått læring gjennom erfaring.

Lindøe (2003:135) sier også at «uten refleksjon og bevisst evaluering av våre erfaringer vil erfaringslæringen lett bli tilfeldig». Erfaringslæring vil bygge på kunnskap som allerede er tilstede. Det finnes situasjoner som er så omgripende og konsekvensfylte at vi må lære om disse, uten at vi selv kan eller bør oppleve og erfare disse situasjonene. Vi må derfor lære av andres erfaringer og feil. «Den måten vi kan gjøre det på, er ved læring av andres erfaringer

som er av en slik art at vi ikke kan akseptere at de gjentar seg, eller lære av hendelser som kunne ført til erfaringer vi helst ikke vil ha».

### **2.8.1 Erfaringskunnskap og teoretisk kunnskap**

«En gjentakelse av handlinger og hendelser finner vi i all erfaringslæring, og dette kjennetegner også utviklingen av erfaringskunnskap» (Lindøe, 2003:45).

Videre skriver Lindøe at kunnskap tilegnes gjennom to former. Erfaringskunnskap bygger på deltakelse og dialog mellom mennesker, samt praktiske eksempler og øvelser som en får gjennom personlig læring og erfaring. Gjennom erfaringskunnskapen ønsker vi å oppnå en helhetsforståelse. Den teoretiske kunnskapen er det vi kaller «vitenskap», som gjerne ønsker å avspeile eller avbilde deler av virkeligheten gjennom utvikling av teorier og modeller. Lindøe (2003:28) skriver at det har «vokst frem en erkjennelse av en nødvendig og fruktbar vekselvirkning mellom teoretisk refleksjon og handling; eller å være aktive og å være tenkende».

## **3.0 Metode**

Ottar Hellevik (2002) sier at metode er en fremgangsmåte og et middel som brukes for å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Videre sier Hellevik (2002:18) at årsaken til at metode er nyttig kunnskap er fordi «vi alle i vår daglige tilværelse stadig må ta stilling til empiriske spørsmål for å treffe handlingsvalg. Den tenkemåten som preger den vitenskapelige metodelæren, kan i slike situasjoner være et nyttig intellektuelt redskap».

Det er ifølge Grønmo (2004:36) slik at «samfunnsvitenskapelig metode danner grunnlag for en systematisk og fruktbar utforming og utvikling av samspillet mellom teori og empiri». I dette kapitlet vil jeg gjøre rede for metodevalg som er tatt for å finne frem til et empirisk datamateriale som gir grunnlag for, i samspill med teorien, å kunne besvare problemstillingen.

### 3.1 Begrunnelse for metodevalg

«Generelt sett er en metode en planmessig framgangsmåte for å nå et bestemt mål» (Grønmo, 2004:27). Innenfor samfunnsvitenskapelig forskning brukes i hovedsak kvalitative eller kvantitative tilnæringsmetoder. Hellevik (2002) sier at en kvantitativ metode dreier seg om systematiske metoder hvor den som forsker innhenter et stort antall opplysninger som er sammenliknbare. Forskeren ser deretter etter et mønster som videre kan analyseres.

I en kvalitativ metode er interessen og formålet med studiet å se hvordan noe blir gjort eller sagt, og hvordan noe fremstår eller utvikles (Brinkmann og Tanggard, 2010). Denne metoden kjennetegnes ofte av at forskeren går i dybden, og at antall forskningsobjekter er få. Aksel Tjora (2012) sier at når en ser kvalitativ forskning i forhold til kvantitativ, så vil vektlegging av forståelse heller enn forklaring, nærhet til forskningsobjektene heller enn avstand, og datamateriale i form av tekst heller enn tall, være noen av forskjellene. Disse to metodene vil fremstå som paradigmer for hvordan en innhenter og analyserer informasjon, men dersom man har muligheten og ressurser, så vil en kombinasjon av de to metodene gjerne gi et godt bilde av det som forskes på.

I følge Grønmo (2004:36) er «bevegelsen fra teori til empiri basert på metoder for problemformulering. Med utgangspunkt i teori formuleres en eller flere problemstillinger for empirisk undersøkelse». Grønmo sier at problemstillingen bør ta utgangspunkt i tidligere forskning og peke frem mot nye studier.

Jeg visste tidlig i oppgaveprosessen at jeg ville skrive om trafikksikkerhet som tema, og etter samtale med veileder, valgte jeg å fokusere på den relativ store nedgangen i antall omkomne bilsjåførere blant ungdommer i trafikken. Dette er et tema som det foreligger mye informasjon og forskning på. Problemstillingen ble dermed formulert med utgangspunkt i teorigrunnlaget og tidligere studier, med en tanke om at oppgaven senere kan brukes i, eller som et utgangspunkt, for videre studier innenfor trafikksikkerhet som område. Jeg bestemte meg videre for at oppgaven skulle bygges på en kvalitativ tilnærming, gjennom bruk av intervju. Dette fordi jeg ønsket å gå i dybden for å se om trafikksikkerhetsarbeidet som utføres av ulike aktører kan være med på å forklare nedgangen i trafikkdrept ungdom, og om dette sikkerhetsarbeidet kan føre med seg en ytterligere nedgang.

I følge Monica Dalen (2011:91) så vil kvalitativ forskning bygge «på den grunnforutsetningen at mennesker skaper og konstruerer sin sosiale virkelighet og gir mening til egne erfaringer. Dette innebærer at det ikke finnes én «sann» virkelighet eller universelle lover». Resultatene



fra en kvalitativ undersøkelse kan likevel gi oss forståelse og innblikk i tendenser og mønster, og gi oss et bilde av virkeligheten.

## 3.2 Intervju

Intervju er en metode som ofte blir brukt for å samle inn kvalitativt datamateriale. Dalen (2011:13) sier at et intervju betyr «en utveksling av synspunkter» mellom to personer som snakker sammen om et felles tema». Formålet med intervju som metode er å skaffe så god og fyldig informasjon som mulig om menneskers opplevelse av et tema eller en hendelse, gjennom å få et innblikk i informantenes tanker og erfaringer.

«Et forskningsintervju kan være alt fra det relativt ustrukturerte intervjuet med få planlagte spørsmål, til det helt stramt strukturerte intervjuet med mange styrende spørsmål fra intervjuerens side» (Brinkmann og Tanggaard, 2010:23). Denne oppgaven bruker en semistrukturert intervjumetode. Intervjuguiden (vedlegg 2) er bygget opp med en del faste spørsmål, men åpner også opp for muligheten til å kunne stille nye spørsmål eller oppfølgingsspørsmål, dersom det skulle være nyttig for innhenting av informasjon.

Selve intervjuguiden ble utarbeidet på grunnlag av teorier og tidligere forskning som er relevante i forhold til temaet (kap 2). Intervjuguiden ble bygget opp rundt ulike temaer som jeg ønsket å undersøke. Disse temaene er risiko og risikopersepsjon, holdninger og atferd, forholdet mellom holdninger og atferd, læring og erfaring, og trafikale tiltak. Spørsmålene var i hovedsak relativt åpent formulerte, og de samme spørsmålene ble spurt i hvert intervju. Dette ble gjort for lettere å kunne se tendenser i datamaterialet, det vil si for å skape et sammenligningsgrunnlag. Jeg la til grunn at begrepene som brukes i intervjuguiden er kjente for informantene, siden de arbeider med temaet til daglig.

### 3.2.1 Utvalg av informanter

Dag Ivar Jacobsen (2005) sier at det er avgjørende at informantene som brukes i en undersøkelse har direkte kjennskap til fenomenet som skal studeres, noe som betyr at de ikke blir valgt ut tilfeldig. Informantene i denne oppgaven ble valgt ut på bakgrunn av sin kompetanse, interesse og sitt arbeid for å redusere antall omkomne i trafikken. Jeg har intervjuet seks personer, som alle er hentet fra større aktører og organisasjoner som daglig

arbeider med trafikksikkerhet. Tanken er at informasjonen de sitter med, i samspill med gjeldende teori, sammen vil kunne besvare problemstillingen.

Statens vegvesen er en sentral aktør innenfor arbeidet med trafikksikkerhet. Vegvesenet sitter med mye kunnskap og informasjon om ulykker i trafikken, både om årsaker til ulykkene, og de ulike skadeomfangene. Blant annet har en ulykkesgruppe (UAG) fra 2005 gjort dybdeanalyser av samtlige dødsulykker på norske veier<sup>40</sup>. Tre av informantene kommer fra tre arbeids- og fokusområder innenfor Statens vegvesen; Vei og trafikk, UAG og kampanjearbeid.

En annen sentral aktør er Trygg Trafikk<sup>41</sup>. De jobber aktivt for å bedre trafikksikkerheten, ofte i tett samarbeid med Statens vegvesen og Politiet. Trygg Trafikk arbeider spesielt med informasjon og kunnskap rettet mot barn og ungdom, ofte gjennom holdningskampanjer. En av informantene er hentet fra denne organisasjonen.

Politiet jobber også aktivt for å bedre trafikksikkerheten på norske veier. De har fokus på ungdom og trafikk, og samarbeider med Statens vegvesen og organisasjoner som Trygg Trafikk. Den ene av informantene arbeider ved trafikkseksjonen.

En siste informant ble hentet fra Fylkestrafikksikringsrådet (FTU)<sup>42</sup> i Hordaland. FTUs arbeid er rettet mot trafikksikkerhet i fylket. De har en fireårig handlingsplan<sup>43</sup> over særskilte satsningsområder, med et oversyn over økonomiske rammer og fordeling av midler. Også i Hordaland er ungdommer overrepresentert i dødsulykker.

### 3.2.2 Gjennomføring av intervjuene

De ulike aktørene ble kontaktet pr e-mail med en orientering om undersøkelsen, og om de kunne bidra i forskningsprosessen. Samtykkeerklæringen ble lagt ved i mailen (vedlegg 1). Alle aktørene som ble kontaktet viste stor vilje og hjelpsomhet, og jeg fikk dermed informanter som har bred kunnskap om og interesse for trafikksikkerhet.

---

<sup>40</sup> <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata/Analyse+av+dodsulykker+UAG>

<sup>41</sup> <http://www.tryggtrafikk.no/>

<sup>42</sup> <http://www.hordaland.no/ftu>

<sup>43</sup> <http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/Handlingsplan%20for%20trafikksikring%20for%20Hordaland%202010-2013.pdf>

Brinkmann og Tanggard (2010:18) skriver at et intervju ikke må betraktes som «en nøytral teknikk for å oppnå upåvirkede svar fra informanten», men må ses på som «en aktiv interaksjon mellom to eller flere personer som leter etter sosialt forhandlet, kontekstuell baserte svar».

Selve intervjuene ble gjennomført på tre ulike måter; Intervju ansikt til ansikt, telefonintervju og e-postintervju. Årsaken til at noen av intervjuene ble gjort pr telefon var at det var en lengre geografisk avstand til intervjuobjektene, og årsaken til e-postintervjuet var at dette av ulike årsaker var det enkleste for denne informanten.

Spørsmålene i intervjuguiden var faste, men med muligheter å kunne stille utfyllende spørsmål dersom informanten hadde vansker med å svare, eller om informanten kom med informasjon som jeg mente kunne være nyttig å vite mer om. Hvert intervju ble avsluttet med spørsmålet om informantene hadde noe mer å tilføye i forhold til undersøkelsen.

Tjora (2012:104) sier at «ved å skape en avslappet stemning og en noenlunde romslig tidsramme, ofte en time eller mer, er det meningen å få informanten til å reflektere over egne erfaringer og meninger knyttet til det aktuelle temaet for forskningen». Intervjuene ansikt til ansikt og telefonintervjuene tok mellom 30 og 90 minutter. Informantene ga alle samtykke til at intervjuet kunne tas opp på bånd. Intervjuene ble deretter transkribert, noe som var en tidkrevende jobb. Det fremkom mye informasjon i selve intervjuene, og datamaterialet ble noe ustrukturert og komplekst fordi det viste seg at temaene i intervjuguiden henger i stor grad sammen, som for eksempel risikopersepsjon og erfaring. Det oppsto situasjoner der enkelte av informantene svarte så utfyllende på tidlige spørsmål i guiden at de dermed også besvarte spørsmål som kom senere. Jeg har derfor måttet strukturere datamaterialet etter emner etter at transkriberingen var gjennomført.

### **3.3 Vurdering og kritikk av metode**

«Selv om intervjuet har sine begrensninger, som enhver annen metode, har det også en stor styrke i og med at det kan kaste lys over områder av vår erfaring som få andre metoder er i stand til å fange» (Brinkmann og Tanggaard, 2010:23).

Antallet informanter kunne muligens vært større, men med tanke på oppgavens omfang og tidsramme, ble antallet vurdert å være tilstrekkelig. Informantene er hentet fra det som regnes

å være hovedaktører innenfor arbeidet med trafikksikkerhet, så et større antall informanter ville kunne ført til det Steinar Kvale (2009) kaller for en «metning».

Intervjuguiden var den samme under hvert intervju. Selv om enkelte av informantene kom inn på senere temaer allerede tidlig i intervjuet, så valgte jeg ikke å endre på spørsmålene og rekkefølgen. Dette ble gjort fordi alle temaene har en sammenheng til hverandre og til trafikksikkerhet generelt. Om informasjonen kom tidligere eller senere i løpet av intervjuet, hadde ingen betydning for meg som forsker. Det var heller ikke ønskelig å avbryte informantene, noe som kunne ført til at de mistet fokus.

I følge Brinkmann og Tanggard (2010:22) foregår intervjuforskningen «i menneskelige relasjoner, hvor samspillet mellom intervjuer og intervjuperson er avgjørende for den kunnskap man oppnår». Selve intervjusituasjonen, både med intervju ansikt til ansikt og telefonintervju, var preget av en rolig og trygg stemning, og informantene svarte velvillig og tydelig på spørsmålene. Det er selvsagt vanskelig å si noe om den non-verbale kommunikasjonen, spesielt i telefonintervjuene, men jeg følte ikke at noe ble holdt skjult for meg som forsker. Informantene var også tydelige på at hvis jeg trengte å stille oppfølgingsspørsmål, eller ønsket en presisering eller en bedre forklaring i etterkant av intervjuet, så ville de gjerne stille opp også til dette. Det var heller ikke vanskelig å spørre informantene dersom de brukte begrep eller sa ting jeg ikke forsto.

Når det gjelder e-postintervjuet, så vil dette selvsagt mangle Brinkmann og Tanggaards perspektiv, siden samspillet mellom intervjuer og intervjuobjekt forsvinner. En vil også mangle mulighetene til å stille naturlige oppfølgingsspørsmål, selv om det selvsagt er mulighet for å stille nye spørsmål eller få presisert svarene ved å sende en ny mail. En fordel med e-postintervju er som Tjora (2012:143) sier at «man slipper den tidvis traurige jobben med transkribering».

### **3.4 Analysen**

Analysen vil danne et grunnlag for konklusjonen av denne undersøkelsen. Jacobsen (2005) sier at analysen av data i hovedsak vil dreie seg om å beskrive, systematisere og sammenbinde datamaterialet vi har til disposisjon. Det er ikke all informasjon fra intervjuene jeg har vurdert til å være relevante for undersøkelsen. Dette er derfor heller ikke trukket inn i analysen.

Videre har jeg prøvd å veksle mellom å se helheten og de enkelte delene i materialet, for best å kunne drøfte og analysere informasjonen. Jeg har foretatt en del kvantifiseringer for å kunne oppsummere hvor mange av informantene som har like tanker om de ulike temaene. Denne formen for systematisering mener jeg er nødvendig for å formidle og forenkle funn på en god måte. Jeg har også trukket ut en del sitat som jeg mener er relevante og illustrerende i forhold til de ulike temaene.

De mest interessante funnene i datamaterialet vil bli presentert, drøftet og analysert i kapittel fire. For å anonymisere dataene blir informantene generelt omtalt som informanter. Jeg har også tatt bort sitater som jeg anså som nødvendige for å sikre informantene anonymitet.

### 3.5 Validitet og reliabilitet

En undersøkelse vil alltid stille krav til validitet og reliabilitet. I følge Grønmo (2004) vil validitet og reliabilitet utfylle hverandre, siden de refererer til ulike forutsetninger for god datakvalitet.

«Validitet dreier seg om datamaterialets gyldighet for de problemstillingene som skal belyses (Grønmo, 2004:221). Hvis validiteten er høy, så betyr det at undersøkelsesopplegget og datainnsamlingen resulterer i data som er relevante for problemstillingen. Det er derfor viktig å ha et godt utformet undersøkelsesopplegg.

Spørsmålene ble generelt oppfattet likt av informantene. Dette vil være med på å styrke validiteten. Det er mulig at enkelte av svarene kunne ha blitt utdypet mer. Informantene fikk anledning til selv å kunne bidra med innspill på slutten av intervjuet, noe som ga dem mulighet til å rette opp eller utdype informasjon de var kommet med. Ingen av informantene tilføyde noe ekstra. De svarte også uten problem på spørsmålene. Dette er med på å bekrefte at undersøkelsen har målt det den skal.

Dalen (2011:98) skriver at når en tolker kvalitative intervjuer, så søker en å finne indre sammenhenger i datamaterialet. «Utgangspunktet er informantenes egne opplevelser og forståelse, slik den kommer frem gjennom intervjuuttalelsene. En forutsetning for senere fortolkning er dermed at det foreligger valide, rike og fyldige beskrivelser fra informantene».

Som forsker er det nesten umulig ikke å påvirke undersøkelsesprosessen, i alt fra metodevalg til fortolkning av det empiriske datagrunnlaget. Jeg anser likevel at informasjonen som er

samlet inn ikke er påvirket av mine tanker og synspunkter, og at datamaterialet er relevant for å kunne besvare problemstillingen. Jeg har gjennomgått lydopptak og transkriberingene flere ganger, for å se om min fortolkning stemmer med det som respondentene faktisk har uttalt. Det vil selvsagt likevel være en fare for at en går glipp av meninger og sammenhenger som kunne vært av betydning for oppgaven.

Grønmo (2004:2210) skriver at «reliabilitet referer til datamaterialets pålitelighet. Reliabiliteten er høy hvis undersøkelsesopplegget og datainnsamlingen gir pålitelige data». Denne påliteligheten vil komme til syne hvis vi bruker det samme undersøkelsesopplegget når vi samler inn data om det samme fenomenet. Siden fremgangsmåten ved innsamling og analyse skal kunne etterprøves av andre forskere, vil dette bli et vanskelig krav å tilfredsstille i en kvalitativ undersøkelse (Dalen, 2011). En årsak til det er at det kan være vanskelig å gjenta den samme undersøkelsen siden samfunnet er i stadig endring.

Intervjuene i denne undersøkelsen er blitt transkribert i sin helhet, noe som gir en god oversikt over datamaterialet. En kan derfor til en viss grad kunne sammenligne nye og tidligere undersøkelser, for å se etter tendenser i datamaterialet.

### **3.5.1 Generalisering**

Jacobsen (2005) sier at vi aldri kan generalisere funnene til noe annet enn den populasjonen utvalget er hentet fra, og til det tidspunktet undersøkelsen er foretatt på. Dette betyr at en generalisering vil være avgrenset både i tid og rom. Den kvalitative metoden er unik, og det er heller ikke verken tenkt eller forventet at resultater her skal være representative i en statistisk sammenheng. Samfunnet i seg selv er også stadig i en rask og kontinuerlig utvikling. Begge disse momentene tilsier at det vil være vanskelig å generalisere en kvalitativ undersøkelse.

Informantene i denne oppgaven er hentet fra aktører som har et sterkt engasjement for arbeidet med trafikksikkerhet. Det kan virke ut ifra teorier, tidligere forskning og informantenes svar at aktørene som arbeider med trafikksikkerhet bruker relativt like metoder over flere år. Selve tallmaterialet som undersøkelsen tar utgangspunkt er reelle tall hentet fra presise kilder. Det kan derfor på den ene siden tenkes og forventes en mulig grad av generalisering av informasjonen. På den andre siden, hvis denne undersøkelsen hadde blitt gjort noen år frem i tid, så kunne nok resultatet ha blitt annerledes. Hvis tallene hadde endret

seg i negativ retning, det vil si en økning i antall omkomne ungdommer, så ville en måtte endre utgangspunkt og problemstilling.

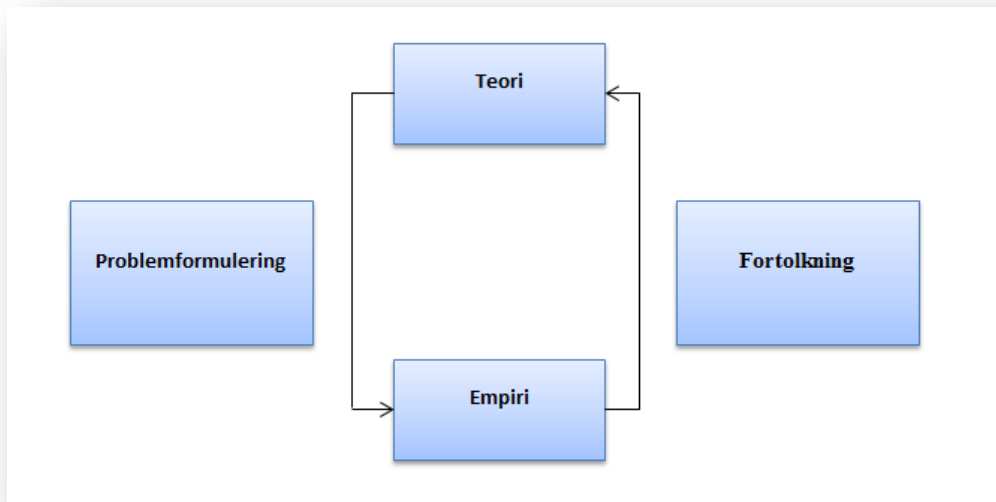
### **3.6 Etiske refleksjoner**

Tjora (2012:39) mener at en etisk sans bør ligge implisitt i all forskning. «Aspekter som tillit, konfidensialitet, respekt og gjensidighet vil prege kontakten vi har med våre informanter».

Informantene ble informert om undersøkelsens formål. De ble også informert om at datamaterialet ville bli behandlet konfidensielt, og at de var sikret anonymitet. Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Politiet er alle større organisasjoner med flere avdelinger, og informantene ble hentet fra ulike kontorer for å sikre at det ikke er mulig å identifisere dem. FTU Hordaland har kun en avdeling, men med flere ansatte, noe som vil sikre anonymitet for denne informanten.

## 4.0 Empiri og analyse

Grønmo (2004:33) sier at «empiri er opplysninger eller informasjon om faktiske forhold i samfunnet». Selve forskningen og fortolkningen av datamateriale vil gjerne preges av en pendling mellom teori og empiri (figur 10). Resultatet av denne prosessen vil være å komme frem til en helhetlig forståelse av det spesifikke forholdet som undersøkes.



Figur 10, Pendling mellom teori og empiri (Grønmo, 2004:36)

Dette kapitlet vil ta for seg funnene som blir gjort i undersøkelsen. Resultatene vil bli tolket og drøftet i henhold til hverandre og teorigrunlaget fortløpende i teksten. Flere av informantenes sitater, skrevet i hermetegn og kursiv, vil bli dratt inn i teksten, for illustrasjon og eksemplifisering.

### 4.1 Risiko

Å ferdes i trafikkbildet vil alltid innebære en grad av risiko. Når en bruker begrepet risiko, så tenker en gjerne på en handling eller en hendelse som kan medføre negative konsekvenser. Mye av trafikksikkerhetsarbeidet er basert på sannsynligheten for at uønskede hendelser vil skje, derfor blir det gjort mye for å sikre seg mot eller redusere de uønskede konsekvensene.

Intervjuene startet innledningsvis med spørsmålet om hvorfor informantene tror ungdom er en høyrisikogruppe i trafikken. Alle informantene trekker frem erfaring, eller rettere sagt mangel



på erfaring, som et viktig element. «Mindre evne til å lese trafikkbildet, og se konsekvenser før en hendelse inntreffer». Fem av informantene trekker frem utvikling og modning. «Det foregår noe i hodet frem til de er 25 år, de er rett og slett ikke ferdig utviklet». To av informantene nevner at dette er en periode av livet hvor en vil teste ut seg selv, mens en samtidig slipper taket hos foreldrene. Fire av informantene trekker frem at ungdom har stor tro på egne ferdigheter. «Verdensmestere», «mer villige til å ta risiko».

Informantenes svar sammenfaller med Heggen og Øias (2005) teorier om ungdom. Det å være ungdom kan oppfattes ut ifra mentale utviklingstrekk, det å være på veien til å bli voksen og/eller som en sosial konstruksjon. Ungdomsperioden handler om å utvikle et selvilde, en identitet og kvalifikasjoner, som vil være med på å danne et grunnlag for senere livsfaser. Ulike risikofaktorer vil stadig dukke opp, og erfaringer må hele tiden revideres på grunnlag av kunnskap og informasjon. Gjentakelser av handlinger og hendelser kjennetegner en utvikling av erfaringskunnskap. Dette kan knyttes til Lindøes læringssirkel (2003), med kontinuerlig vurdering, revurdering og korrigerende av egen kjøreatferd vil det utvikles erfaring (figur 9).

Informantene ble også spurt om hva de tenker er de mest risikofylte trafikksituasjonene for ungdom. På dette spørsmålet trakk fem av informantene frem ruskjøring og/eller stemningen i bilen. Dette er risikofylte trafikksituasjoner som ofte forekommer i helger. «Muligens flere ungdommer som er samlet og som da ønsker å «vise seg» for hverandre, men også ungdom alene som søker spenning ved høy fart», «søker spenning, både når det gjelder fart, alkohol og bruk av sikkerhetsutstyr».

Teigen et al. (2001) sier at den sosiale situasjonen kan påvirke holdninger og beslutninger knyttet mot risiko. Det skjer en risikodreining, fordi deltakere i en gruppe ofte kan føle en mindre grad av individuelt ansvar når en avgjørelse skal tas.

Fire informanter svarer at de tror en årsak til hvorfor ungdommer er villige til å utsette seg selv for risiko i trafikken må være spenning, at jakten etter spenning overstyrer mulige konsekvenser. «Jeg tror nok ungdom tenker over mulige konsekvensene av risikokjøring, men at for noen så overstyrer søken etter spenning denne konsekvenstenkingen». To informanter sier at de vil vise overfor seg selv og andre at de tør, men mangler erfaringen. «Det skjer ikke meg noe, tør derfor ekstra på». Alle informanter sier at ungdommene er lite reflekterte, og ser ikke eller tenker ikke over konsekvenser. «En kombinasjon av manglende konsekvenstenking og spenningssøking».

Risikopersepsjon brukes for å forklare hvordan folk oppfatter risiko. Denne oppfatningen vil variere fra person til person og kultur til kultur, også innenfor delkulturer som for eksempel ungdomskulturen. Njå, Jakobsson og Nesvåg (2008) kategoriserer ungdom i undergruppene helgekjørere, de likegyldige, og de uerfarne, noe informantenes svar faller sammen med. I følge Moe, Nordtømme og Øvstedal (2010) så vil en ved bevisst å velge en risikofylt atferd, velge en aktiv risiko. Prosessen hvor en oppfatter, vurderer og eventuelt tar en risiko (figur 5) vil variere fra person til person, men emosjonell opplevelse av mestring, belønning og mangel på konsekvenstenkning gjør ungdommer til risikovillige risikooptimister. I følge Boyesen (2003) vil folk generelt ha en manglende evne til å vurdere sannsynlighet opp mot konsekvenser, noe som vil føre til feilvurderinger av situasjoner.

## 4.2 Holdninger og atferd

Holdning er et begrep som gjerne endrer innhold og mening ut ifra gitte situasjoner. Aarø og Rise (1996) sier at de fleste betrakter holdninger som lærte disposisjoner til å tenke, føle og handle på et bestemt vis, og at holdninger er individets egne vurderinger. Holdning sees ofte i sammenheng med atferd, i den betydning at disse foregår i et kontinuerlig samspill.

På spørsmålet om informantene tror at tanker og holdninger rundt trafikkrisiko- og sikkerhet har endret seg de siste ti årene, så svarer alle at de tror det har skjedd en endring. Hvor stor grad av endring er de derimot usikre på. De sier at enkelte steder og miljøer ser ut til å ha endret seg mer enn andre. «Folk bruker ikke lenger bil som forsamlingslokale, men er heller hjemme hos folk.» De sier også at det har vært gjort mye arbeid og innført mange tiltak rettet mot ungdomsgruppen, noe som kan ha medført til endringen. «Det er mer fokuserer direkte på problemene, årsakene, tid og sted, veger, trafikken, bedre kjøretøy». Fire av informantene sier at det kan virke som om dagens ungdom er roligere og mindre aktive enn tidligere. «Skjedd noe med ungdommen. Gått fra eksperimentering til internett og facebook. Passive». De tror også at ungdommene er blitt mer reflekterte og flinkere til å si ifra når de opplever at de utsettes for risiko. «Tror ungdom er mer reflektert enn hva de var for ti år siden», «Ungdom flinkere til å si i fra, de vil ikke dø eller være med på noe som er farlig».

I følge Aarø og Rise (1996) så er en holdning individets egen vurdering, noe som fører til at det finnes et uendelig antall holdninger, siden en kontinuerlig må forholde seg til nye situasjoner som må vurderes. Holdninger formes ikke bare ifra informasjon, men fra andre faktorer som egne erfaringer og andres mening. Atferden vil heller ikke kun påvirkes av

holdninger, men også av den bestemte situasjonen, de sosiale normene og det fysiske miljøet. Alt dette kan påvirke sannsynligheten for at det skjer en menneskelig svikt eller feilhandling, men det kan også forsterke det motsatte, at en utvikler en god holdning og atferd, som gjør at en tar de rette valgene.

Alle informantene nevner foreldre som påvirkningskraft når spørsmålet er om de tror det kan være spesielle ting som påvirker ungdommers holdninger. «*Vi (foreldrene) er ikke alltid så gode forbilder*», «*Foreldre må følge regelverket, barn er klar over at f.eks ikke lov å snakke i mobil, men ser at foreldre gjør det. Inntrykk vil bety noe, tror jeg*». Tre av informantene nevner miljøet en ferdes i, hvilke venner en har. Fire informanter nevner videospill som påvirkningskraft. «*Videospill en medvirkende årsak, tar det med seg ut for å teste*».

Aarø og Rise (1996) sier at når vi møter klare forventninger fra folk rundt oss, så kalles dette gjerne for en sosial norm. I barne- og ungdomsårene vil foreldre ha stor påvirkningskraft, både for de deskriptive og injektive normene. I ungdomsårene vil de jevnaldrende etter hvert få en større grad av påvirkningskraft. I enkelte ungdomskulturer kan det oppstå et fiktivt normpress, som kan føre til at ungdom handler på en måte som de tror er forventet av de andre i gruppen. Det kan også skje en risikodreining, i form av at en fraskriver seg den individuelle ansvarsfølelsen når en tar en avgjørelse.

### 4.3 Forholdet mellom holdninger og atferd

Holdning sees ofte i sammenheng med atferd, i den betydning at disse foregår i et kontinuerlig samspill. Det kan være vanskelig å vite hvilken som har størst påvirkningskraft; om det er holdning som i hovedsak påvirker atferd, om det er atferd som påvirker holdning, eller om de påvirker hverandre i like stor grad. Asheim (1997) mener at holdninger vil prege handlemåten, og at det ofte kan være slik at holdningen er en handling i seg selv.

På spørsmålet om hva informantene mener skal til få å få noen til å endre holdning og atferd, problematiserer fire av informantene dette forholdet. De sier at mange ungdommer har de rette holdningene, men gjør likevel ikke det rette. «*Dimensjonen mellom disse to (holdning og atferd) tror jeg det kan være vanskelig både for ungdommer og voksne å ha klart for seg. En kan ha gode holdninger, men dette blir nødvendigvis ikke gjenspeilet i adferden*». Tre av informantene nevner sosiale normer, og det at dårlig holdning og/eller atferd ikke blir godtatt i ulike miljøer vil kunne være med på begrense dette. Dette kan også slå den andre veien, at noe

som ikke bør være tøft, blir tøft, som å kjøre for fort. *«Mange som har gode holdninger, men gjør likevel ikke det rette. Så ikke alltid samsvar mellom gode holdninger og atferd, så vi må gripe atferden deres. Hva som kommer først og sist strides det om...».*

For at endringer skal kunne skje, nevner fire av informantene at en må forsøke å få ungdommene til å se og forstå konsekvenser, spesielt gjennom å prate med dem og ikke til dem. Det er en fordel hvis det er et pedagogisk opplegg rundt dette. *«Må være et pedagogisk opplegg rundt dette, slik at en lærer ting og konsekvenser, som sitter igjen når en skal ut å kjøre».* To av informantene nevner mengdetrening, at erfaring vil virke inn på atferd. Forventninger og miljø, normer, normpress og risikodreining kommer igjen her. Ungdomsperioden er knyttet til utvikling av selvbilde og identitet. Det handler om det å være ung, men også om å bygge et grunnlag for videre livsfaser (Heggen og Øia, 2005). Læring og erfaring er viktige element, for det vil utvikle en trygghet og en mestringsfølelse. Risikokommunikasjon, det å få frem og formidle sannsynligheten for at noe uønsket kan skje, og ikke minst formidle eventuelle konsekvenser, er viktig. For å lykkes med dette bør en få til en dialog med ungdommene. *«Konsekvenser mer opplyste enn tidligere, kan føre til endret atferd».*

Fem av informantene tror at ungdommene er blitt mer ansvarlige for konsekvensene av sine handlinger, men det er noe uenighet om hvordan. De tror at årsaken kan være at ungdommer får påpakning fra andre ungdommer hvis de vil gjøre noe galt eller ulovlig, at ungdommer er blitt mer bevisste og flinkere til å si ifra. Det er mye informasjon ute om temaet, og det er vanskelig å si at en ikke visste noe om dette.

Alle informantene tror det kan være en sammenheng mellom opplevd risiko og holdning og atferd til risiko, men vanskelig å si i hvor stor grad. *«De fleste tenker seg om, men noen sitter det ikke i. En kan spørre seg om hva som egentlig skjer oppe i hodet...»*, *«Tror det. Det vi ønsker aller mest er at de har en atferd i forhold til dette. At situasjoner de har opplevd som farlige forhindrer at de gjør det igjen».* Fire av informantene tror at sosialt press kan være årsaken til at ungdommer ikke handler som forventet i ulike typer trafikksituasjoner. Vennegjengen, men også med fulle folk i bilen. Ytre forhold som nevnes er glatt vei om høsten. *«Glatten kommer alltid uforberedt. Klarer ikke å få ned hastigheten, kjører som dagen før».*

ASE-modellen (figur 8) tar utgangspunkt i at atferd er et resultat av intensjoner en har om atferd. Disse intensjonene formes av holdninger, sosial påvirkning og mestringsforventninger.

Barrierer og ferdigheter vil kunne forhindre forventet atferd. Barrierer kan være både fysiske og psykiske. Stress og lav mestringsfølelse vil påvirke atferd og hvordan en takler utfordrende situasjoner. I tillegg vil ytre forhold som for eksempel glatt veibane virke inn på hvordan en handler i en gitt situasjon, spesielt hvis en har mindre grad av erfaring av denne typen.

#### 4.4 Læring og erfaring

De vanligste måtene å lære om trafiksikkerhet på i dag, er gjennom kampanjer og trafikale grunnkurs. Både Aarø og Rise (1996) og Ulleberg (2002) sier at det er omdiskutert hvor god virkning kampanjer har, mens Ulleberg i tillegg sier at nyere metaforskning kan vise til at det likevel fører til bedre sikkerhet på veiene. Ulleberg understreker også viktigheten av å informere om trafiksikkerhet, spesielt til ungdom som høyrisikogruppe.

På spørsmålet om hvilken måte informantene mener er den mest effektive måten å lære om trafiksikkerhet- og risiko på, så nevner alle informantene kampanjer og informasjon. Informantene sier også at trafiksikkerhet bør læres gjennom både informasjon og erfaring, det vil si gjennom holdningsskapende tiltak og atferdsmodifiserende tiltak (figur 6). Praktiske erfaringer og øvelser blir ofte lært på TS-dager (trafiksikkerhetsdager), gjerne rettet mot russ som målgruppe. Oppleggene er stort sett kombinerte, med både erfaringslæring og persepsjon. En kan blant annet få oppleve hvordan det er å krasje i lav fart og få høre på personers fortellinger om sine egne opplevelser av en bilulykke.

Tre av informantene påpeker at skremselspropaganda ikke virker, for ungdommene vil ofte blokkere seg selv for denne typen informasjon. Informantene sier at en må finne en balansegang og bruke filmer, sanne historier og realistiske øvelser på en måte som gjør inntrykk, men som ikke skremmer. *«Eksemplifisering, få et personlig forhold. Vi må kunne gjøre inntrykk på ungdom, men det er litt vanskelig i dag, med så mye 3d og effekter generelt...»*. Risikokommunikasjon er knyttet til usikkerhet og persepsjon. Dette vil medføre at arbeidet med å kommunisere risiko kan være vanskelig og personavhengig, både når det gjelder avsender og mottaker av budskapet. De som skal sende budskapet må få til en reell og funksjonell dialog.

Fire av informantene nevner at undervisning i trafiksikkerhet må inn på alle nivå, helt fra barnehagenivå. To av informantene mener at en større mengde øvelseskjøring bør implementeres, spesielt på den private fronten, dvs at foreldre bør øve med ungene sine. I

følge Lindøe vil erfaringslæring bygge på kunnskap som allerede er tilstede. *«Lære å kjøre bil som skihopping. Du lærer noe hele tiden, før du lærte det oppfattet som farlig, etter du har lært det, oppfatter ikke lenger som farlig, men risikoen er der likevel»*. Uten bevisst refleksjon og evaluering av våre erfaringer vil det å lære gjennom erfaring lett bli for tilfeldig, derfor bør denne prosessen settes i gang så tidlig som mulig. *«Har opplevd at de kan komme opp i situasjoner hvor de blir reddet av å ha med seg personer som har mer erfaring. De voksne får kreditt for å ha sett noe som var på vei»*. Jo tidligere en begynner å lære å kjøre, jo tidligere vil en kunne erfare risikofylte situasjoner med en erfaren sjåfør som en hjelpende hånd. Samtidig må den teoretiske kunnskapen implementeres, slik at disse to læringsformene kan foregå i et samspill. *«Vil anta at det en erfarer setter dypere spor. Men må også anta at det en hører om, skjønner en ofte ikke selv før en har opplevd det selv»*.

Å treffe alle ungdommer med disse tiltakene er en vanskelig og nesten umulig jobb. Informantene understreker at holdningskampanjer må kombineres med atferdskampanjer. De ulike oppleggene og kampanjene må legges til rette for å treffe flest mulig, og i tillegg skape diskusjon og dialog. *«Mye film som kan nyttes, men gi realistisk informasjon inn, vite hva folk tenker, koble dem inn på riktig tenkemåte, treffe alle, for alle tenker ikke likt, de tenker individuelt»*.

På spørsmålet om endringer i trafikkopplæringen kan ha hatt noe å si for nedgang i antall dødsulykker, svarer fem av informantene at de tror dette har en sammenheng. Den trinnbaserte opplæringen, hvor en må gjennomføre et trinn før en går videre til neste trinn, virker positiv. I tillegg til at ungdommene kan begynne å lære å kjøre når de er 16 år, noe som gir en økt mengdetrening. *«Mengdetrening svært viktig, virker positivt inn»*. Informantene mener at det kan virke som om mange ungdommer tar trafikk grunnkurs allerede som sekstenåring, noe som vil være positivt for også å kunne lære det tekniske. Trafikk grunnkurs skal også inn som valgfag i ungdomsskolen fra neste år, noe som kan være med på å øke antallet 16-åringer som tar kurset.

Aarø og Rise (1996) sier at for å redusere risikoen for ulykker, så er det viktig å påvirke personers enkelthandlinger, spesielt gjennom den daglige atferden slik at en skaper nye vaner. For å skape gode holdninger, så bør arbeidet starte så tidlig som mulig. I følge Karlsen (2004) kan en gjennom atferdsendring oppnå en endret holdning til sikkerhetsatferd som holder seg over lang tid, men at en også kan få en atferdsendring uten en holdningsendring, og at det eneste som vil holde den endrede sikkerhetsatferden på plass er incentiver eller sanksjoner.

Dette understreker viktigheten med å starte med lærekjøring tidlig, for å oppnå en størst mulig mengdetrening før en får førerkortet.

#### 4.5 Kampanjer og trafikale tiltak

Det er omdiskutert hvor god virkning kampanjer har, men bruk av kampanjer har et godt fotfeste i trafikksikkerhetsarbeidet. Ved siden av kampanjer gjennomføres også andre tiltak, blant annet veiutbedring og ulike kontrolltiltak.

Alle informantene har troen på at kampanjer rettet mot trafikksikkerhet har en effekt. *«Jeg har inntrykk av at det i noen grad er et større fokus på trafikantrettet (holdningsskapende) arbeid nå enn tidligere»*. Alle påpeker at en bør knytte holdningskampanjer (kun kunnskaps- og informasjonsbaserte) og atferdskampanjer sammen. *«Holdning lav effekt, mens kampanjer direkte på atferd har større effekt»*. Tre av informantene mener at i tillegg så bør kampanjene knyttes i enda større grad opp mot ulike kontrolltiltak, for eksempel mot politiets kontrollarbeid. *«Kontroller. Kunne vært gjort mer, men det blir et ressurspørsmål»*.

I følge Aarø og Rise (1996) kan holdninger være et resultat av atferd, i like stor grad som atferd er et resultat av holdninger, mens Karlsen (2004) på sin side sier at for å endre holdning vil det beste være å påvirke atferden. Aarø og Rise sier at det i sikkerhetsarbeid må tas hensyn til tre faktorer; holdning, atferd og strukturelle tiltak (figur 6). Disse faktorene vil utfylle hverandre gjennom bruk av både informasjon, fysisk læring og kontrolltiltak, og dermed vil en kunne forsterke endringer i holdninger, atferd og kulturer.

To av informantene viser til at forskning tilsier liten eller ingen effekt av holdningskampanjer, men at de likevel tror at de må ha en større effekt enn hva som vises. *«Mange sier at forebyggende tiltak ikke har noe for seg, men tenker en det har en tapt»*, *«Har tro på at kampanjearbeid virker. I hvor stor grad avhenger av kampanjen og om den treffer målgruppen.»* De to informantene understreker at en ikke må ha en overdreven tro på at holdningskampanjer virker, og at den tradisjonelle modellen, KAP-modellen, er for enkel. Den tradisjonelle KAP-modellen forsøker å forklare forholdet mellom kunnskap, holdning og atferd. Ved å øke en persons kunnskaper, vil dette påvirke personens holdninger, som igjen vil påvirke/endre atferden. *«Sammenheng mellom holdning og atferd ikke så sterk som en har tenkt»*. De sier også at det bør inn med flere strukturelle tiltak rettet mot atferd, slik at en får endret atferd, og så vil en endret holdning komme som en positiv bieffekt av dette. *«F.eks*

*promillekjøring, fått ned denne atferden, samt fått en endring til holdningene til dette, mer stigmatisert».*

Alle informantene tror at økt mengde sikkerhetsutstyr i/på biler virker inn på dødstillene, men det er uenighet i hvilken grad dette vil virke inn. *«Hjelper ikke all verden med all ny sikkerhet».* En informant sier at ungdom tror at tanken på å ha x antall airbagger, abs-bremser, antiskrens og lignende fører til at de er tryggere, men de vet ikke at *«hvis du kolliderer mer enn i 70km, som blir regnet som en dødsulykke, så skjer det tre kollisjoner; først kolliderer bilen din, så kolliderer du med airbag eller dashbordet, så kolliderer innvollene dine med brystkassen, og det er det som tar livet av deg. Så om 8 airbagger i bilen, spiller ingen rolle.. ingen airbag mellom innvoller og brystet. Bilen sikrere ja, men ikke kroppen. Mange vet ikke om dette!».* Ueland mener at effekten av sikkerhetsutstyr ikke må overdrives, siden dette utstyret kun forebygger og ikke forhindrer at skader skjer.

Tre av informantene tror ikke at ungdommene kjører biler med så god standard, selv om de er enige om at ungdomsbilene har blitt bedre og har mer sikkerhetsutstyr, som for eksempel antiskrens. *«Bilparken nok en medvirkende årsak til at ulykker ikke får så store konsekvenser, utstyret forbedrer seg også i ungdomsbiler. Men typiske ungdomsbiler fortsatt også».* To av informantene tror at de kan være en fordel at foreldrene har bedre biler, og at dette er positivt når barna låner bilen. *«Men ser nesten ikke nye biler i kollisjoner.»*

Klepp og Aarø (2009) bruker begrepet passive intervensjoner om strukturelle tiltak som krever liten grad av medvirkning fra en person. Dette kan være tiltak som airbag, antiskrens og alkolås, og det viser seg ofte at disse passive tiltakene har mer effekt enn de aktive. Et aktiv tiltak kan være å følge trafikkreglene. Det krever en innsats fra individet selv, men ville kunne ført til at nesten halvparten av alle dødsulykker kunne vært unngått. I følge Ueland vil manglende bruk av sikkerhetsutstyr være en av årsakene til at ungdom blir sett på som en risikogruppe.

På tiltak som informantene mener har hatt en effekt på reduksjonen i antall omkomne ungdommer i trafikken, nevner de blant annet 'Sei ifrå'-kampanjen og bilbeltekampanjer, knyttet sammen med kontrolltiltak. *«Må følge med noe mer, teori/praksis, kontrollering, demonstrering. Sitter mer igjen da»*, *«Prikker, skjerpet inn mot ungdom i prøveperioden. Mister førerkortet fortere».* Forebyggende arbeid, spesielt rettet inn mot barnehage og grunnskolen, blir også trukket inn. *«Tidligere ute med informasjon i skolen, direkte forebyggende virksomhet».* Utbygging av bedre veinett, fjerning av dødsfeller langs veiene,



også utenfor veibanen, midtrabatter/rekkverk, samt nedsetting av hastigheten på ulykkesstrekninger er andre tiltak som trekkes frem. *«Vegvesen gått gjennom alle dødsstrekninger og gransket, ser ikke bare på selve veien, men også utenfor veiene. Skal ha mulighet til å kjøre ut uten å treffe noe hardt»*. Bedre sikkerhetsutstyr i biler, som blant annet airbag og antiskrens, er også viktige faktorer til nedgangen.

Det er mange organisasjoner og etater som samarbeider tett med hverandre i arbeidet med trafiksikkerhet, noe som fører seg positive konsekvenser, blant annet nedgangen i antall omkomne ungdommer. *«Økt kunnskap og større fokus på trafiksikkerhetsarbeidet. At det har blitt løftet opp på dagorden i større grad enn tidligere»*. Som viktige tiltak for ytterligere å redusere antall ulykker blant ungdom, nevner alle informantene videre arbeid med kampanjer og kontrolltiltak i kombinasjon, f.eks bilbeltekampanjer fulgt opp med bilbeltekontroller, eller 'Sei ifrå'-kampanjen knyttet mot farts- og ruskontroller. *«Bilbelte, helt klart. Kunne kanskje reddet 30-40 liv pr år. De fleste som omkommer har ikke belte på. Det er de som blir drept»*. Tre av informantene sier at det bør settes i gang enda flere kontrolltiltak. *«Politiet en viktig rolle, spesielt for å nå de som en ikke når med informasjon/kampanje»*, *«Trafikkreglene er der for en grunn, vi ønsker minst mulig ulykker»*.

Tre av informantene nevner å fortsette arbeidet med å gjøre veien tilgivende, dvs fjerne farlige element (utenfor veibanen), sette opp rekkverk, midtdelere, lage bedre veier. Gjelder ikke bare ungdom, men generelt. *«Det jobbes med å sikre veinettet. Ligger en del feller igjen. Unge, eldre og fulle finner disse fellene»*, *«Det skal ikke være fatalt å gjøre feil i trafikken»*. De nevner også flere tekniske tiltak og sikkerhetsutstyr i biler. *«Alle tekniske tiltak, i bil, som det kommer mer og mer av, det går nok den veien»*.

Fire av informantene sier at fortsatt arbeid med trafikkundervisning er viktig, gjerne med enda større fokus på yngre barn. De nevner også at budskapet bør være tydelig og relevant. *«Budskapet er relevant, at dette gjelder en selv, dette var nytt for meg, dette visste jeg ikke, får den effekten der, så større sannsynlighet for at de vil tilegne seg kunnskapen»*. Holdnings- og atferdsskapende arbeid rettet mot foreldre blir understreket som viktig av fire av informantene. *«Tiltak mot foreldregruppen, gjøre dem obs på egne holdninger»*, *«Hjelper ikke å arbeide mot barn hvis ikke foreldre selv tar ansvar. Utfordring å få foreldre til å møte. De foreldre som bør endre holdning er de som ikke møter opp.. samme utfordring i TS...»*

Tre av informantene kommer inn på det samfunnsøkonomiske aspektet, og at det mest besparende for samfunnet vil være å jobbe forebyggende. «*Spytte penger inn i forebyggende tiltak. Ofte et økonomisk spørsmål*». Som nevnt i innledningen, er det store samfunnsmessige kostnader knyttet til trafikkulykker. «*Enorme kostnader. Sparer mye penger på å unngå ulykker, sette inn ressurser før, spare kostnader senere, gjelder både døds- og skadeulykker, kostnader rundt dette, store summer*». Informantene sier at det også ville vært mye å hente på å se sammenhenger på tvers og innad i ulike budsjetter, og på tvers og innad på de ulike nivåene. Samfunnsøkonomisk deler en ofte inn i tre nivå; kommunalt, fylkeskommunalt og statlig. Budsjettene tilhører ofte en enhet eller en avdeling, men at det ville være en fordel om de ulike etatene jobbet på tvers, både innenfor de ulike nivåene, og mellom de ulike nivåene. «*Kostnadene for et lårbeinsbrudd på grunn av glatt vei kommer på helsebudsjettet, ikke veibudsjettet. Hvis kommunene måtte betalt for dette lårbeinsbruddet, så hadde de nok strødd mer*». Informantene tror at forebyggingsarbeidet ville vært mer effektivt hvis en reelt så hvor mye penger som egentlig kunne blitt spart ved mer samkjøring og felles organisering mellom og på tvers av de ulike nivåene. «*En drept, opptil 500 som rammes; familie, venner, redningspersonell, sykehus, begravellesbyrå... mange involvert i den ene. Vi må få gjort noe med dette. Såpass mange som er involvert i arbeidet med TS, så kan vi klare dette. Skolene (K06) plikter til å følge opp visse kompetansemål knyttet mot trafikksikkerhet. FaU. Velforeninger, nabolag, busselskaper. Alt hjelper*».

## 5.0 Oppsummering og konklusjon

I denne oppgaven har temaet vært trafikksikkerhetsarbeid, med spesielt fokus på trafikkdrepte bilsjåførere i ungdomsgruppen. Det har de siste årene vært en gjennomsnittlig jevn nedgang i antall omkomne i denne gruppen, og derfor ble følgende problemstilling formulert:

*«Hva kan forklare reduksjonen i antall dødsulykker i trafikken blant ungdom, og hva kan gjøres for å oppnå en ytterligere reduksjon?»*

Selv om utvalget av informanter ikke er stort nok til å kunne gjøre kvantitative generaliseringer, er det likevel representativt nok til at en i datamaterialet kan se en del generelle tendenser.

Det er ikke vanskelig for informantene å svare på hvorfor ungdommer er en høyrisikogruppe i trafikken. Biologiske og sosiale faktorer spiller en viktig rolle. Den fysiske, så vel som den psykiske utviklingen, foregår over mange år. Liten grad av refleksjon over egne handlinger og konsekvenser, manglende erfaring og ønsket om spenning fører til at ungdommer ansees som ekstra risikovillige. Sosiale konstruksjoner, som påvirkning fra venner og det å tøffe seg spiller også inn. Helge- og ruskjøring, ofte kombinert med en feststemning i bilen, blir dratt frem som typiske risikofylte trafikksituasjoner. Totalt medfører dette en høyere grad av sjansetaking, noe som igjen medfører høyere antall drepte bilsjåførere i denne gruppen.

Informantene tror, i noe ulik grad, at ungdommer har endret tanker og holdninger rundt trafikkrisiko og trafiksikkerhet. De mener at ungdommer generelt virker roligere og mer reflekterte. Det kan virke som om trafiksikkerhetsarbeidet som har pågått over lengre tid, har hatt en effekt, og at ungdommene er blitt flinkere til å si ifra når de opplever risikofylte trafikksituasjoner som de ikke vil være en del av.

Det er foreldre som blir dratt frem som den viktigste påvirkningskraften i forhold til holdninger. Informantene mener at foreldres påvirkningskraft er undervurdert. Barna blir 'påtvunget' holdningene, både de positive og de negative, allerede fra de sitter i barnesetet og videre frem til de selv skal ta sertifikatet.

Informantene problematiserer forholdet mellom holdninger og atferd. Tidligere tenkte en at en holdningsendring ville medføre atferdsendring, mens nå er det mer fokus på å arbeide med begge for å oppnå størst mulig effekt av trafiksikkerhetsarbeidet. For å få en endring, både i holdning og atferd, så er det viktig å snakke med ungdommen, ikke til dem. Det er essensielt å få til en god form for risikokommunikasjon gjennom dialog, ikke gjennom enveisdialog og skremselspropaganda.

Informantene tror også det er en god effekt av at det er mye informasjon ute om trafiksikkerhet, noe som gjør det vanskelig for ungdommer å si at de ikke visste om konsekvenser av ulike valg og handlinger. Utfordringen er å treffe hele ungdomsgruppen med budskapet, siden alle ungdommer er ulike i seg selv, og fordi alle blir påvirket av det miljøet og kulturen en befinner seg i til ulike tidspunkt.

Det er enighet blant informantene om at den beste måten å lære trafikksikkerhet på er gjennom kampanjer, trafikale grunnkurs og mengdetrening. Selv om det er usikkert hvor god effekt kampanjearbeid har, kan informantene likevel ikke la være å tro at det ikke har en effekt. Effekten vil bli størst når holdningstiltak kombineres med atferdsmodifiserende tiltak. Gjentakende kunnskaps- og erfaringslæring, gjerne ved mengdetrening med en erfaren sjåfør, vil gi et godt grunnlag for en god holdning og atferd i trafikken. Endringene til trinnbasert trafikkopplæring for førerkort oppfattes også som svært positivt i forhold til læring om trafikksikkerhet.

I tillegg til holdnings- og atferdskampanjer understrekes også viktigheten av strukturelle tiltak. Strukturelle tiltak er i hovedsak kontrolltiltak, ofte utført av politiet som kontrollorgan. Kontrolltiltakene vil gjerne påvirke atferden, siden en konsekvens av en kontroll kan være å miste førerkortet.

Nyere og sikrere biler kan ha virket inn på nedgangen i antall omkomne, selv om informantene ikke tror at ungdommer har de beste bilene. Ungdomsbilene, selv de av eldre årgang, vil mest sannsynlig ha sikkerhetsutstyr som antiskrens.

Tiltak som informantene mener har hatt en påvirkning på nedgangen i antall omkomne, er ulike kampanjer som 'Sei ifrå' og bilbeltebruk kombinert med flere kontrolltiltak, som farts- og promillekontroller, forebyggende arbeid generelt, utbygging av bedre veinett med fjerning av dødsfeller, og bedre sikkerhetsutstyr i biler.

Tiltak informantene mener ytterligere kan redusere antall omkomne er:

- Fortsatt bruk av kampanjer, både holdnings- og atferdsskapende i kombinasjon med kontrolltiltak, gjerne med økt grad av kontroller.
- Videre utbygging av et godt veinett, med fokus på å gjøre veier så tilgivende som mulig.
- Enda større fokus på trafikksikkerhet allerede fra barnehagenivå og opp gjennom grunnskolen. Fortsette arbeidet som er knyttet mot rusen.
- Holdningsarbeid rettet mot foreldre, for disse går foran som eksempler, både på godt og vondt.
- Ha et samfunnsøkonomisk fokus, for forebyggende tiltak sparer penger. Få ulike samfunnstjenester, etater og avdeling til å jobbe mellom og på tvers av nivå, for å se positive effekter, spesielt økonomiske.

I forhold til problemstillingen så kan det konkluderes med at selv om ungdom anses som en høyrisikogruppe i trafikken, så har det vært en reduksjon i antall omkomne bilførere i denne aldersgruppen. Det kan ha skjedd en holdning- og atferdsendring hos ungdommer, i retning av at det kan virke som om ungdom er blitt flinkere til å si ifra når de opplever risikofylte situasjoner. Dette kan gjerne forklares gjennom holdningsskapende og atferdsmodifiserende kampanjer. Det generelt økte fokuset på trafikksikkerhetsarbeid, gjennom bruk av kampanjer, utbygging og forbedring av veinettet, i tillegg til sikrere biler, kan sammen være med på å forklare reduksjonen i omkomne i ungdomsgruppen.

For en ytterligere reduksjon er det viktig å fortsette å arbeide med de nevnte fokusområdene. Det bør også rettes en innsats mot foreldregruppen. Kan en få foreldre til å overføre en positiv holdning og atferd til barna, så vil det være et viktig trekk. Å få samfunnsmessige instanser til å se mer på samfunnsøkonomiske gevinster ved forebyggingsarbeid, vil også kunne bidra til økt trafikksikkerhet. Økte budsjett i trafikksikkerhetsarbeidet, vil kunne åpne opp for en enda større innsats i de ulike organisasjoners arbeid for å redusere ulykker og skader i trafikken.

## 5.1 Veien videre

Det er mange organisasjoner, lag og etater som gjør et godt og grundig arbeid for å øke trafikksikkerhet i Norge i dag. De ser at mye av innsatsen deres har gitt synlige resultater, som blant annet den gjennomsnittlig jevne nedgangen i antall omkomne i trafikken, både blant ungdom og generelt i befolkningen.

En av utfordringene vil bli å treffe alle med budskapet, og spesielt de som ikke er interesserte i denne informasjonen. Hvis en tenker på hvor mange biler og trafikanter det er på veiene til enhver tid i Norge, så er antallet omkomne pr. år veldig få. I en større sammenheng er derfor kanskje den gruppen som trenger et ekstra grep eller dytt i riktig retning i forhold til trafikksikkerhet svært liten, noe som vil gjøre at det er vanskelig å trappe opp generelt sikkerhetsarbeid. Folk som selv mener de kjører bra, er ikke alltid interessert i å få påtvunget seg en kampanje. På en annen side, så er det likevel slik at vi mennesker trenger jevne påminninger, som for eksempel Bruk bilbelte-kampanjen.

Trafikksikkerhetsarbeid rettet mot foreldregenerasjonen kan være et godt grep, men samtidig vil det bli en utfordrende gruppe å treffe. Mange vil nok ikke se nødvendigheten i å gå på et

kurs om dette temaet. Mange tenker nok heller ikke på at alle småfeilene de har lagt seg til i bilkjøringen over mange år, læres bort til sine egne barn ved lærekjøring.

De samfunnsøkonomiske gevinstene ved forebyggingsarbeid vil nok være viktig å se nærmere på. Ved å investere penger i ulike trafikale tiltak, vil en på lengre sikt kunne se flere positive gevinster, både økonomisk, fysisk og emosjonelt. Dersom en kan unngå skader og dødsfall i ulykker ved økt grad av forebygging, samt arbeid på tvers av og mellom de ulike samfunnsnivåene, vil dette være et gode for samfunnet generelt (se også tabell 1).

## Litteraturliste

Aarø, L. E & Rise, J. (1996). *Den menneskelige faktor. Kan ulykker forebygges gjennom holdningspåvirkning?* Forkortet versjon av SF-rapport 5-96. Universitetet i Bergen.

Tilgjengelig fra:

<http://www.nb.no/nbsok/nb/b0482fa8e18dc8dcb9046b2bb9820329?index=0#0> [Hentet 03.03.13]

Asheim, I. (1997). *Hva betyr holdninger? Studier i dydsetikk*. Oslo: Tano Aschehoug

Aven, T. (2006). *Pålitelighets- og risikoanalyse*. 4.utg. Oslo, Universitetsforlaget

Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K.H. & Sandve, K. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget

Backer-Grøndahl, A. (2010). *Ungdom, utvikling og ulykker*. TØI-rapport 1088/2010. Sammendrag. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/publikasjoner/ungdom-utvikling-og-ulykker-article28614-8.html> [Hentet 02.03.13]

Brinkmann, S. og Tanggaard, L. (2010). *Kvalitative metoder. Empiri og teoriutvikling*. 1.utg. Oslo: Gyldendal Akademisk

Dalen, M. (2011). *Intervju som en forskningsmetode - en kvalitativ tilnærming*. 2. utg. Oslo: Universitetsforlaget.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (2010). *Nasjonal sårbarhets- og beredskapsrapport (NSBR)*. Tilgjengelig fra: [http://www.dsb.no/Global/Publikasjoner/2010/Rapporter/NSBR\\_2010.pdf](http://www.dsb.no/Global/Publikasjoner/2010/Rapporter/NSBR_2010.pdf) [Hentet 03.03.13]

Boyesen, M. (2003). *Risikopersepsjon – en innføring i fagfeltet*. Direktoratet for sivilt beredskap. Tilgjengelig fra:

<http://www.dsb.no/Global/Publikasjoner/2003/Tema/risikopersepsjon%20-%20en%20innf%20ring%20i%20fagfeltet.pdf> [Hentet 09.03.12]

Grønmo, Sigmund.(2004). *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen: Fagbokforlaget

Haldorsen, I. og Munch-Olsen, Y. (2011). *Høyrisikogrupper i vegtrafikken*. VD rapport nr 15, vegdirektoratet. Samlerapport. Tilgjengelig fra:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Publikasjoner/VD+rapport/attachment/212467?ts=12f54155d68> [Hentet 04.05.13]

Hellevik, O. (2002). *Forskningsmetode i sosiologi og statsvitenskap*. 7.utg. Oslo: Universitetsforlaget

Heggen, K. og Øia, T. (2005). *Ungdommer i endring. Mestring og marginalisering*. Oslo: Abstrakt forlag AS

Hordaland fylkeskommune. (2011). *Handlingsplan for trafikksikring i Hordaland 201-2013*. Tilgjengelig fra:

<http://www.hordaland.no/Global/samferdsel/Filer/Handlingsplan%20for%20trafikksikring%20for%20Hordaland%202010-2013.pdf> [Hentet 11.10.13]

Jacobsen, D. I. (2005). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring i samfunnsvitenskapelig metode*. 2.utg. Kristiansand: Høyskoleforlaget

Karlsen, J. E. (2004). *Ledelse av helse, miljø og sikkerhet*. 2.utg. Bergen: Fagbokforlaget.

Klepp, K. I. og Aarø, L. E. (2009) *Ungdom, livsstil og helsefremmende arbeid*. 3.utg. Oslo: Gyldendal Akademisk

Kvale, S. og Brinkmann, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. 2.utg. Oslo: Gyldendal akademisk

Lindøe, P.H. (2003). *Erfaringslæring og evaluering*. Oslo: Tiden Norsk Forlag

Moe, D. Nordtømme, M. E. og Øvstedal, L. R. (2010). *Aktiv og passiv risiko - Studie av høyrisikogrupperne unge og eldre bilførere med forslag til risikoreduserende tiltak*. SINTEF A15755 - Åpen rapport. Tilgjengelig fra:

[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/202959/binary/393295?fast\\_title=Aktiv+og+passiv+risiko+-+Studie+av+h%C3%B8yrisikogrupperne.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/202959/binary/393295?fast_title=Aktiv+og+passiv+risiko+-+Studie+av+h%C3%B8yrisikogrupperne.pdf) [Hentet 04.05.13]

Njå, O., Jakobsson, E. og Nesvåg, Sverre. (2008). *Høyrisikogrupper i vegtrafikken: Identifisering av undergrupper*. Rapport fra Universitetet i Stavanger, nr 16. Tilgjengelig fra: [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/202964/binary/393298](http://www.vegvesen.no/_attachment/202964/binary/393298) [Hentet 04.05.13]

Norges Automobil-Forbund, Bilimportørenes landsforening og Norges bilbransjeforbund. (2013). *Norske bilavgifter fram mot 2020*. Tilgjengelig fra:

[https://www.naf.no/Documents/politikk/Norske\\_bilavgifter\\_felles\\_2013.pdf](https://www.naf.no/Documents/politikk/Norske_bilavgifter_felles_2013.pdf) [Hentet 10.10.13]

Statens helsetilsyn. (1998). *Helsefremmende og forebyggende arbeid for barn og unge 0-20 år i helsestasjons- og skolehelsetjenesten*. Rapport. Tilgjengelig fra:

[http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende\\_barnunge\\_helsestasjon\\_skole\\_ik-2621.pdf](http://www.helsetilsynet.no/upload/Publikasjoner/utredningsserien/forebyggende_barnunge_helsestasjon_skole_ik-2621.pdf) [Hentet 12.04.13]

Statens vegvesen. (2009). *Plan for tiltak mot ungdomsulykker – En del av tiltaksplanen for trafikksikkerhet 2010-2013*. Rapport fra veg- og trafikkavdelingen, nr 5. Tilgjengelig fra:

[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/114330](http://www.vegvesen.no/_attachment/114330) [Hentet 12.08.13]



Statens vegvesen, Politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet og Trygg trafikk. *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg, 2010-2013*. Tilgjengelig fra: [http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Veg%20og%20vegtrafikk/nasjonal\\_tiltaksplan\\_trafikksikkerhet\\_2010-2013.pdf](http://www.regjeringen.no/Upload/SD/Vedlegg/Veg%20og%20vegtrafikk/nasjonal_tiltaksplan_trafikksikkerhet_2010-2013.pdf) [Hentet 02.03.13]

Stortingsmelding nr 17 (2001-2002). *Samfunnssikkerhet. Veien til et mindre sårbart samfunn*. (Justis – og politidepartementet, 2002). Tilgjengelig fra: <http://www.regjeringen.no/Rpub/STM/20012002/017/PDFA/STM200120020017000DDDPDFA.pdf> [Hentet 11.04.13]

Sørensen, M.W.J., Nævestad, T. og Bjørnskau, T. (2010). *Dødsulykker med ungdom i Norge 2005-2009. Analyse av resultater fra dybdestudier foretatt av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper*. TØI-rapport 1177/2010. Sammendrag. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2010/1117-2010/1117-2010-sam.pdf> [Hentet 02.03.13]

Thelle, D.S., Breivik, G., Enebakk, V., Skolbekken, J-A., & Teigen, K.H. (2001). *På den usikre siden - Risiko som forestilling, atferd og rettesnor*. Oslo, J.W. Cappelen forlag AS

Tjora, A. (2012). *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. 2.utg. Oslo: Gyldendal Akademisk

Ulleberg, P. (2002). *Influencing subgroups of young drivers and their passengers : motivational influences of personality traits on risk-taking attitudes and driving behaviour*. Dr. polit, avhandling. NTNU, Trondheim. Tilgjengelig fra: <http://ntnu.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:125320> [Hentet 05.05.13]

## Webkilder:

Bokmålsordboka|Nynorskordboka. Tilgjengelig fra: <http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=atferd&begge=+&ordbok=begge> [Hentet 03.03.13]

Bokmålsordboka|Nynorskordboka. Tilgjengelig fra: <http://www.nob-ordbok.uio.no/perl/ordbok.cgi?OPP=kunnskap&ordbok=bokmaal> [Hentet 02.05.13]  
Forebygging.no. Tilgjengelig fra: <http://www.forebygging.no/en/NY-spm-og-svar/1-Teorilitteratur/Er-det-en-sterkt-sammenheng-mellom-holdninger-til-alkohol-og-narkotika-og-faktisk-atferd-i-forhold-til-a-ruse-seg/> [Hentet 03.03.13]

Forskningsmagasinet Apollon. Tilgjengelig fra: <http://www.apollon.uio.no/artikler/2002/ulykker.html> [Hentet 13.03.14]

Hordaland fylkeskommune. Tilgjengelig fra: <http://www.hordaland.no/ftu> [Hentet 11.10.13]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/attachment/72193> [Hentet 10.10.13]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Nullvisjonen> [Hentet 10.10.13]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskampanjer/Bilbelte> [Hentet 10.10.13]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata> [Hentet 07.01.14]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata/Analyse+av+dodsulykker+UAG/Dybdeanalyser> [Hentet 10.10.13]

Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=VeitrafikkAar&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&KortNavnWeb=vtu&StatVariant=&checked=true> [Hentet 03.05.13]

Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=VeitrafikkSD&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=transport-og-reiseliv&KortNavnWeb=vtu&StatVariant=&checked=true> [Hentet 03.05.13]

Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg> [Hentet 03.05.13]

Trafikksikkerhetshåndboken. Tilgjengelig fra: <http://tsh.toi.no/doc597.htm> [Hentet 07.01.14]

Transportøkonomisk institutt (TØI). Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/trafikksikkerhet/category220.html?type=pub&tid=2&cid=8&arttype=prog> [Hentet 04.01.14]

Trygg trafikk. Tilgjengelig fra: <http://www.tryggtrafikk.no/> [Hentet 10.10.13]

Trygg trafikk. Tilgjengelig fra: [http://www.tryggtrafikk.no/Ikke+t%C3%B8ft+%C3%A5+v%C3%A6re+d%C3%B8d.b7C\\_wlzU4t.ips](http://www.tryggtrafikk.no/Ikke+t%C3%B8ft+%C3%A5+v%C3%A6re+d%C3%B8d.b7C_wlzU4t.ips) [Hentet 10.10.13]

Vest-Agder fylkeskommune. Tilgjengelig fra: <http://www.vaf.no/aktuelt/20-omkom-paa-veiene-i-september-2013-%E2%80%93-en-i-vest-agder/> [Hentet 09.10.13]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra:

<http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Trafikksikkerhet/Ulykkesdata/Analyse+av+dodsulykker+UAG> [Hentet 10.10.13]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra:

<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Nyhetsarkiv/Lokalt/Region+Vest/P%C3%A5+rett+veg.275553.cms> [Hentet 10.10.13]

Statens vegvesen. Tilgjengelig fra:

<http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Trafikksikkerhet/Trafikksikkerhetskampanjer/Regionale+kampanjer/Sei+ifr%C3%A5!> [Hentet 12.08.13]

Wikipedia. Tilgjengelig fra: <http://no.wikipedia.org/wiki/Sannsynlighetsteori> [Hentet 02.12.13]

## Vedlegg 1

# SAMTYKKEERKLÆRING

Hei,

I forbindelse med min masteroppgave i samfunnssikkerhet ved Universitetet i Stavanger, søker jeg informanter til temaet ungdom og trafikksikkerhet.

I denne forbindelse ønsker jeg å intervju 5-10 aktører innenfor arbeidet med trafikksikkerhet. Intervjuet vil dreie seg om dine tanker og meninger om ungdommer og trafikksikkerhet i Norge i dag, og om hvordan ungdom tenker og handler i trafikken.

Opplysningene du bidrar med, vil anonymiseres i selve oppgaven. Det er ønskelig at intervjuet blir tatt opp med lydopptaker, for å forsikre at alle opplysninger kommer med. Intervjuet vil anslagsvis vare i 45-60 minutter. Tid og sted avtales nærmere dersom du ønsker å delta i intervjuet.

All deltakelse i denne oppgaven er frivillig. Dersom det blir gitt et samtykke til intervju, kan dette trekkes tilbake så lenge studien pågår uten at grunn må oppgis.

For mer informasjon, så kontakt meg gjerne på tlf 90 99 77 04 eller på mail [marianntv@hotmail.com](mailto:marianntv@hotmail.com) / [mariann.valsvik@hfk.no](mailto:mariann.valsvik@hfk.no)

Med vennlig hilsen

Mariann Tveit Valsvik

Master i Samfunnssikkerhet

Universitetet i Stavanger

## Vedlegg 2

### Intervjuguide

#### Bakgrunnsspørsmål

1. Hvilken bakgrunn har du? (Utdanning, erfaring, annet)

#### Risiko/ Risikopersepsjon

2. Hvorfor tror du ungdommer er en høyrisikogruppe trafikken?
3. Hva tenker du er de mest risikofylte trafikksituasjonene for ungdommer?
4. Hvorfor tror du ungdommer er villige til å utsette seg selv for risiko i trafikken?

#### Holdninger og atferd

5. Tror du at tanker og holdninger blant ungdom omkring trafikkrisiko- og sikkerhet har endret seg i løpet av de ti siste årene? Hvorfor/hvorfor ikke?
6. Tror du det er spesielle ting som påvirker ungdommers holdninger? (Hvem? Hva? Har dette endret seg over tid?)
7. Tror du holdninger gjenspeiler seg i handlinger? (Gjør ungdommene det de sier at de gjør?) Hvorfor/hvorfor ikke?

#### Forholdet mellom holdninger og atferd

8. Hva mener du skal til for å få noen til å endre holdning og/eller atferd? (kampanjer, informasjon, personlig erfaring, kontekst, sosiale normer, fysisk miljø etc)
9. Har ungdommer i dag blitt mer ansvarlige for konsekvensene av sine handlinger? I såfall hvorfor/hvordan?
10. Tror du det er en sammenheng mellom opplevd risiko og holdning og atferd til risiko? Hvorfor/hvorfor ikke?
11. Hvis ungdommer ikke handler slik som forventet i ulike typer trafikksituasjoner, hva tror du kan være årsaker til det? Indre/ytre faktorer

#### Læring (erfaring)

12. Hvilken måte mener du er mest effektiv å lære om trafikksikkerhet- og risiko på? (kurs, teori, kampanjer? Annet)
13. Har endringer i trafikkopplæringen noe å si for nedgang i antall dødsulykker? I såfall, hvordan?

### **Kampanjer/tiltak**

14. Det gjennomføres en del kampanjer i forhold til å sette fokus på sikkerhet. Tror du at slike kampanjer er effektive? I så fall hvorfor/ hvorfor ikke?
15. Tror du tryggere biler/mer sikkerhetsutstyr er med på å bidra til nedgangen ulykker blant ungdom? Hvorfor/hvorfor ikke?
16. Hvilke trafikale tiltak mener du har hatt en effekt på nedgangen i antall omkomne ungdommer i trafikken? Hvorfor/hvorfor ikke? (Tiltak kan være kampanjer, trafikalt grunnkurs etc).
17. Hva mener du er viktige tiltak/virkemidler for å ytterligere å redusere antall ulykker blant ungdom?

### **Til slutt:**

18. Er det noe du ellers vil tilføye som du synes er viktig å få med i denne sammenhengen?