



UIT

NORGES  
ARKTISKE  
UNIVERSITET

Institutt for ingeniørvitenskap og sikkerhet

## Fører utsettelsesatferd til økt risiko i trafikken?

- en studie av bilister

---

**Thomas Takada Mathisen**

*Masteroppgave i samfunnssikkerhet med fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene - SVF-3920, Desember 2016.*

*Antall ord: 20 393*







## Forord

Denne masteroppgaven er avslutningen på mastergradstudiet i samfunnssikkerhet med fordypning i sikkerhet og beredskap i nordområdene ved Universitetet i Tromsø, Norges Arktiske Universitet.

Studiet har vært en spennende, lærerik og utfordrende prosess, og den avsluttende oppgaven likeledes. Jeg har hatt en ekstra utfordring siden jeg bor og jobber i Trondheim. Jeg har derfor måtte pendle opp til Tromsø for å delta på noen av forelesningene. Jeg skulle gjerne ha fulgt undervisningen tettere, men det har ikke vært gjennomførbart. En av grunnene til at det har vært mulig å gjennomføre dette studieløpet er takket være mine medstudenter og venner, de har vært imøtekommende og forståelsesfulle ovenfor min situasjon som ”fjernstudent”. Det har til tider vært veldig krevende å kombinere studiet med 100 % fast jobb med tre skift turnus og andre prosjekter. Takket være den støtten jeg har fått av personene rundt meg, har jeg kunne realisere dette.

Først og fremst vil jeg takke Nelly Lisbeth Kristiansen som etter spørsmål fra sin søster, tok i mot en fremmed mann på døren. Nelly har gitt meg husly og vartet opp med nydelig mat. Du har vært enestående.

Jeg vil videre takke respondentene til undersøkelsen, uten dere hadde jeg ikke hatt noe data å analysere.

Tusen takk til mine to veiledere, Jens Andreas Terum og Aud Solveig Nilsen, takk for tilbakemeldinger og innspill. En spesiell takk til Jens Andreas Terum for inspirasjon til valg av emne.

Den største takken går til familie, og da spesielt til min kone, uten deg hadde ikke dette vært mulig å gjennomføre og selvfølgelig en stor takk til de som har lest korrektur på oppgaven.

Trondheim Desember 2016

Thomas Takada Mathisen



## Sammendrag

Selv om Norge er et av de mest trafikksikre landene i Europa i følge Trygg Trafikk, er det registrert et høyt antall trafikkulykker her til lands med forskjellig skadegrad. Disse utgjør ikke bare en betydelig samfunnsøkonomisk kostnad, men det er også mange familier og personer som blir rammet, derfor er det viktig å kunne forklare hvorfor ulykker oppstår for å kunne begrense kostnadene og skåne familier og personer for menneskelige lidelser. Denne masteroppgaven undersøker om utsettelsesatferd kan være en medvirkende årsak til økt risikoatferd i trafikken. Altså om de som har en bevisst, vanemessig utsettelsesatferd er mer trafikkfarlige. Jeg har tatt utgangspunkt i følgende problemstilling:

*Fører økende grad av utsettelsesatferd til økt risikoatferd og høyere risiko for trafikkulykker?*

Risikoatferd blir i denne oppgaven tolket som ulik kjøreatferd som strider mot regelverket og eller andre faktorer som kan spille inn på trafikksikkerheten. Andre faktorer som for eksempel skraping av is og snø på bilen, renhold av lykter og frontrute, service på bil og annet teknisk vedlikehold blir også vurdert opp mot utsettelsesatferd. For å kunne undersøke sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken, har jeg benyttet meg av en spørreundersøkelse for selvutfylling. Denne oppgaven undersøker også forskjeller i graden av utsettelsesatferd, og om de med en høyere grad av utsettelsesatferd utgjør en større risiko enn de med mindre grad av utsettelsesatferd.

Oppgaven konkluderer med at det er en sammenheng mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken. Det viser seg at de med utsettelsesatferd i større grad har en økt risikoatferd i trafikken. Det er også en sammenheng med graden av utsettelsesatferd, der de med en større grad av utsettelsesatferd utgjør en større risiko enn de som har en lavere grad av utsettelsesatferd. Ut ifra denne undersøkelsen kan jeg si at de med utsettelsesatferd er mer trafikkfarlige.



# Innholdsfortegnelse

<b>TABELLER</b> .....	<b>II</b>
<b>FIGURER</b> .....	<b>II</b>
<b>1 INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1 AVGRENSING .....	3
<b>2 KONTEKST</b> .....	<b>4</b>
<b>3 TEORI</b> .....	<b>7</b>
3.1 HVA ER UTSETTELSESATFERD (PROKRASTINERING)?.....	7
3.2 RISIKO.....	8
3.3 TIDLIGERE FORSKNING.....	9
3.4 THEORY OF PLANNED BEHAVIOR.....	15
3.5 RISK HOMEOSTASIS THEORY .....	16
3.6 ZERO RISK THEORY.....	19
3.7 PASSIVE RISK TAKING.....	21
<b>4 METODE</b> .....	<b>22</b>
4.1 FORSKNINGSSTRATEGI.....	22
4.2 BEGRENSNINGER VED UNDERSØKELSEN.....	23
4.2.1 Begrensninger med utvalget.....	23
4.2.2 Begrensninger med spørreskjema som metode.....	24
4.3 RELIABILITET .....	25
4.4 VALIDITET .....	26
4.4.1 Intern validitet .....	26
4.5 BESKRIVELSE AV UTVALGET.....	27
4.6 PROSEDYRE .....	27
4.7 UTFORMING AV SPØRRESKJEMA .....	28
<b>5 ANALYSE OG RESULTAT</b> .....	<b>29</b>
5.1 IPS.....	31
5.2 KORRELASJONER.....	31
5.3 ANOVA, IPS NIVÅ OG TRAFIKKATFERDS KATEGORIER.....	34
<b>6 DISKUSJON</b> .....	<b>37</b>
6.1 DISKUSJON OG SAMMENLIGNING MOT TIDLIGERE FUNN .....	37
6.2 DISKUSJON OPP MOT TEORIER OM MENNESKELIG ATFERD .....	42
<b>7 AVSLUTNING OG KONKLUSJON</b> .....	<b>47</b>
7.1 FORSLAG TIL VIDERE FORSKNING.....	48
<b>8 VEDLEGG</b> .....	<b>49</b>
8.1 KATEGORISERINGEN AV TRAFIKKSIKKERHETS ELEMENTER MED GJENNOMSNIITT OG STANDARDVARIASJON OG KORRELASJON MED IPS.....	56
<b>9 VEDLEGG II: SPØRRESKJEMA</b> .....	<b>59</b>
<b>10 REFERANSER</b> .....	<b>71</b>

## Tabeller

Tabell 1: Oversikt over slettede trafikkatferdspåstander med gjennomsnitt og SD (n=X).....	29
Tabell 2: Bivariat korrelasjonsanalyse mellom IPS og trafikksikkerhets kategorier med mean og SD .....	32
Tabell 3: Trafikkatferds påstander som ikke korrelerer med IPS med gjennomsnitt og standardavvik .....	33
Tabell 4: Deskriptiv tabell etter ANOVA analyse med IPS nivå - trafikkatferds kategoriene med mean for gruppen og IPS .....	35
Tabell 5: Enveis ANOVA mellom IPS og enkelte påstander med mean, SD og F- verdi.....	36
Tabell 6: Ulovlig forbikjøring med motorvogn, forenklet forelegg kode ark GP 5066 .....	49
Tabell 7: Antall innrapporterte ulykker til Finans Norge, kategoriserte ulykker fra 2012-2015 .....	49
Tabell 8: Bilbestand og folkekemengde etter fylke i 2015 .....	50
Tabell 9: Gjennomsnitt og standardavvik for påstander angående trafikksikkerhet, n = 551 .	51
Tabell 10: Resultater av ANOVA test for hver av påstandene med IPS nivå .....	52
Tabell 11: kategori: kjøretøyets tekniske stand med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS .....	56
Tabell 12: Kategori: vedlikehold av kjøretøy med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS .....	57
Tabell 13: Kategori: trafikkatferd med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS	57
Tabell 14: Kategori: Hastighet/ aggressiv atferd med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS .....	58

## Figurer

Figur 1: Adams´ s Risk Thermometer .....	17
Figur 2: Adams sin utvidet risiko termometer: two drivers interacting .....	18



## 1 Innledning

I Samferdselsdepartementets melding til Stortinget nr. 26 (2012-2013 - Nasjonal transportplan 2014 – 2023) skrives det at skadde og drepte i vegtrafikken utgjør et alvorlig samfunnsproblem. Det medfører både store menneskelige lidelser og store samfunnsøkonomiske kostnader (Veisten, Flügel og Elvik, 2010). Bina, Bonino og Graziano (2006) skriver at det er viktig å forske på risikofylt kjøring for å kunne forebygge trafikkuhell.

Vaa (2004) skriver at hastighetoverskridelser er blant de største risikofaktorene i trafikken. I følge Samferdselsdepartementet (2009) øker sannsynligheten for å bli drept i en frontkollisjon vesentlig i hastigheter over 70 km/t. Hvis man er i tidsnød, vil man da forsøke å ”ta igjen” tapt tid ved å kjøre over tillatt hastighet eller raskere enn hva forholdene tilsier?

Samferdselsdepartementet (2009) skriver videre at møteulykker utgjør ca. 35 % av dødsulykkene. Hvorfor skjer møteulykker?

Vi vet at personlige egenskaper som blant annet normløshet og holdninger har en innvirkning på trafikksikkerheten og risiko for trafikkuhell (Ulleberg, 2002). Jeg vil i denne oppgaven undersøke en faktor som kan være av betydning for trafikksikkerheten, nemlig utsettelsesatferd. Keinan og Bereby- Meyer (2012) sier at passiv risikotakning er beslektet med utsettelsesatferd, de som passivt unnlater en handling vil på grunn av passiviteten bli eksponert for risiko. Utsettelsesatferd eller prokrastinering, er kort fortalt vanemessig utsettelsesatferd (Steel, 2007), som vil si at man bevisst velger å utsette oppgaver og ikke passivt unnlater dette. Jeg vil si at utsettelsesatferd påvirker noen typer risikoatferd mer enn andre. Noen typer risikoatferd kan tenkes å henge direkte sammen med utsettelsesatferd, så som vedlikehold av bil, bytte til vinterdekk og andre ting de med utsettelsesatferd typisk utsetter. Annen atferd har en noe mer indirekte sammenheng, ved at utsettelsesatferd fører til tidsnød som igjen fører til at man blant annet ikke skrapper rutene fri for is og snø og kjører for fort. Andre ting henger kanskje ikke sammen med utsettelsesatferd i det hele tatt. Meg bekjent har ingen undersøkt sammenhengen mellom utsettelsesatferd og trafikksikkerhet, men har undersøkt utsettelsesatferd i andre sammenhenger som sikkerhet i hjemmet. I denne undersøkelsen etablerte Sirois (2007) en sammenheng mellom utsettelsesatferd og sikkerhet i hjemmet. Jeg undersøker nå det samme i forhold til atferd i trafikken.

Ut ifra dette har jeg følgende problemstilling:

*Fører økende grad av utsettelsesatferd til økt risikoatferd og høyere risiko for trafikkulykker?*

For å kunne belyse dette empirisk har jeg gjennomført en kvantitativ selvutfyllt spørreundersøkelse med påfølgende analyse av data og videre diskusjon av funnene mot relevant teori. I spørreundersøkelsen målte jeg utsettelsesatferd og ulike typer risikoatferd i trafikken for å kunne se sammenhengen mellom disse.

Jeg vil da få undersøkt forskningsspørsmålene mine:

*F1: Er det en overordnet korrelasjon mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken uavhengig av type trafikkatferd?*

*F2: Er det gruppeforskjeller mellom de som utsetter lite og de som utsetter mye?*

Hvorfor kan det tenkes at utsettelsesatferd har en sammenheng med risikoatferd i trafikken? Et typisk tenkt eksempel er at noen utsetter å bytte til vinterdekk selv om forholdene tilsier dette eller at noen ikke skraper bilrutene fri for is og snø, slik atferd vil øke risikoen for trafikkulykker. Vi ser i disse eksemplene at risiko er produsert og valgt av mennesker (Renn, 2008), de har selv valgt å utsette seg for den økte eksponeringen av risiko det medfører å ikke bytte til vinterdekk eller skrape bilrutene.

Vaa, Berge, Glad og Sagberg (2001) hevder at det innenfor trafikkikkerhetsforskningen trengs en teoretisk modell, slik at man kan ha et bedre grunnlag for å forutsi føreres atferd. Hvis man kan forutsi føreratferd, vil dette være med på å gjøre trafikkikkerhetstiltak mer effektive og forebygge trafikkulykker.

Med denne oppgaven ønsker jeg å undersøke sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken. Og slik kan vi muligens forstå hvorfor ulykker skjer og forebygge dette.

## 1.1 Avgrensning

I denne oppgaven vil jeg undersøke sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd blant førere av kjøretøy i trafikken. Jeg vil unnlate å studere sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd til ”myke trafikanter” (syklister og gående). Det vil være interessant å se på sammenhengen mellom utsettelsesatferd og myke trafikanter også, men jeg anser skadepotensialet i kjøretøy som høyere og derfor vil jeg forske på dette. Det ville ha vært interessant å undersøke syklister, skadepotensialet ved et sykkeluhell er også stort. Det er også mange som benytter seg av sykkel som fremkomstmiddel, men allikevel vil ikke syklister bli prioritert i denne oppgaven. Jeg vil heller ikke undersøke hvorfor enkelte mennesker har utsettelsesatferd, eller årsaken til dette. Videre vil jeg ikke undersøke kjønnsforskjeller når det kommer til utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken. Dette er interessante bakenforliggende årsaker, men er ikke relevant for å undersøke sammenhengen mellom utsettelsesatferd og harde trafikanter.

## 2 Kontekst

I dette kapitlet vil jeg se på kostnader og statistikk for trafikale lovbrudd og trafikkulykker, dette for å belyse viktigheten og nødvendigheten av forskning på trafiksikkerhet. Dette er også bakgrunnen for valg av tema i denne oppgaven.

Vegtrafikkloven av 1965 § 12, sier at alle ulykker som har medført død eller skade på person som ikke er ubetydelig, skal rapporteres til politiet. Den sier også at et trafikkuhell som har endt med materiell skade på andres eiendom, skal uhellet og skaden rapporteres til eier av eiendommen eller til politiet. Med det som utgangspunkt, kan vi anta at det er flere mørketall når det gjelder uhell og ulykker som ikke blir rapportert, uhell som enten ikke kommer inn under denne paragrafen i vegtrafikkloven eller hvor fører ikke rapporterer inn uhellet til skadelidte eller politiet. Dette uavhengig om det er utforkjøringer eller andre uhell. Det er også mange ulykker som både blir rapportert til politiet og til forsikringsselskapene eller kun til en av dem. Finansnæringens hovedorganisasjon, Finans Norge representerer over 240 finansbedrifter og har ca. 50 000 ansatte innenfor bank og forsikringsselskaper (Finansnorge.no). De utarbeider statistikk over innrapporterte skader, med og uten personskaide (Finansnorge.no).

I tabell 7 i vedlegget er det tall over rapporterte ulykker til Finans Norge i tiden mellom 2012 – 2015, vi kan ut ifra denne tabellen se at det er rapportert inn totalt 1 451 065 ulykker/ uhell til Finans Norge i denne perioden. Dette tilsvarer 362 766,25 ulykker og uhell hvert år noe som tilsvarer nesten 994 ulykker/ uhell hver dag. Vi ser også at det er ”eneulykker” som troner øverst på skadestatistikken over innrapporterte uhell med ”påkjørt parkert kjøretøy” og ”rygging” som nummer to og tre. Legger man til grunn at hver ulykke/ uhell med kun materielle skader statistisk sett kostet 29 564 kroner, hver ulykke med hardt skadde kostet 10 590 000 og hver ulykke med dødsfall kostet 30 222 842 i 2009 (Veisten, Flügel og Elvik, 2010) ser vi at dette utgjør en betydelig samfunnsøkonomisk kostnad. De siste fire årene (2012 – 2015) ble det rapportert inn totalt:

- 332 829 eneulykker, gjennomsnitt pr år: 83 207 eneulykker (22.9 %).
- 257 565 påkjøring av parkert kjøretøy, gjennomsnitt pr. år: 64 391 påkjøring av parkert kjøretøy (17.8 %).
- 241 701 ulykker i forbindelse med rygging, gjennomsnitt pr. År: 60 425 ulykker i forbindelse med rygging (16.7 %).

- 186 085 påkjørsler bakfra, gjennomsnitt pr. År: 46 521 påkjørsler bakfra (12.8 %).

Dette er høye tall, og legger vi til grunn kostnadene slike ulykker og uhell medfører, ser vi at dette utgjør en betydelig kostnad. Vi ser her nytteverdien i å få ulykkestallene ned. Tallene i statistikken fastslår hvordan ulykken har skjedd, men forteller ingenting om hva som er årsaken til ulykken. Kan utsettelsesatferd ha en medvirkende årsak, ved at folk setter seg i tidsnød og av den grunn er mer stresset og uoppmerksomme og derav mer eksponert for risiko for trafikkuhellsluk?

I 2010 utarbeidet SINTEF en rapport, etter oppdrag fra Vegdirektoratet der de ønsket å kartlegge de ”typiske utforkjørerne” og karakteristika rundt utforkjøringsulykker. I denne rapporten har de blant annet analysert saksdokumenter som er utlevert av politiet, intervjuer av bilførere som har vært involvert i utforkjøringsulykke og en spørreundersøkelse blant bilførere (Nordtømme, Moe og Øvstedal, 2010). Her fant de ut at i perioden 2004 – 2008 utgjorde eneulykkene 28 % av alle trafikkulykker med bil. Statistikken forteller også at 40 % av trafikkulykkene med dødelig utfall og/ eller hardt skadde, skyldes eneulykker og at 42 % av dødsulykkene var hastighetsrelaterte ulykker (Nordtømme, Moe og Øvstedal, 2010).

Tall hentet fra Statens innkrevingsentral over antall forenklede forelegg, viser at det i løpet av 2015 ble utskrevet 192 434 forenklede forelegg, 90 831 av disse var hastighetsoverskridelser forbi automatisk trafikkontroller, bedre kjent som fotobokser. Totalt 164 454 av 192 434 var hastighetsoverskridelser noe som tilsvarer 450,5 forelegg hver dag. Det betyr at 85 % av alle forenklede forelegg var utstedt på grunn av hastighetsoverskridelse (personlig kommunikasjon, 29. januar 2016). Hvorfor kjører folk for fort, skyldes det tidsnød og stress?

I 2015 ble det utferdiget 12 697 reaksjoner for bruk av håndholdt elektronisk utstyr under kjøring, herunder bruk av mobiltelefon, nesten 35 forelegg pr. dag. Videre ble det i 2015 skrevet 1 083 forenklede forelegg for kjøring på rødt lys (nesten 3 forelegg pr dag). Politiet skrev også ut 490 forenklede forelegg for ulovlig forbikjøring<sup>1</sup> (personlig kommunikasjon, 29. januar 2016). Vi kan spørre oss om hvorfor så mange mennesker er villige til å utsette seg for den økte risikoen for ulykker disse handlingene medfører?

---

<sup>1</sup> Se tabell 6 i vedlegget, for oversikt over lovbrudd som genererer forelegg for ulovlig forbikjøring



De ovenfor nevnte forholdene blir stort sett avgjort med forenklet forelegg. I tilfeller som politiet mener er mer graverende, eller har medført uhell, vil politiet velge å skrive anmeldelse. Et annet forhold som medfører stor risiko i trafikken utover det som er nevnt er kjøring i ruspåvirket tilstand. Dette forholdet vil ikke la seg avgjøre med forenklet forelegg, her vil politiet skrive en anmeldelse. I 2013 var det registrert 8 895 slike anmeldelser i politiets straffesakregister (Utrykningspolitiet, 2015), det vil si 24 personer ble mistenkt for kjøring i ruspåvirket tilstand hver dag i 2013. I 2014 analyserte Folkehelseinstituttet 8 173 prøver hvor fører var mistenkt for kjøring i ruspåvirket tilstand. I tillegg tok politiet bevissikringen ved hjelp av Evidenzer Mobile 240, og med dette instrumentet tok politiet selv 1 850 analyser. Totalt sett var det analysert 10 023 prøver hvor fører var mistenkt for kjøring i ruspåvirket tilstand (Nasjonalt folkehelseinstitutt [fhi], 2015), det vil si at nesten 28 bilførere mistenkes for kjøring i ruspåvirket tilstand hver dag. I 2013 forelå det 24, det har da skjedd en markant økning i antall mistanker om ruspåvirket kjøring fra 2013 til 2014. 98 % av de innsendte prøvene i 2014 gav utslag på rusmidler. 92 % av de totale analysene gav utslag på alkohol og eller andre rusmidler. Antall innsendte prøver til analyse fra politiet, er stadig økende (fhi, 2015). De overnevnte tallene kan imidlertid være høyere, politiet får stadig inn meldinger om personer som mistenkes for kjøring i ruspåvirket tilstand. Det kan innebære at de lukter alkohol og setter seg inn i bilen, eller at de opptrer på en slik måte i trafikken (kjører vinglete, over kant/ midtlinje, veldig variabel hastighet) at medtrafikanter mistenker kjøring i ruspåvirket tilstand. Politiet får ikke stanset alle sammen, og man kan derfor anta at omfanget er enda større enn hva disse tallene viser.

Dette er kun tall over foreklede forelegg og kjøring i ruspåvirket tilstand. Andre trafikkmessige forhold som blir politianmeldt er ikke medregnet. Det er også veldig mange trafikkforseelser som blir avgjort med muntlig advarsel fra politiet, og disse er heller ikke med i denne oversikten. Omfanget over trafikale lovbrudd og annen risikoatferd i trafikken kan derfor antas å være vesentlig høyere.

Hvorfor har så mange mennesker vilje til å ha risikoatferd i trafikken, med at de kan utsette seg selv og andre for fare? Er det slik at de som har utsettelsesadferd, vil kjøre med høyere risiko, ta flere sjanser og kjøre ”på kanten” av regelverket fordi de har dårlig tid og skal ”hente igjen” tidstapet?

## 3 Teori

Kapitlet starter med en utdypning av begrepene utsettelsesatferd og risiko. Før en gjennomgang av relevant tidligere forskning på risikoatferd i trafikken i kapittel 3.3. Avslutningsvis i kapitlet, kapittel 3.4 – 3.7, har jeg sammenfattet relevant teorier for menneskelig atferd, disse teoriene kan være med på å forstå hvorfor mennesker handler som de gjør, hva som er avgjørende for at mennesker utfører ulike handlinger eller velger å avstå fra dette.

### 3.1 Hva er utsettelsesatferd (prokrastinering)?

”There are so many things that we wish we had done yesterday, so few that we feel like doing today” (McLaughlin, 1981), eller som sangtittelen og sitatet til Josef G. Larssen, referert i boken: Norsk visebok: ”I morgon, i morgon, men ikkje i dag...”(Bremnes, Espeland, Mørkhagen & Sveberg, 1993: 292). Disse sitatene beskriver begrepet prokrastinering eller utsettelsesatferd på en enkel måte, men jeg skal forklare begrepet litt bedre.

Prokrastinering er vanemessig utsettelsesatferd, det vil si at man bevisst utsetter arbeidsoppgaver. Ordet prokrastinering kommer av de latinske ordene *Pro* som betyr frem/ fremover og *crastinus* som betyr i morgen, altså *frem til i morgen* (Klein, 1966).

Steel (2007) hevder at prokrastinering av og til kan være sett på som positivt, siden noen vil hevde at de presterer bedre under press. De vil da få et adrenalinkick ved å utsette oppgavene til siste liten og ved å klare en oppgave som blir utsatt, kan det gi en mestringsfølelse (Steel, 2007). Prokrastinering blir som regel forbundet med noe negativt, og det viser seg at de som har et prokrastineringsproblem generelt presterer dårligere, med lavere effektivitet, som igjen medfører mer prokrastinering - samt at de som lider av prokrastinering er mer ulykkelige over tid (Steel, 2007). Svartdal (2016) understreker at alle utsetter ting som skal gjøres, men at prokrastinering medfører en ulempe eller en negativ konsekvens for personen, som stress og anger. Carlbring og Rozental (2013) hevder at ca. 50 % av studentpopulasjonen lider av prokrastinering, 15 – 20 % av befolkningen voksne mennesker har samme atferd i hverdagen. Stress, dårlig selvtillit og andre negative konsekvenser kan komme som et resultat av prokrastinering (Sirois, 2014). Stress kan igjen øke risikoen for ulykker i trafikken (Nordtømme, Moe og Øvstedal, 2010). Ser vi isolert på Carlbring og Rozental (2013) sine tall som viser at ca. halvparten av studentpopulasjonen i tillegg til i underkant av 1/5 av den

voksne populasjonen lider av vanemessig utsettelsesatferd, oppdager vi at det er et stort antall av oss som prokrastinerer.

Utsettelse av dekkbytte, lesing av SMS mens man kjører og lignende vil kunne antas å ha en sammenheng med utsettelsesatferd. Dette er også atferd som er forbundet med økt risiko for ulykker i trafikken. Hvis man også legger på stressfaktoren på grunn av for eksempel tidsnød, kan man anta at hastigheten øker og kjøreatferden endres, og dermed øker risikoen for trafikkulykker.

## 3.2 Risiko

Hva er risiko og hvordan oppstår det? Risiko blir brukt i mange ulike sammenhenger, vår egen subjektive forståelse av risiko har en betydning for vårt handlingsmønsteret i hverdagen (Aven, Boyesen, Njå, Olsen og Sandve, 2004). Aven (2007) definerer risiko på følgende måte: *Risiko er en kombinasjon av mulige konsekvenser (utfall) og tilhørende usikkerhet*. I følge Beck (1997) vil begrepet risiko forutsette beslutninger og valg. Jo flere valg vi står ovenfor, desto flere risikoer. I trafikken har vi veldig mange valg og beslutninger vi må ta, samt at vi må også ta beslutninger og valg ut fra valgene til andre trafikanter, vi må kunne samhandle (Adams, 1995). Reason (1997) sier at det er en balansegang mellom produktivitet og katastrofe. I denne undersøkelsen kan jeg si at det er en balansegang mellom det å komme raskere frem til destinasjonen og trafikkuhell, valgene man står ovenfor frem til destinasjonen vil utløse ulik grad av risiko for trafikkulykke. Økt grad av eksponert risiko kan føre til en katastrofe (her: trafikkulykke) av ulik karakter (Reason, 1997). Beck (1997) bekrefter det samme, med at i ønsket og streben etter en størst mulig produksjon (her: komme seg raskere frem til destinasjonen), ser man bort i fra eller ignorerer risikoen som følger med. Adams (1995) sier at en måte å se risiko på er at risiko er et produkt av sannsynlighet og nytten av en fremtidig hendelse. Denne måten å se risiko på er i følge Adams (1995) ofte brukt av personer som ønsker å måle risiko. Renn (2008) på sin side hevder at risiko er produsert og valgt av mennesker, og hva som oppfattes som risiko er derfor opp til hver enkelt. Det er den subjektive følelsen som sier om det er en risiko eller ikke. Adams (1995) sier at en trafikkulykke er en konsekvens av å utsette seg for risiko.

### 3.3 Tidligere forskning

I 1998 etablerte Norges forskningsråd et ”strategisk instituttprogram” [SIP] for å kunne forstå og predikere bilførerens atferd. Bakgrunnen var å kunne utvikle mer effektive trafikksikkerhetstiltak for å forebygge ulykker og redusere skadegraden når en ulykke har skjedd (Vaa et al., 2001). Denne SIPen ble finansiert av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet, her fokuserte de på føreratferds egenskaper som; informasjonsbearbeiding, motiver, emosjoner, risikopersepsjon/ bilførerens ”ekspertkunnskap” og feilhandlinger (Vaa et al., 2001). I løpet av arbeidet med dette programmet ble det utgitt fem rapporter, og den siste kom i 2004 (Vaa, 2004).

Som vi kan se i konteksten, er hastighet en betydelig medvirkende årsak til ulykker, samt at politiet gir mange reaksjon i form av forenklede forelegg på grunn av hastighet. Fart og hastighetsoverskridelser er muligens den største risikofaktoren i veitrafikken, og noe av grunnen til denne antakelsen er på grunn av at den er så utbredt blant bilførere (Vaa, 2004).

*Hvorfor kjører folk for fort?* Dette spørsmålet ble stilt i en undersøkelse utført av Transportøkonomisk institutt i 2009, der undersøkelsen omhandlet fartsvalg i trafikken. Her fant de ut at en årsak til at noen velger å kjøre for fort er blant annet ubevisste handlinger, det vil si at de kjører for fort uten å bevisst tenke over at de gjør det. Andre grunner til fartsoverskridelse er bevisste handlinger, da gjerne argumentert av; *andre kjører like fort, veien innbyr til det og føret tillater det* (Backer- Grøndahl, 2009). Vaa (2004) hevder på sin side at en annen faktor til at folk velger å kjøre for fort, er at de har ”private regler”. Rent psykologisk har ikke dette fenomenet noen nøyaktig definisjon, det er en type holdninger som kommer til anvendelse gjennom handlinger (Vaa, 2004). ”Private regler” kan i følge Vaa (2004) være; ”Jeg kjører 10 km/t over fartsgrensen”, ”jeg kjører x antall km/t over fartsgrensen”, ”jeg har råd til en bot om jeg skulle bli stoppet”, ”jeg kan kjøre x antall km/ t over tillatte lovlig hastighet uten å miste førerkortet”. Slike regler har blitt dannet bevisst, men vil etter hvert bli uvaner uten at man vurderer hver enkelt situasjon før man handler (Vaa, 2004). Disse undersøkelsene trekker frem at ”private regler” og en aksept for hastighetsoverskridelse er årsaker til at folk velger å kjøre for fort, i tillegg til at noen kjører for fort uten å bevisst tenke over det. Kan utsettelsesatferd være medvirkende til slike ”private regler”, eller aksepten for fartsoverskridelsen? Kan den ubevisste hastighetsoverskridelsen være en årsak og konsekvens av utsettelsesatferden?

Pål Ulleberg (2002) kartla unge bilførere i alderen 18-23 år, han kategoriserte dem i seks undergrupper og evaluerte dem ut i fra hvordan de responderte på trafikksikkerhetskampanjer. De skulle også fylle ut et selvrapporteringsskjema som kartla ulike elementer; risikoatferd i trafikken, risikopersepsjon, en evaluering av egne kjøreferdigheter samt ulykkes involvering. Han la vekt på personlige egenskaper som; spenningssøking, angst, aggresjon, normløshet (regel bryting), altruisme (hensynsfull/ bryr seg om andre/ medmenneskelig) og sinne, og brukte disse som klassifiseringsvariabler for kategoriseringen. Ulleberg (2002) kategoriserer de seks undergruppene som følger:

Gruppe 1: De er relativt rolige og lite behov for spenning. De har respekt for lover og regler, samt at de bryr seg mye om andre. En annen passende beskrivelse for denne gruppen er at de er ansvarsfulle og medmenneskelige. Denne gruppen er en lav risikogruppe i trafikken. 60 % av denne gruppen var kvinner.

Gruppe 2: Denne gruppen har en avvikende score på de ulike klassifiseringsvariablene. De kjennetegnes ved at de opptrer egoistisk og hensynsløse ovenfor andre medtrafikanter. De scorer høyt på normløshet og spenningssøking, med stor tro på egne ferdigheter. De scorer også høyt på sinne i trafikken. Denne gruppen blir sett på som en høyrisikogruppe. 81 % av denne gruppen var menn.

Gruppe 3: Personer i denne gruppen er angstpreget, og nesten motsatt av gruppe 2. De scorer lavt på spenningssøking, normløshet og sinne, men derimot høyt på angst og altruisme. De kjennetegnes ved at de er mer engstelige for å bli skadet i en trafikkulykke enn andre grupper. De er en lavrisikogruppe. 84 % av denne gruppen var kvinner.

Gruppe 4: Gruppen scorer høyt på spenningssøking og altruisme, men de scorer moderat på de andre variablene. Det er vanskelig å plassere denne gruppen i enten lavrisikogruppen eller i høyrisikogruppen. De er derfor ansett som mediumrisikogruppe.

Gruppe 5: Disse scorer høyt på aggresjon, angst og sinne. De kjennetegnes ved at de lett blir frustrerte og tar lite hensyn ovenfor andre. De har problemer med å tilpasse seg emosjonelt. De scorer også moderat på spenningssøking, slik at de blir plassert i høyrisikogruppen.

Gruppe 6: Disse scorer moderat på de fleste variablene, men de har tendens til å score lavere på spenningssøking og altruisme, sammenlignet med de andre gruppene. De bryr seg lite om



andre medmennesker, men samtidig er de lite spenningssøkende. De blir plassert i mediumrisikogruppen.

Gruppe 1, 3 og 4 tar budskapet i ulike holdningskampanjer mot trafikksikkerhet mer seriøst enn gruppe 2, 5 og 6. Det viste seg at generelt og uavhengig av gruppe, at kvinner tenderte til å ta holdningskampanjer mer seriøst enn menn, med unntak av gruppe 3, der det var ingen forskjell mellom kjønnene (Ulleberg, 2002). Ut ifra denne undersøkelsen ser vi at det er gruppe 2 og 5 som går under kategorien høyrisikogrupper. Det denne undersøkelsen ikke forteller oss, er om det er noe annet som skyldes denne atferden. Kommer denne atferden på grunn av for eksempel innhenting av tapt tid, eller er det fordi for eksempel gruppe 2 er egoistiske og normløse? Kan utsettelsesatferd, generere annen type atferd i trafikken? Som vi vet genererer utsettelsesatferd økt stress (Sirois, 2014; Svartdal, 2016), men kan det tenkes at dette stresset medfører aggressiv atferd, sinne etc.? Et annet interessant spørsmål er om gruppe 1 og 3 ikke har noen form for utsettelsesatferd.

Ulleberg forsket videre på disse egenskapene, Ulleberg og Torbjørn Rundmo (2003) kartla i en undersøkelse personlige holdninger og risikopersepsjon for risikofylt kjøring blant unge bilførere. Datainnsamlingen til denne undersøkelsen foregikk i 1998 og 1999 blant 4500 ungdommer i Norge. I denne undersøkelsen kartla de fem personlige egenskaper som, i følge Ulleberg og Rundmo (2003), har en signifikant effekt på risikoatferd i trafikken; spenningssøkende atferd, aggresjon (sinne og frustrasjon), Spenning/ iver som tenderer til å gå over i engstelse, altruisme (uselvisk) og regelbryting/ normløshet<sup>2</sup> (Ulleberg og Rundmo, 2003). Resultatet i denne undersøkelsen predikerte at en høy score på spenningssøkende atferd og regelbryting var assosiert med risikotakning i trafikken. At spenningssøkende atferd er assosiert med risikoatferd i trafikken støttes av flere, blant annet; Zuckerman og Neeb, (1980); Heino, Van der Molen og Wilde, (1996); Oltedal og Rundmo, (2006). Zuckerman og Neeb (1980) hevder at spenningssøkende atferd er relatert til økt hastighet i trafikken, og der kjønn og alder hadde en innvirkning på søken etter spenning. Yngre menn hadde et større behov for spenning enn eldre kvinner (Zuckerman og Neeb, 1980). På den andre siden av skalaen for risikotakning i trafikken fant Ulleberg og Rundmo (2003) altruisme, hos dem var det rapportert om mindre grad av risikotakning i trafikken. Aggresjon og spenning/ iver (som

---

<sup>2</sup> Normløshet vil si at det er sosialt akseptert å bryte reglene for å oppnå fordeler/ mål som for eksempel status (Ulleberg og Rundmo, 2003).

går over til engstelse) hadde en liten effekt på risikotakning. I følge Oltedal og Rundmo (2006) førte gruppen med spenning/ iver (som går over til engstelse) til mer risikofylt kjøring samt en mer spenningsøkende atferd. De påpekte også at spenningsøkende atferd har en sammenheng med risikoatferd i trafikken. Heino, Van der Molen og Wilde, (1996) hevder i sin undersøkelse at mannlige spenningsøkende bilførere kjørte nærmere forankjørende kjøretøy, uten at de mente at dette var mer risikofylt. Resultatene i denne undersøkelsen viste også at uerfarne sjåfører oftere var innblandet i trafikkulykker, sammenlignet med mannlige sjåfører med en spenningsminimerende atferd. Vi ser at det i undersøkelsene som er gjennomført, at det er lagt vekt på personlig egenskaper, og som peker på spenningsøkning som en viktig egenskap for risikofylt atferd i trafikken. Hva gjelder for andre personer som ikke går inn under disse kategoriene, da tenker jeg på andre aldersgrupper? Kan de også ha en risikofylt tilnærming i trafikken som skyldes andre grunner som for eksempel stress på grunn av tidsnød?

Bjørnskau (2009) utførte en undersøkelse i regi av Transportøkonomisk institutt der han kartla høyrisikogruppernes eksponering for risiko i trafikken. Med høyrisikogrupper menes unge mannlige bilførere, motorsyklister, eldre trafikanter, rusmisbrukere og innvandrere (Njå, Jakobsson og Nesvåg, 2008). Her konkluderte han med at ungdom i 16-17 årsalderen som kjører lett motorsykel har 90 ganger større risiko for å bli skadet i trafikken, sammenlignet med en gjennomsnittlig bilfører (Bjørnskau, 2009). Yngre mannlige bilfører og eldre har også en større risiko for å bli drept i trafikkulykker. Yngre mannlige bilførere er generelt mest utsatt natt til lørdag og natt til søndag. Det er også generelt mindre risiko for å bli utsatt for ulykke om sommeren enn om vinteren (Bjørnskau, 2009). Det denne undersøkelsen kartlegger er høyrisikogruppernes eksponering for risiko i trafikken, og egenskapene til disse gruppene. Den undersøker de ulike gruppene og deres felles karakteristika, men den inkluderer ikke personlige egenskaper som kan være av betydning, som for eksempel utsettelsesatferd.

I 2013 gjennomførte Sagberg (2016a) en undersøkelse om risikofaktorer ved trafikkulykker med fokus på uoppmerksomhet og distraksjoner. Denne undersøkelsen ble gjennomført blant bilforsikringskunder i Gjensidige Forsikring. En del av utvalget ble trukket ut blant kunder som hadde vært involvert i trafikkuhell og meldt dette til forsikringsselskapet i løpet av de siste tolv måneder. En annen del av utvalget ble trukket tilfeldig fra de som er registrerte bilforsikringskunder i Gjensidige Forsikring (Sagberg, 2016a). Undersøkelsen kartla

betydningen av mobiltelefonbruk under kjøring, samt andre kilder til distraksjon (både inne i bilen og ute langs veien). Trøtthet og soving bak rattet, samhandling med andre trafikanter, kjøreatferd og feilhandlinger samt tekniske systemer i bilen, da både som distraksjonskilde og førerstøtte systemer for å unngå distraksjon var sentrale variabler. Besvarelsene ble delt etter førere med- og uten skyld i trafikkuhellet (Sagberg, 2016a). Sagberg (2016a) hevder at bruk av mobiltelefon under kjøring øker risikoen for ulykker og at det er spesielt lesing og sending av meldinger og annen bruk som innebefatter tasting på telefonen. En undersøkelse utført av Olson, Hanowski, Hickman og Bocanegra (2009) i USA kom fram til det samme resultatet. Og de konkluderte at det var vesentlig høyere risiko for å bli innblandet i en trafikkulykke ved tasting på telefonen (Olson et al. 2009). Sagberg (2016a) mener det er en signifikant økning i risiko når man betjener radio, og en nær signifikant økning i risiko ved betjening av musikkanlegg, og dette støttes av Sagberg og Sundfør (2016). Et annet funn som Sagberg (2016a) oppdaget, var at distraksjoner utenfor veien (reklameskilt etc.) var forbundet med høy risiko for trafikkulykker. Videre hevder Sagberg (2016a) at det er indre distraksjon eller dagdrømming som er den betydelig største risikofaktoren. At man er ukonsentrert og tenker på andre ting når man kjører bil, medfører en betydelig økning i risikoen for å bli utsatt for en trafikkulykke. Han konkluderer med at det er indre distraksjon, reklameskilt langs veien, justering av radio og bruk av telefon som er de største risikofaktorene. Ved disse fire distraksjonene, er det tre ganger større risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke, enn uten disse distraksjonene (Sagberg, 2016a). Det denne undersøkelsen imidlertid ikke besvarer, er hvorfor bilistene er ukonsentrerte. Er det fordi de tenker på alt de skulle ha gjort? Om de rekker frem i tide? Og hvorfor bruker folk mobiltelefonen mens de kjører? Har de ikke tid til å stoppe?

Sagberg og Sundfør (2016) gjennomførte en atferds- og holdningsundersøkelse blant et tilfeldig utvalg av bilførere. Her ble det blant annet kartlagt om respondentene benyttet seg av potensielt distraherende aktiviteter som bruk av mobiltelefon under kjøring (blant annet ringe, ta imot samtale, sjekke sosiale medier, sende/ lese SMS, bruke internett) og andre distraksjoner (som blant annet å spise/ drikke, justere utstyr i bilen, justere radio/ musikkanlegg). Videre ble det kartlagt om respondentene hadde vært innblandet i en trafikkulykke de siste fem årene, og hvis de bekreftet dette kunne de svare på om distraksjoner var en medvirkende årsak til at ulykken inntraff. Holdningene til bruken av distraksjoner ble også kartlagt (Sagberg og Sundfør 2016). 5 % av respondentene svarte at de

hadde opplevd farlige situasjoner flere ganger i måneden på grunn av egen mobilbruk. 25,5 % opplever farlige situasjoner flere ganger i måneden på grunn av at andre medtrafikanter benyttet seg av mobiltelefon. Når det gjelder betjening av radio, er det 1 av 20 som har opplevd farlige situasjoner av og til eller oftere. Ca. 1 % av alle uhellene som var rapportert inn, skyldes bruk av mobiltelefon som distraksjon. Totalt sett medvirket distraksjoner til 20,6 % av de rapporterte uhellene (Sagberg og Sundfør, 2016).

Som Sagberg (2016a) fant ut var det å dagdrømme en vesentlig risikofaktor, og det samme resultatet ble tydelig her da dagdrømming og annen indre distraksjon medvirket til flest uhell, ca. 10 % av uhellene. Samtale med passasjer og betjening av radio/ musikkanlegg var også hyppige distraksjoner som ledet til trafikkuhell (Sagberg og Sundfør, 2016). Under kartleggingen av holdninger og kunnskap, kom de frem at personer med høy utdanning og yrkesaktive hadde et høyere kunnskapsnivå om regelverket om bruk av mobiltelefon. De med høy utdanning og yrkesaktive rangerte også høy fart som den største årsaksfaktoren til ulykker, med distraksjon og uoppmerksomhet som en hyppig årsaksfaktor. De rangerte videre tekniske feil på bilen som den laveste årsaken til ulykker (Sagberg og Sundfør, 2016). Vi kan jo spørre oss om hvorfor det er slik at de med høy utdanning og yrkesaktive rangerer årsaksfaktorene på denne måten? Med fart og uoppmerksomhet/ distraksjon på toppen. Er det slik at de kjører for fort, fordi de er i tidsnød? Bruker de telefonen aktivt for å avtale og koordinere gjøremål (selv om de vet at dette ikke er lov)?

Det er mange spørsmål som kan diskuteres og søkes svar på. Som Vaa, Glad, Sagberg, Bjørnskau og Berge (2002) sier har mye av forskningen rundt trafikksikkerhet fokusert på hva spenningssøking har betydning for kjøreatferden. Vaa (2004) hevder at vi har mangelfull og lite kunnskap om hva som påvirker trafikanters atferd. Etter den tid har det blitt gjort flere undersøkelser med en intensjon om å kartlegge dette, men jeg kunne ikke finne noe forskning som undersøker hvorvidt utsettelsesatferd har en sammenheng med økt risiko i trafikken, men denne sammenhengen er etablert på andre områder som sikkerhet i hjemmet.

Fuschia M. Sirois (2007) gjennomførte en undersøkelse for å finne ut om det var en sammenheng mellom utsettelsesatferd og ulykker i hjemmet. De som hadde kronisk utsettelsesatferd, hadde oftere opplevd ulykker i hjemmet som kunne ha vært unngått. Utsettelsesatferd hadde en negativ effekt på risikoatferden i hjemmet, de eksponerte seg for unødvendig risiko (Sirois, 2007). I denne studien var det indikasjoner på at de med

utsettelsesatferd ikke prioriterte sikkerhet i hjemmet. Det ble mindre prioritert å for eksempel sjekke batteriene i røykvarslerne, legge bort farlige gjenstander etter at de har blitt brukt og reparere gjenstander/ ting som hadde blitt ødelagt (Sirois, 2007). Siden de med utsettelsesatferd ikke prioriterer sikkerhet i hjemmet, hvordan er det da med kjøretøyet? Kan vi anta at det samme gjelder for bilen? At de med utsettelsesatferd blant annet utsetter å sende bilen på service, bytte dekk, levere bilen på EU-kontroll? Bryr de med utsettelsesatferd seg generelt mindre om sikkerhet?

### 3.4 Theory of Planned Behavior

Theory of planned behavior forkortet til TPB, ble utviklet av Icek Ajzen i 1980. Denne teorien har han senere videreutviklet i 1985 og 1987 (Ajzen, 1991).

En sentral faktor i denne teorien er at når en planlagt oppgave skal gjøres, må individet ha en frivillig intensjon om å utføre denne. Mennesket må ha valgmuligheten, enten man kan utføre handlingen, eller ikke – altså en viljebestemt kontroll og intensjon (Ajzen, 1991). Et viktig fundament i TPB teorien er opplevd atferdskontroll, og dette er en subjektiv følelse. Den opplevde atferdskontrollen er viktigere en reell kontroll, hvis man føler at man har kontroll over atferden har det en større innvirkningskraft på intensjonen om å handle. Dette er da uavhengig av reell kontroll (Ajzen, 1991).

Videre mener han at intensjonen om å utføre handlingen er styrt av motivasjon, og her får man indikasjoner på hvor hardt man er villig til å prøve – hvor mye er man villig til å ofre for å utføre handlingen. Jo sterkere motivasjonen er til å utføre handlingen, jo større sannsynlighet er det for at den blir gjennomført (Ajzen, 1991). Selv om man har de beste intensjoner og motivasjon for å utføre handlingen, er det allikevel noen faktorer som er av betydning for å iverksette handlingen. Hvis det kreves ressurser som for eksempel tid, penger, erfaring, kompetanse, samarbeid med andre, må disse ressursene være tilgjengelige, for at den planlagte handlingen skal bli vellykket (Ajzen, 1991). En annen faktor er at andre tilgjengelige muligheter kan ha en innvirkning. Det vil si at hvis man for eksempel har flere valgmuligheter og noen av disse valgene er lettere, mindre krevende, tidsbesparende og lignende, selv om de kanskje ikke er de mest optimale, vil disse valgmulighetene kunne ha en innvirkning på handlingen. Med motivasjon, tilgang på ressurser og færre valgmuligheter, ligger alt til rette for at handlingen blir en gjennomført (Ajzen, 1991).



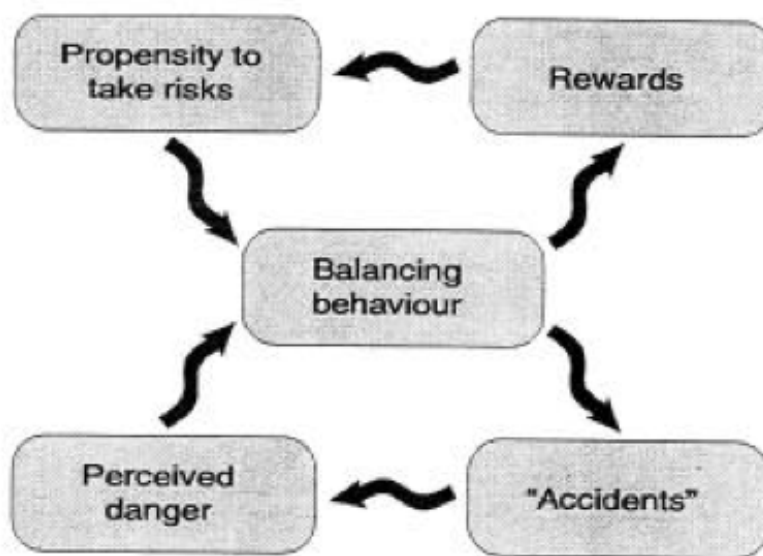
### 3.5 Risk Homeostasis Theory

Risk homeostasis theory ble utviklet av Gerald Wilde i 1976, og denne teorien er senere videreutviklet av Wilde (1989) og John Adams (1995). Teorien er forkortet til RHT teorien. Her hevder Wilde at mennesker er ute etter å få flest mulige goder. Det er individuelle forskjeller på hva hver enkelt anser som et gode. Ett gode kan være alt fra økonomiske goder, fysiske goder til psykologiske goder. Muligheten til å kunne oppnå goder eller få en belønning, gjør at mennesker er villige til å utsette seg selv for risiko (Wilde, 1989). Det handler om å optimalisere denne risikoen (Wilde, 2002). Dette gjelder også i trafikken (Wilde, 1989). Wilde hevder at hvis man skal ha null risiko i trafikken, kan man ikke benytte seg av veinettet, vi må bli eksponert for risiko for å ferdes i trafikken, men denne risikoen kan optimaliseres (Wilde, 2002). Alle er tilbøyelige til å ta risiko, der denne tilbøyeligheten til å utsette seg for risiko er styrt av den potensielle belønningen (Adams, 1995). Adams hevder at ulykker er en konsekvens av å ta sjanser- utsette seg for risiko. Jo mer risiko en er villig til å utsette seg for, jo større sannsynlighet for feil som kan resulterer i en ulykke, eller at man på den andre siden lykkes og mottar belønningen (Adams, 1995). Näätänen og Summala, (1976) hevder at noe av det farligste vi kan gjøre i trafikken på en vanlig tofeltsvei, er forbikjøringer. Det er ikke bare selve forbikjøringen som genererer større risiko for ulykker, men det er flere aspekter ved en forbikjøring som blir trukket frem. For eksempel: hvis sikten ikke er tilstrekkelig, vil den som ønsker å kjøre forbi tilstrebe bedre sikt, det vil si at de vil legge seg mer mot midten av veibanen for å få bedre sikt fremover – de vil kanskje også kjøre nærmere kjøretøyet de ønsker å kjøre forbi for å eventuelt komme raskere forbi. Dette vil resultere i at sikkerhetsmarginen for møtende kjøretøy vil bli mindre (siden et kjøretøy ligger nærmere midten) samt at sikkerhetsmarginen til forankjørende vil bli mindre, ved en uforutsett hendelse og påfølgende nødbremsing, vil da kanskje en påkjørsel bakfra ikke være til å unngå (Näätänen og Summala, 1976). Her ser vi at ved en forbikjøring kan noen være tilbøyelig til å utsette seg selv og andre for en større risiko ved å ligge nærmere midten for å få bedre sikt, samt ligge nærmere forankjørende kjøretøy. Belønningen for å komme seg forbi gjør at man er villig til å utsette seg for denne risikoen.

Wilde (1998) hevder at for å forbedre sikkerheten, må man redusere risikovilligheten til mennesker. Wilde ser på risiko som et termometer. Med det mener han at hvis risiko er temperaturen, går risiko opp og ned ettersom hvor mye man justerer eksponeringen av risiko. Tilsvarende som at temperaturen reguleres med at man justerer temperaturen opp eller ned.

Forblir termostaten på en temperatur, vil temperaturen stabilisere seg og det samme gjelder for risiko. Hvis eksponeringen av risiko er på et stabilt nivå, vil risikoen stabilisere seg (Wilde, 1998). Et annet poeng med risiko som et termometer er at opplevd temperatur varierer mellom individer. Noen synes det er varmt og andre synes det er kaldt, og slik er det også med opplevd risiko. Noen mener de er innenfor akseptabel risiko, mens andre aldri ville utsette seg for samme type atferd (Wilde, 1989; Adams, 1995). Adams (1995) har utviklet en modell med utgangspunkt i dette som blir kalt "risiko termometeret".

**Figur 1: Adams' s Risk Thermometer**



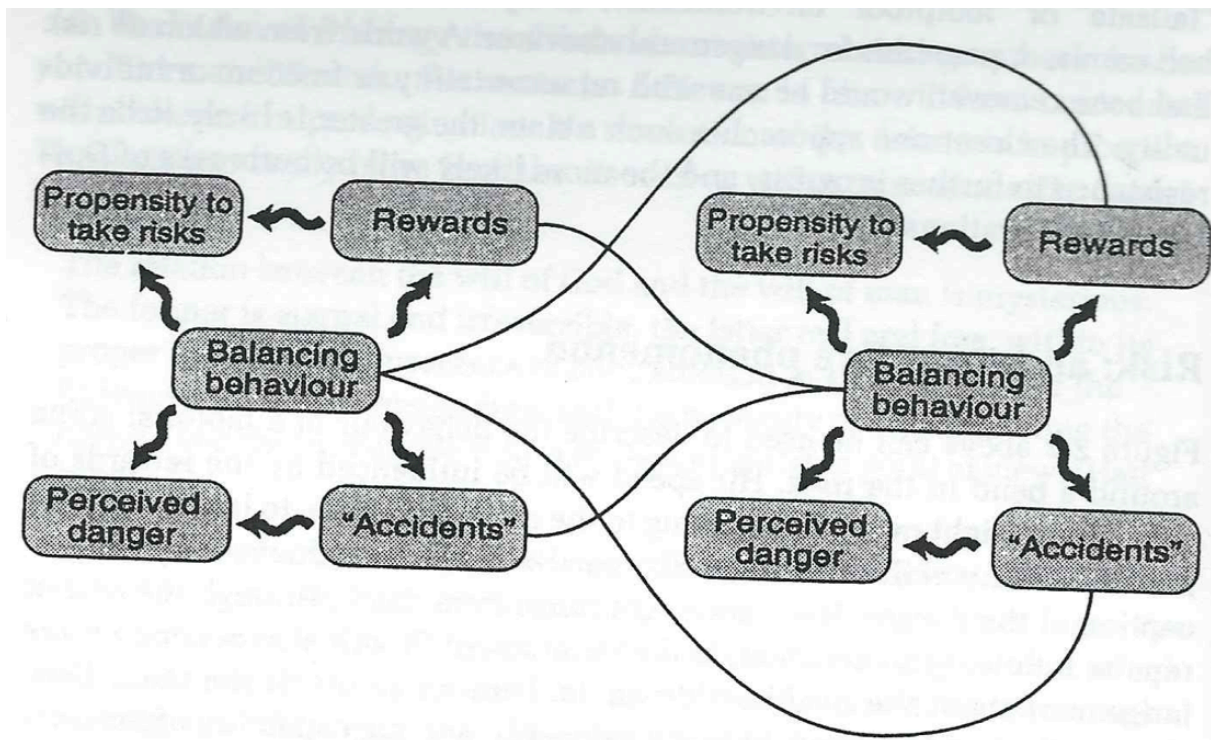
Risiko termometer, hentet fra Adams (1995)

Modellen illustrerer at alle har en tilbøyelighet til å ta risiko, men at denne tilbøyeligheten varierer fra individ til individ. En potensiell belønning, har en innvirkning på tilbøyeligheten. En individuell vurdering av risiko innebærer en subjektiv vurdering av mulig belønning og risikoen man utsetter seg for (Adams, 1995).

Direkte tap etter ulykke er per definisjon en konsekvens for risikovillighet; jo mer risikovillig en person er, jo større blir belønningen og tapene vedkommende kan pådra seg. Erfaringer med ulike tap etter ulykke har en innvirkning på risikopersepsjon (Adams, 1995).

Adams har senere utvidet denne modellen, og han har utarbeidet en modell som ser på samhandlingen mellom to trafikanter, vist i figur 2.

Figur 2: Adams sin utvidet risiko termometer: two drivers interacting



Figur hentet fra Adams (1995).

Denne modellen illustrerer hvordan en persons avveining og beslutning om handling, har konsekvenser for en annen. En trafikant sin vurdering, kan påvirke din belønning. Du kan bli forhindret, eller vedkommende kan senke farten og slippe deg frem (Adams, 1995). Det samme gjelder for direkte tap eller ulykker, der en persons vurdering kan få konsekvenser for andre. For eksempel når du ser en person komme raskt inn i et kryss, og du vet at han har vikeplikt, men ser at han ikke stopper. Vil du da bremse for å unngå kollisjon, eller vil du stå på din rett og fortsette i samme hastighet, for da enten å kollidere eller få belønningen ved å "vinne kampen" og spare noen sekunder? (Adams, 1995). Vi ser her at trafikanter må samhandle for å optimalisere risikoen ved å ferdes i trafikken.

Wilde (1998) hevder at det er fire faktorer som har en innvirkning på graden av akseptabel risiko.

1. Forventede fordeler ved å utsette seg for risiko, som for eksempel å komme fortere frem, vinne tid for å kjøre for fort, unngå kjedsomhet.
2. Forventede kostnader ved økt risiko, som for eksempel fartsbøter, reparasjoner på bil, tap i forsikringspremie/ egenandel.

3. Forventede fordeler ved sikrere atferds alternativer, som for eksempel rabatt på forsikringer ved skadefri kjøring og økt bonus.
4. Forventede kostnader/ ulemper ved et sikrere atferds alternativ, for eksempel bruk av ukomfortabelt sikkerhetsutstyr, bli kalt feig. (Wilde, 1998)

Wilde (1998) hevder at faktor 1 og 4, har størst betydning når mennesker vurderer å ta en større risiko. Faktor 2 og 3 blir ikke så mye vektlagt.

### 3.6 Zero risk theory

Zero risk theory ble utviklet av Summala og Näätänen (1976) og er som navnet tilsier, en teori hvor intensjonen er tilnærmet null- risiko. Det er den subjektive følelsen av risiko som ligger til grunn og skal være tilnærmet null. Risiko i følge denne teorien, er risikoen for å bli involvert i en trafikkulykke og for å bli stoppet av politiet. Den subjektive følelsen for risiko vil variere etter kunnskap, erfaring og ferdigheter (Näätänen og Summala, 1976). Teorien tilsier at bilistene ønsker å tilfredsstille sine behov, uten å føle at de kjører med risiko for trafikkuhell eller bli stanset av politiet. Behov kan i dette henseende være å spare tid eller om det er andre stimulerende motiv, men i denne teorien vil man ikke la det gå på bekostning av opplevd risiko (Näätänen og Summala, 1976).

I zero risk theory tilpasser bilister kjøringen sin slik at de føler at de ikke blir utsatt for risiko. En illustrasjon på det er dersom en bilist observerer et barn langs veien, her vil vedkommende som regel senke hastigheten for å minimere risikoen for å kjøre på barnet. Den samme bilisten senker kanskje ikke farten like mye hvis barnet går i følge med en voksen, ettersom vedkommende har da en annen opplevelse av risiko i denne situasjonen. (Näätänen og Summala, 1976). De hevder at mennesker har to handlingsmønstre for å oppnå subjektiv null risiko.

1. Hvis man kommer i en situasjon hvor man føler at man er utsatt for risiko i trafikken, vil man utføre tiltak slik at den subjektive følelsen for risiko reduseres og blir eliminert. For eksempel hvis det er glatt ute og farten er relativt høy, vil et menneske som føler risiko i denne situasjonen redusere hastigheten tilnærmet, slik at subjektiv risiko blir eliminert (Näätänen og Summala, 1976).
2. Man kan unngå ulike valg i trafikken som kan lokke frem den subjektive følelsen for risiko. Hvis man for eksempel vet at den subjektive følelsen for risiko økes ved høy

fart, vil man etter dette handlingsvalget unngå å kjøre så fort. Eller hvis man vet av erfaring at man blir redd eller føler risiko ved å kjøre på glatte veier, vil man unngå dette så langt det er mulig (Näätänen og Summala, 1976).

En fører som opplever risiko og er bevisst dette, vil i større grad kompensere for manglende kjøreferdigheter ved å ha en lavere risikovillighet (Näätänen og Summala, 1976). Problemet med den subjektive følelsen for risiko, er at den ofte viser seg å være alt for høy. Mennesker har en tendens til å ha et akseptabelt risikonivå som er for høyt i forhold til kjørekunnskap, utstyr, og andre omstendigheter. Sikkerhetsmarginene blir da minimale (Näätänen og Summala, 1976). Med lav sikkerhetsmargin, vil også handlingsrommet reduseres og større risiko for trafikkulykke. Näätänen og Summala (1976) hevder at mange trafikanter ikke føler risiko i mange situasjoner, som for eksempel kjøring med for liten avstand mellom kjøretøy. Her vil man ved en nedbremsing, «unnamanøver» eller andre omstendigheter av kjøretøyet foran, oppleve at kjøretøyet tett bak har for liten sikkerhetsmargin og handlingsrom, slik at en ulykke fort være resultatet.

En annen faktor ved denne teorien er at de andre stimulerende motivene er høyere, eller mer verdsatt enn den opplevde risikoen. Mennesker er villige til å utsette seg for risiko, ettersom de får en gevinst ved å utsette seg for det. Et eksempel på dette er å spare tid. (Näätänen og Summala, 1976). Summala (1988) hevder at bilkjøring blir mer og mer automatisert, jo mer erfaring føreren tilegner seg. De vil justere atferden etter opplevd kontroll, samt at førere justerer atferden etter ulike ekstramotiver. Ekstramotiver kan for eksempel være å spare tid eller imponere venner, og med slike ekstramotiver vil farten øke (Summala, 1988).

Et spørsmål vi kan stille oss her er om de ulike fører støttesystemene medfører at den subjektive følelsen for risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke blir høyere?

### 3.7 Passive risk taking

Interessen for begrepet ”risk taking” eller ”risikovillighet” har økt i den senere tiden. Tradisjonell litteratur om dette emnet har som regel hatt fokus på risikovillighet i form av at individer oppsøker risiko, og at de utfører handlinger som er risikofylte (Cutica, Gorini, Mazzocco, Pravettoni og Riva, 2015). Det har vært mindre fokus på handlinger som folk unngår å gjøre, men allikevel ender opp med å bli risikofylte ved at de var passive (Cutica et al., 2015). ”Risikovillighet”/ ”risikotakning” antyder at handlingen som utøves er innenfor det individet har som akseptert risiko (Keinan og Bareby-Meyer, 2012). Keinan og Bareby-Meyer (2012) definerer ”passive risk taking” som: ”*foregoing an opportunity to act in order to reduce outcome variance*” (Keinan og Bareby-Meyer, 2012, s. 705). Keinan og Bareby-Meyer (2012) hevder at innenfor annen litteratur, fremkommer det at individer ofte tenderer til å angre mer på handlinger med uheldige utfall, enn om de ikke utførte handlingen. Mennesker som vil unngå å angre, foretrekker da å ikke utføre handlingen i de situasjonene som kan få uheldige utfall. I passiv risikoteori er det kun de situasjonene som kan medføre et positivt eller nøytralt utfall som det tas høyde for. Her vil det ikke fokuseres på handlinger med negativt utfall, slik at å unnvike anger ikke er et argument for å være passiv. (Keinan og Bareby-Meyer, 2012). Keinan og Bareby-Meyer (2012) eksemplifiserer dette med at mennesker vil ikke unngå kreftutredning på sykehuset fordi de er redde for å angre på at de gjennomførte undersøkelsen etter at den er ferdig, men det kan føre til at anger om risikoen (her: kreft) blir til virkelighet.

Keinan og Bareby-Meyer (2012) mener at passiv risikotakning i all hovedsak nesten er det samme som utsettelsesatferd, men det er en stor forskjell: en med utsettelsesatferd vet at han/hun til syvende og sist må gjennomføre oppgaven som vedkommende er satt til å gjøre. Handlingen blir bevisst utsatt. I passiv risikotakning velger mennesker å ikke-handle, de forholder seg passivt til den konkrete handlingen. Unnvikelsesatferd er studert i sammenheng med beslutningstaking, hvor det sies at unnvikelsesatferd er en av fire handlingsmønstre ved beslutningstaking. Her vil mennesker unngå å ta en beslutning fordi de er redde for å gjøre feil, eller skade andre mennesker (Keinan og Bareby-Meyer 2012). I passivrisikoteorien er slike situasjoner ikke hensyntatt siden ”å gjøre feil” eller ”skade andre” kan føre til skade. Passiv risiko teorien fokuserer som nevnt på handlinger med positivt eller nøytralt utfall av selve handlingen. Så hvorfor ikke utføre handlingen siden utfallet er positivt eller nøytralt? (Keinan og Bareby-Meyer 2012).

## 4 Metode

I denne oppgaven er problemstillingen: *Fører økende grad av utsettelsesatferd til økt risikoatferd og høyere risiko for trafikkulykker?* For å besvare denne problemstillingen har jeg valgt kvantitativ metode ved at jeg har distribuert en spørreundersøkelse til selvutfylling. For å kunne undersøke sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken inneholder spørreundersøkelsen en standardisert måling for utsettelsesatferd, Irrational Procrastination Scale (IPS<sup>3</sup>) og 48 påstander som undersøker risikoatferd i trafikken. For å kunne finne ut om det er en sammenheng mellom disse risikoatferdspåstandene og utsettelsesatferd, vil jeg benytte meg av korrelasjonsanalyse<sup>4</sup>. Jeg ønsker også å undersøke om det er forskjeller mellom de som utsetter mye og de som utsetter lite, altså om sammenhengen mellom utsettelsesatferd og høy grad av utsettelsesatferd er sterkere enn de med lavere grad av utsettelsesatferd. For å undersøke dette vil det være hensiktsmessig med en enveis ANOVA<sup>5</sup> analyse. Alle analyseformene vil bli gjennomført ved hjelp av analyseprogrammet IBM SPSS Statistics.

### 4.1 Forskningsstrategi

Som nevnt har jeg valgt en kvantitativ tilnærming gjennom et spørreskjema for selvutfylling. Årsaken til dette er at jeg ønsker å få et størst mulig utvalg og mer data siden det er lett og raskt å formidle spørreskjemaet til potensielle deltakere (Ringdal, 2013). En spørreundersøkelse for selvutfylling vil også gi anonymitet og ivaretagelse av personvernet, og det er muligens også enklere å svare ærlig på et spørreskjema siden ingen andre er tilstede under utfyllingen (Ringdal, 2013). I et kvalitativt intervju vil det kunne være vanskeligere å svare ærlig på noen av spørsmålene og jeg måtte ha avtalt møter og satt av tid til å intervju mange personer, noe som ville ha vært veldig tidkrevende og jeg ville mest sannsynlig fått et betydelig mindre datagrunnlag. Andre fordeler er at jeg på denne måten kan nå et større og mer geografisk spredt utvalg ved en spørreundersøkelse (Ringdal, 2013). I samfunnsvitenskapen er også spørreskjema som metode, den mest benyttede

---

<sup>3</sup> Irrational Procrastination Scale, skala for å måle graden av utsettelsesatferd (Svartdal, 2015).

<sup>4</sup> Analyse av Statistisk sammenheng mellom to variabler (Ringdal, 2013)

<sup>5</sup> Analysis of variance, test for å se om det er forskjeller mellom flere enn to gruppegjennomsnitt samtidig (Ringdal, 2013)



datainnsamlingsmetoden (Blaikie, 2010; Ringdal, 2013), og er også metoden Sirois (2007) og Keinan og Bereby- Meyer (2012) brukte i sine undersøkelser.

Jeg har en deduktiv tilnærming til innhenting av data, dette fordi jeg har en antakelse om at de med utsettelsesatferd utgjør en større risiko i trafikken. Det vil si at teori og tidligere forskning om utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken er styrende for min datainnsamling (Blaikie, 2010; Jacobsen, 2015). Selve undersøkelsen er en tverrsnittsundersøkelse som er gjennomført av observasjonsenhetene i et begrenset tidsrom (Skog, 2013; Ringdal, 2013), og respondentene ble bare spurt en gang (Ringdal, 2013).

## 4.2 Begrensninger ved undersøkelsen

I denne delen vil jeg se på begrensninger og svakheter ved undersøkelsen. Jeg vil komme med ulike vurderinger om utvalget som er representert og bruken av spørreskjema som metode for innhenting av data. En svakhet ved en tverrsnittstudie i følge Skog (2013) er at man ikke kan utelukke at variablene ligger langt fra hverandre i tid, eller om X inntreffer før Y. Det vil i dette tilfelle innebære om risikoatferden i trafikken oppstår før utsettelsesatferden. En forutsetning er at årsaken (her: utsettelsesatferd) alltid kommer før virkningen (her: risikoatferd i trafikken) i tid (Jacobsen, 2015).

### 4.2.1 Begrensninger med utvalget

En begrensning med utvalget er at utvelgingen er et bekvemlighetsutvalg. Det vil si at jeg henvendte meg til registrerte studenter ved Universitetet i Tromsø [UiT] samt at jeg publiserte undersøkelsen på Facebook. Denne metoden vil derfor utelukke personer som ikke studerer ved UiT og de vil også utelukke personer som ikke er medlemmer av Facebook og de som ikke er tilknyttet venner av mine venner som har publisert spørreundersøkelsen på sin Facebookside. Utvelging kan derfor vanskelig generaliseres, siden ikke alle har like store muligheter til å delta i undersøkelsen (Ringdal, 2013), og derfor ikke vet hvorvidt utvalget av respondenter er representativt for populasjonen av bilister i Norge eller Nord- Norge. Selv om resultatene ikke kan generaliseres vil undersøkelsen være veldig interessant. Den kan belyse teoretiske interessante sammenhenger mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken.

En annen skjevhet ved denne utvelgelsen er at de fleste respondentene er bosatt i en av de tre nordligste fylkene i Norge. I følge frekvenstabellen, kommer 89.8 % av utvalget fra en av de tre nordligste fylkene, hvorav hele 75.5 % av utvalget kommer fra Troms. 10.2 % kommer fra



Nord- Trøndelag og sørover. Tall hentet fra Statistisk Sentralbyrå [SSB] viser at det er vesentlig flere registrerte kjøretøy pr. 1000 innbygger i for eksempel Akershus (644 biler pr. 1000), Hedmark (686 biler pr. 1000) og Buskerud (666 biler pr. 1000). Finnmark har henholdsvis 572 biler pr 1000, Troms har 566 biler pr 1000 og Nordland har 575 biler pr. 1000. Samtidig har Oslo ”kun” 535 biler pr 1000, men her må vi ta i betraktning at Oslo fylke er et lite fylke målt i areal og har et større utbygd kollektivtilbud, slik at avhengigheten til kjøretøy er antakeligvis noe lavere. Dette kan gi utslag i form av erfaringer i trafikken. Et annet element er at trafikkbildet er forskjellig fra Oslo og Finnmark, utfordringer i trafikken vil da være forskjellig fra hvor i landet man ferdes. En annen begrensning med utvalget er de mulige respondentene som utsatte å svare på spørreskjemaet, og som har en høy grad av utsettelsesatferd. Her kan jeg ha gått glipp av respondenter som er viktige for problemstillingen og forskningsspørsmålene mine.

#### 4.2.2 Begrensninger med spørreskjema som metode

En mulig svakhet ved spørreskjema som metode er at det er selvevaluering/ selvrapportering om ulike trafikkatferds- handlinger og holdninger. Det kan være mulighet for at svarene ikke stemmer, uten noen mulighet for å kontrollere dette. Noen respondenter kan besvare en undersøkelse slik at de setter seg selv i bedre lys, ved at de svarer det de tror er ”normen” av atferd, såkalt Social Desirable Responding (Corry, Hartkey, Lajunen og Summala, 1997). En annen utfordring kan være lengden på spørreskjemaet. Undersøkelsen kan ikke være for omfattende slik at respondentene ikke leser spørsmålene nøye, eller at de svarer uten å lese spørsmålet kun for å bli ferdig. På den andre siden kan ikke undersøkelsen være for kort, da man risikerer å få for lite informasjon og datagrunnlag. En annen svakhet ved denne metoden er at jeg ikke har hatt mulighet til å endre spørreskjemaet underveis og føre på spørsmål og påstander jeg gjerne skulle hatt besvart i ”etterpåklokskapens”navn. Ved en spørreundersøkelse kan jeg heller ikke følge ”spor” i undersøkelsen, slik man kan gjøre i et kvalitativt intervju og stille oppfølgingsspørsmål til dette. Denne muligheten har jeg ikke ved spørreundersøkelse som metode.

Ringdal (2013) sier at man skal være forsiktig med å spørre om atferdsmessige spørsmål som kan gjøre at respondenten føler at selvilde blir truet. Han legger frem at det kan være en utfordring å spørre om blant annet seksuell legning, kriminalitet. Han mener at spørsmål som går på alvorlig kriminalitet bør man være varsom med å stille. Atferd som ikke er sosialt

ønskelig sier han blir underrapportert (Ringdal, 2013). Det kan være en mulighet for at deltakere underrapporterer trafikkfarlig atferd i mitt utvalg, resultatene bør således tolkes med forsiktighet. Jeg vil likevel påpeke og påstå at veitrafikklovgivningen ikke er kriminalisert på samme måte som for eksempel annen kriminalitet som er regulert i straffeloven. Jeg legger til grunn at det er mer allment akseptert å bryte Vegtrafikklovgivningen med tilhørende forskrifter enn det er å bryte for eksempel Straffeloven, slik at de utfordringene som Ringdal (2013) hevder, ikke er et stort problem i min undersøkelse. Jeg vil her poengtere at formålet med min undersøkelse er ikke primært å finne ut hvor utbredt risikoatferdene er, men å undersøke sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferdene i trafikken.

### 4.3 Reliabilitet

Cronbachs alfa ( $\alpha$ )<sup>6</sup>, en velbrukt metode for å måle reliabilitet. Cronbachs sier noe om intern konsistens (intern sammensetting) i en indeks skala. Her måler man graden av intern konsistens mellom indikatorene<sup>7</sup> som skal inngå i en indeks<sup>8</sup> (Ringdal, 2013). Cronbachs alfa har en statistisk størrelse som varierer mellom 0 – 1. Har indeksen en høy  $\alpha$ , helst over 0,7 - har man en tilfredsstillende reliabilitet. Jo sterkere sammenheng mellom indikatorene, jo høyere blir  $\alpha$  og en bedre reliabilitet (Ringdal, 2013). En indeks er vanligvis en sum av flere variabler, indeksen er ment som et mål på et sentralt begrep, man samler sammen flere enkeltvariabler som har en sterk korrelasjon til en gruppe (indeks) (Skog, 2013). Det er to størrelser som påvirker  $\alpha$ , antall indikatorer ( $k$ ) og den gjennomsnittlige korrelasjon mellom indikatorene ( $\bar{r}$ ). Reliabiliteten øker med antall indikatorer og med den gjennomsnittlige korrelasjon.

Cronbachs alfa koeffisienten kan fortelle oss om i hvilken grad den aktuelle indeksen kan sies å gi et generaliserbart måleresultat.  $\alpha$  koeffisienten kalles derfor også for Cronbachs generaliserbarhetskoeffisient (Skog, 2013). I denne studien har jeg benyttet meg av Cronbachs alfa som reliabilitetsmål på IPS variabelen og de fire ulike trafikkatferdskategoriene. Jeg fikk over tilfredsstillende  $\alpha$  koeffisient på IPS og 3 av 4

---

<sup>6</sup> Formelen for  $\alpha$  ved standardiserte indikatorer (Ringdal, 2013):  $\alpha = \frac{k \cdot \bar{r}}{1 + \bar{r} \cdot (k-1)}$

<sup>7</sup> I denne undersøkelsen er indikatorene de ulike trafikkatferdspåstandene.

<sup>8</sup> Indeksen i denne undersøkelsen er de fire trafikkatferdskategoriene, samt IPS.

trafikkatferdskategorier. Den siste trafikkatferdskategorien fikk en  $\alpha$  koeffisient på 0,67, som er tett opp mot tilfredsstillende. Ut ifra dette vil jeg kunne si at denne studien er reliabel.

#### 4.4 Validitet

I denne undersøkelsen mener jeg at jeg samlet inn data som er relevante for å besvare sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken. Jeg har gjort et utvalg av ulike trafiksikkerhetspåstander, blant annet basert på hva bøteregeister og ulykkesstatistikk viser er trafikkfarlig atferd, og mener at atferd som kan påvirke trafiksikkerheten er godt nok belyst. I dette arbeidet har jeg brukt mine egne erfaringer som operativ tjenestemann i politiet, samt at jeg har diskutert ulike trafiksikkerhetspåstander med andre kolleger i politiet. Noen svakheter er det ved datainnsamlingen, og jeg skulle gjerne hatt data på:

- Hvor engstelig respondenten er for enten å bli involvert i en trafikkulykke, å bli stanset av politiet, få reaksjon fra politiet?
- Bruker respondenten bilbelte?
- Kjører respondenten når vedkommende er veldig trøtt?

Som vi ser er det ikke alt som er avdekt med mine trafikkatferdspåstander i denne undersøkelsen, men totalt sett mener jeg at påstandene mine er dekkende slik at jeg kan få undersøkt sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken og for å få besvart problemstillingen.

##### 4.4.1 Intern validitet

Skog (2013) sier at intern validitet handler om tolkning av data. Han trekker frem at spuriøs korrelasjon kan være en utfordring. Det vil si at selv om dataanalysen predikerer at A (i denne undersøkelsen: utsettelsesatferd) fører til B (her: risiko atferd i trafikken), kan man ikke si med sikkerhet at det var A (utsettelsesatferd) som resulterte til B (risikoatferd i trafikken). Var den en faktor C som resulterte til at B (risikoatferd i trafikken) inntraff? Faktor C vil da være en konfunderende faktor (Skog, 2013). Den eneste sikre metoden for å se om A (utsettelsesatferd) utløser B (risikoatferd i trafikken), er å utføre A for å se om B blir resultatet, altså en eksperimentell metode. Hvis man ikke har muligheten til dette, kan man bruke kontrollvariabelmetoden, det vil si at man fjerner andre forklaringer for å se om A resulterer til B. Det vil si i hvor stor grad vi kan generalisere funnene i undersøkelsen

(Jacobsen, 2015). Som nevnt tidligere kan min undersøkelse vanskelig generalisere, men å kunne se om det er en tendens til sammenheng. Jeg vil derfor verken bruke eksperimentell metode eller kontrollvariabelmetoden for å se på intern validitet.

#### 4.5 Beskrivelse av utvalget

Deltakerne ble rekruttert gjennom det sosiale mediet, Facebook. Her ble en link til undersøkelsen lagt ut med en oppfordring til å ”dele” lenken. Det ble også sendt ut en e-post, med lenke til undersøkelsen til studenter som var tilknyttet UiT – Norges arktiske Universitet, uavhengig av institusjon og fakultet. Det var i alt 852 personer som deltok i undersøkelsen, 498 kvinner og 354 menn. Det var flere av deltakerne som ikke hadde utfyllende svar (enten hadde de ikke besvart IPS, og noen som bare hadde besvart IPS og ikke de spørsmålene som omhandlet risikoatferd i trafikken), eller som ikke hadde sertifikat, disse besvarelsene ble da fjernet. Grunnen for at de besvarelsene ble fjernet var at hensikten med oppgaven er å se om det er en sammenheng mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken. Disse deltakerne kunne ikke bidra med å belyse dette, siden besvarelsene ikke var utfyllende eller at de manglet sertifikat slik at risikoatferd i trafikken (som kjørende) ikke vil la seg undersøke. Jeg endte da opp med et utvalg på 551 personer, 60 % kvinner og 40 % menn. De hadde en gjennomsnittsalder på mellom 24 – 34 år og majoriteten av disse kom fra Troms fylke.

#### 4.6 Prosedyre

Datainnsamlingen foregikk i midten av Februar 2016, muligheten for å besvare spørreundersøkelsen ble avsluttet i slutten av Februar 2016. Undersøkelsen ble distribuert på internett via Qualtrics som er et internettbasert verktøy til å utarbeide og distribuere spørreundersøkelser. Lenken til undersøkelsen ble som nevnt sendt pr e- post til registrerte studenter ved UiT og publisert på Facebook. E-posten og innledningen til undersøkelsen inneholdt en kort beskrivelse av studiets hensikt, der jeg opplyste at jeg ønsket å finne ut om det er en sammenheng mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken. Det ble gitt informasjon om at det var frivillig å delta og at svarene var anonyme. Respondentene kunne ta kontakt med meg om det skulle være noen uklarheter vedrørende undersøkelsen eller spørreskjemaet.

Undersøkelsen ble besvart anonymt, og informasjonene kunne ikke benyttes til å identifisere deltakere. Slik undersøkelsen ble distribuert og innholdet/, og den type informasjon som ble

innhentet i undersøkelsen, var denne undersøkelsen fritatt fra meldeplikten til Norsk senter for forskningsdata [NSD], Personvernombudet for forskning.

#### 4.7 Utforming av spørreskjema

Totalt i spørreskjemaet var det 88 spørsmål. Seks spørsmål hadde til hensikt å undersøke bakgrunnsvariabler som kan være av betydning til tematikken rundt trafikksikkerhet, for eksempel ”Hvor lenge har du hatt sertifikat?” og ”Kjører du med piggdekk eller kjører du piggfritt?” samt kjønn, alder og bosted. I spørreskjemaet var det totalt 48 spørsmål som kunne gi en indikasjon på risikoatferd i trafikken. Disse spørsmålene skulle besvares etter en syv punktsskala der 1 indikerer at påstanden ikke passer i det hele tatt og 7 indikerer at påstanden passer svært godt. Eksempler på spørsmål er; ”Jeg leser aldri SMS mens jeg kjører” eller ”Jeg kjører ofte over 10 km/t over fartsgrensen i tettbygdstrøk (< 60 sone). Vi ser i konteksten at mange av spørsmålene mine i undersøkelsen er hyppig representert i ulykkesstatistikken og foreleggstatistikken. I tillegg til min undersøkelse var det 25 spørsmål som var knyttet til en annen undersøkelse.

For å kunne måle graden av utsettelsesatferd brukte jeg en velprøvd og validert metode for dette, Irrational Procrastination Scale [IPS]. Denne metoden ble utviklet av Steel i 2010. Svartdal (2015) oversatte denne IPS skalaen til norsk og det er den norske versjonen som jeg har benyttet i denne undersøkelsen. IPS består av ni elementer hvorav seks elementer er forenelig med utsettelsesatferd, for eksempel ”Jeg utsetter ting så lenge at det går ut over velvære og effektivitet”, disse elementene ble besvart etter en fem punkts skala der 1 indikerer at påstanden ikke passer i det hele tatt og 5 indikerer at påstanden passer svært godt. Videre er det tre elementer som måler atferd som er det motsatte av utsettelsesatferd, for eksempel ”Jeg bruker tiden min fornuftig” (Svartdal, 2015).

## 5 Analyse og resultat

Alle analysene ble gjennomført ved hjelp av dataprogrammet og analyseverktøyet IBM SPSS Statistics. Innledningsvis i analysen systematiserte jeg data etter gjennomsnitt, variasjonsbredde og frekvenstabeller. Jeg lagde ulike histogrammer over trafikkatferdspåstandene for å undersøke variasjon og identifisere avvik i form av variasjonsbredden for hver påstand og om data var tilnærmet normalfordeling. Etter visuell kontroll av histogrammene, ble flere av påstandene fjernet (se tabell 1). Bakgrunnen for dette var at det var veldig liten eller ingen variasjon i svarene fra deltakerne for disse påstandene. Deltakerne svarte det samme uavhengig om de har utsettelsesatferd eller ikke.

Tabell 1: Oversikt over slettede trafikkatferdspåstander med gjennomsnitt og SD (n=X)

Påstand	n	Mean	SD
Jeg skifter til vinterdekk når kjøreforholdene tilsier det.	548	6.57	.853
Om vinteren er jeg svært nøye med å skrape frontruten for is og snø før jeg kjører.	551	6.2	1.129
Hvis jeg har last i tilhenger eller på taket, så sikrer jeg den alltid godt.	549	6.37	.962
Jeg kjører aldri på rødt trafikklys.	548	6.56	1.249
Jeg kjører aldri mot påbudt kjøreretning	547	6.28	1.604
Noen ganger kjører jeg "slalåm" mellom bilene foran meg for å komme fortere fram.	550	1.69	1.331
Jeg er nøye med å plassere meg riktig inn i mot en rundkjøring eller veikryss.	551	6.4	.867
Jeg sjekker alltid blindsonen før jeg bytter kjørefelt.	549	6.29	1.063
Jeg kjører aldri med tyngre henger enn bilen er godkjent for.	546	6.42	1.293
Jeg kjører aldri tyngre kjøretøy enn hva sertifikatet mitt tillater.	551	6.67	1.018
Jeg kjører aldri i ruspåvirket tilstand.	550	6.77	.792
Jeg lar bilen stå hvis jeg ser at det er glatt/ snø på veien og jeg har sommerdekk på bilen.	551	6.23	1.469
Jeg lar meg aldri bli påvirket av passasjerer til å skrense med bilen, kjøre for fort, "burn outs" etc.	550	5.92	1.899

For å kunne få mer oversiktlige og lesbare analyser og resultater, valgte jeg å kategorisere variablene for trafikkatferd. Jeg grupperte trafikkatferdspåstandene etter type atferd og kategoriserte dem etter dette, nært beslektede atferdspåstander ble gruppert sammen som for

eksempel kategorien kjøretøyets tekniske stand inneholder påstander som går på nettopp dette. Hensikten med kategoriseringen var å samle påstander som for eksempel går på kjøretøyets tekniske stand for å undersøke om det er en overordnet sammenheng mellom kategorien og IPS. Jeg ønsket også å undersøke om det er forskjell mellom ulike nivåer av utsettelsesatferd og disse kategoriene. Jeg antok at hastighet, trafikkatferd og vedlikehold av kjøretøy er årsaker som kommer som et resultat av utsettelsesatferd. Jeg vil tro at de som har utsettelsesatferd vil kjøre fortere i trafikken for å ta igjen tapt tid og at dette vil ha en følgerkning ved at trafikkatferden endrer seg til en mer aggressiv kjørestil. Videre antok jeg at de med utsettelsesatferd ikke har så god tid, eller bevisst utsetter blant annet vedlikehold av kjøretøy, de rekker ikke/ utsetter å vaske frontruta. Å holde kjøretøyet i teknisk stand vil jeg anta har en direkte sammenheng med utsettelsesatferd, og jeg vil tro at å levere bilen til service eller EU kontroll og lignende blir utsatt, selv om de vet at de må gjøre det, men utsetter dette. Altså helt konkrete handlinger som blir utsatt.

Jeg målte intern konsistens på disse kategoriene, for å se om de variablene jeg plasserte i ulike kategorier målte det samme. Jeg brukte Cronbach's alfa som koeffisientmål for kategoriene. Jeg grupperte påstandene i disse fire kategoriene:

1. ***Kjøretøyets tekniske stand*** – Består av påstander som faller inn under bilens tekniske- og forskriftsmessige stand som kan gå ut over trafikksikkerheten og generell sikkerhet. For eksempel: ”Være tidlig ute med EU kontroll”, eller ”Kjøring med utslitte dekk”. Her ønsker jeg å undersøke om det er en sammenheng mellom de som utsetter ting i hverdagen, også utsetter blant annet dekkskift, EU kontroll. Cronbach Alfa = .67.
2. ***Vedlikehold av kjøretøy*** – Innunder denne kategorien er det påstander som går direkte på vedlikehold og stell av bilen, som for eksempel kjøring med skitten frontrute eller lykter og dårlige vindusviskere. Her finnes også påstander som omfatter handlinger før man kjører, som for eksempel å skrape rutene for snø og is, børste snø fra taket og sikre løse gjenstander i bilen. Cronbach Alfa = .76.
3. ***Trafikkatferd*** – Her har jeg valgt å samle påstandene som omhandler kjøreatferd, og andre distraksjoner. Påstander som for eksempel bruk av handsfree, lesing av SMS, kjøring på gult lys i lyskryss og tilpassing av fart etter føre. faller inn under denne kategorien. Cronbach Alfa = .75.

4. **Hastighet og aggressiv atferd** – Er påstander som er relatert til fartsovertredelser etter vegtrafikkloven. Med aggressiv atferd menes her offensiv eller aggressiv kjørestil. Her er erfaringen min fra politiet at de som har det travelt, ofte har en tendens til å kjøre mer aggressivt for å komme frem. De vil muligens ha ett annet kjøremønster når de har det travelt. Cronbach Alfa = .74.

Tre kategorier har over tilfredsstillende  $\alpha$  ( $\alpha > .70$ ), kategorien kjøretøyets tekniske stand fikk en  $\alpha = .67$ , som er litt under tilfredsstillende verdi. Jeg har derfor også gjennomført korrelasjonsanalyse<sup>9</sup> mellom IPS og hver enkelt påstand, og ikke bare mellom IPS og kategoriene, for å se på sammenhengen mellom utsettelsesatferd og hver av påstandene.

## 5.1 IPS

Originalversjonen til Steel har påvist en høy intern reliabilitet for IPS spørsmålene, med en Cronbachs alfa ( $\alpha$ ) på .91 (Svartdal, 2015). Da Svartdal (2015) oversatte IPS til norsk, sendte han ut den originale (engelske) versjonen til 424 studenter, og han sendte den norske versjonen til 209 studenter. Den engelske originalversjonen fikk ( $n=424$ ), gjennomsnittlig IPS 3.36 ( $SD = .66$ ) og  $\alpha = .85$  og den oversatte versjonen fikk ( $n=209$ ), gjennomsnittlig IPS 3.09 ( $SD = .81$ ) med en  $\alpha = .88$ .

I denne studien fikk jeg en gjennomsnittlig score på IPS skalaen på 2.82 ( $SD=.87$ ) og en Cronbachs alfa på .90. Noe som viser høy reliabilitet, alt over .70 er tilfredsstillende og jo nærmere 1.00, jo bedre er det (Ringdal, 2013). En Cronbachs alfa på .90 anses å være over tilfredsstillende.

## 5.2 Korrelasjoner

Jeg gjennomførte bivariat korrelasjonsanalyse for å undersøke om det var noen sammenheng mellom IPS og de forskjellige trafikksikkerhetskategoriene. Ved å utføre en korrelasjonsanalyse kunne jeg finne ut om det var tendenser som tilsa at det er en sammenheng mellom IPS og de ulike kategoriene. Bakgrunnen for dette var å bekrefte eller avkrefte problemstillingen om at ”utsettere” har en økt risikoatferd i trafikken. Jeg vil under

---

<sup>9</sup> se tabell 9, 10, 11 og 12 i vedlegget for resultat.



disse analysene benytte meg av *Pearsons produktmomentkorrelasjon*, også kalt for *Pearsons  $r^{10}$* , som korrelasjonsmål.

Pearsons r koeffisienten er en standardisert koeffisient og kan variere mellom -1 og 1. -1 vil si at det er perfekt negativ korrelasjon mellom X og Y (Ringdal, 2013; Skog, 2013), altså en perfekt lineær negativ sammenheng mellom utsettelsesatferd (IPS) og risikoatferd i trafikken. Det motsatte er en Pearsons r koeffisient på 1, en perfekt positiv lineær sammenheng (Ringdal, 2013; Skog, 2013), mellom utsettelsesatferd (IPS) og risikoatferd i trafikken.

For å tolke verdien på Pearsons R koeffisienten, har Cohen (1988) skrevet noen retningslinjer for tolkning av styrken på denne, og da styrken i korrelasjonen mellom variablene. Når det er en liten styrke på korrelasjonen mellom variablene, ligger koeffisienten mellom  $0.1 < r < 0.3$ . Ved en medium/ moderat korrelasjon er koeffisienten mellom  $0.3 < r < 0.5$ . En sterk korrelasjon mellom variablene ligger koeffisienten over 0.5 i verdi, her understreker Cohen at innenfor noen fagtradisjoner (blant annet innenfor psykologien) er denne verdien i øvre grense av å ikke være pålitelig. Jo nærmere null r verdien ligger, jo mindre lineær korrelasjon er det mellom variablene (Cohen, 1988).

Tabell 2: Bivariat korrelasjonsanalyse mellom IPS og trafikksikkerhets kategorier med mean og SD

	Mean	SD	n	Korrelasjon med IPS
IPS	2.823	.866	551	1
Kjøretøyets tekniske stand	4.415	.972	529	$r = - 0.233^{**}$
Vedlikehold av kjøretøy	4.339	.866	539	$r = - 0.300^{**}$
Trafikkatferd	4.467	.876	540	$r = - 0.253^{**}$
Hastighet/ aggressiv atferd	2.711	1.040	541	$r = - 0.222^{**}$

\*\* = statistisk signifikant på  $p < 0.01$  nivå

Ved korrelasjonsanalyse av de fire trafikkatferds kategoriene (tabell 2) fikk kategorien ”Kjøretøyets tekniske stand”, en Pearsons r koeffisient =  $r(529) = -.233$ ,  $p < .01$ , som tilsier at det er en liten negativ sammenheng mellom IPS og denne kategorien. De som har en

<sup>10</sup> Pearsons r koeffisienten regnes etter denne formelen: 
$$r_{xy} = \frac{n \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

høyere verdi på IPS scoren (større grad av utsettelsesatferd) er mindre flinke til å holde bilen i teknisk god stand, som for eksempel kjøre med riktig lufttrykk i dekkene og å utbedre feilen ved kjøretøyet når en varsellampe lyser.

Videre ser vi at kategorien ”Vedlikehold av kjøretøy” gir resultatet:  $r(539) = -.300, p < .01$ . Her er det en moderat negativ sammenhengen mellom IPS og denne kategorien. Dette betyr at de som utsetter lite er flinkere til å vedlikeholde og stelle bilen ved for eksempel å børste bort is og snø av bilen før kjøring, enn de som utsetter mye.

Når det gjelder kategorien ”Trafikkatferd” har denne et resultat på:  $r(540) = -.253, p < .01$ . Dette betyr at det er en liten negativ korrelasjon mellom IPS og denne kategorien. De som utsetter mye er dårligere til å benytte seg av handsfree og de er dårligere til å tilpasse hastighet etter vær- og kjøreforhold enn de som utsetter lite.

Siste kategori, ”Hastighet og aggressiv atferd” gir resultatet:  $r(541) = -.222, p < .01$ , som betyr en liten negativ korrelasjon mellom IPS og denne kategorien. Det innebærer at de som utsetter mye har en mer aggressiv kjørestil og kjører oftere raskere enn tillat hastighet, enn de som utsetter lite.

Som nevnt innledningsvis i kapitlet foretok jeg også en bivariat korrelasjonsanalyse mellom IPS og hver enkelt påstand. Her observerte jeg at det var noen påstander som ikke korrelerte med IPS. Tabell 3 er en oversikt over påstander som ikke korrelerer med IPS (Pearsons  $r$  tilnærmet 0.0), altså at det ikke er en sammenheng mellom IPS og påstandene i tabell 3.

Tabell 3: Trafikkatferds påstander som ikke korrelerer med IPS med gjennomsnitt og standardavvik

Påstand	N	Gjennomsnitt	Standardavvik	Korrelasjon med IPS
Jeg sjekker alltid varsellampene i bilen før jeg kjører.	549	4.89	2.101	-.002
Jeg kjører aldri på gult trafikklys.	546	4.22	1.764	-.058
Jeg passer på at jeg ikke kjører i blindsonen til andre kjøretøy.	550	4.79	1.603	-.073
Jeg ville aldri kjørt bil hvis jeg gikk på medisiner som var merket med rød trekant.	550	6.23	1.416	-.081

\*= statistisk signifikant på  $p < 0.05$  nivå \*\* = statistisk signifikant på  $p < 0.01$  nivå

Siden det er en variasjon i utvalget, ble ikke disse påstandene slettet. Disse påstandene korrelerer som nevnt ikke med IPS, det er altså ingen lineær sammenheng mellom utsettelsesatferd og disse risikoatferdspåstandene. Det vil si at uavhengig om man har utsettelsesatferd eller ikke så er personene like flinke til å kontrollere varsellampene før man kjører, de kjører ikke på gult lys eller i blindsonene til andre kjøretøy og de unnlater å kjøre bil hvis de går på medisiner som er merket med rød trekant.

### 5.3 ANOVA, IPS nivå og trafikkatferds kategorier

Ett av forskningsspørsmålene mine var å undersøke om det var gruppeforskjeller mellom de som utsetter lite og de som utsetter mye. Jeg ville finne ut om de som har høy grad av utsettelsesatferd, utgjør en større risiko i trafikken enn de som utsetter mindre. For å kunne finne ut av dette valgte jeg å dele IPS inn i 3 nivåer etter IPS score; lav, middels og høy. Disse gruppene ble fordelt ved hjelp av gjennomsnitt og standardavvik på IPS variabelen. I denne undersøkelsen var gjennomsnittet på IPS scoren på 2.82 med et standardavvik på .87.

**Nivå 1** er de som scorer lavt på IPS skalaen, det innebærer respondenter som har en liten grad av utsettelsesatferd. Her har jeg samlet de som har lavere score enn ett standardavvik under gjennomsnittlig IPS score; nivå 1 =  $\bar{X} - SD = 2.82 - 0.87 = 1.95$ . De som hadde verdi under 1.95 på IPS scoren ble plassert i dette nivået (90 personer/ 16.3 % av utvalget).

**Nivå 3** er respondenter som scoret høyt på IPS, altså de som har en høy grad av utsettelsesatferd. Disse hadde da høyere verdi enn ett standardavvik over gjennomsnittlig score. Nivå 3 =  $\bar{X} + SD = 2.82 + 0.87 = 3.69$ , de som hadde verdi over 3.69 på IPS scoren ble plassert i dette nivået (90 personer/ 16.3 % av utvalget).

**Nivå 2** er da de som er i mellom disse verdiene, altså de som ligger innenfor ett standardavvik over- og ett standardavvik under gjennomsnittligverdi. De som hadde verdi mellom 1.95 (grense til nivå 1) – 3.69 (grense til nivå 3) ble plassert i dette nivået (371 personer /67.3 % av utvalget).

Videre i analysen gjennomførte jeg en enveis Analysis of variance test, bedre kjent som ANOVA test. Ved en ANOVA analyse kan jeg undersøke om det er forskjeller mellom ulike grupper. Her ønsket jeg å se om det var forskjeller mellom de som scorer høyt på IPS (nivå 3) og de som scorer svært lavt (nivå 1) sett opp mot trafikkatferdskategoriene. Resultatene av denne fremkommer av tabell 4.

Tabell 4: Deskriptiv tabell etter ANOVA analyse med IPS nivå - trafikkatferds kategoriene med mean for gruppen og IPS

Trafikkatferd kategori	IPS nivå	n	Mean	SD	F – Verdi (df <sub>b</sub> , df <sub>w</sub> )
Kjøretøyets tekniske stand	1	85	4.794	1.057	
	2	358	4.422	0.926	
	3	86	4.008	0.923	
	Total	529	4.414	0.972	(2, 526) 14.740
Vedlikehold av kjøretøy	1	90	4.741	0.911	
	2	361	4.338	0.798	
	3	88	3.932	0.904	
	Total	539	4.339	0.866	(2, 536) 20.886
Trafikkatferd	1	90	4.779	0.863	
	2	361	4.484	0.806	
	3	89	4.062	1.013	
	Total	540	4.464	0.876	(2, 537) 16,159
Hastighet og aggressiv atferd	1	87	2.325	0.895	
	2	366	2.737	1.016	
	3	88	2.989	1.166	
	Total	540	2.711	1.040	(2, 538) 9.526

Kritiske verdier i F- fordeling når  $p < 0.01$  :  $df_F = (df_b, df_w) = (2, \infty) = 4.61$ .

I trafikkatferdskategorien kjøretøyets tekniske stand gir enveis ANOVA;  $F(2, 526) = 14.740$ ,  $p > .01$ . Dette resultatet viser at de som utsetter lite, har lav score på IPS, ( $M = 4.794$ ,  $SD = 1.057$ ), er mer opptatt av å holde kjøretøyet i teknisk god stand enn de som utsetter mye/ høy score på IPS, ( $M = 4.008$ ,  $SD = 0.923$ ). Videre kan vi se ut fra resultatene at de som utsetter mye ( $M = 3.932$ ,  $SD = 0.904$ ), er mindre opptatt med å vedlikeholde bilen og å skrape/ børste bort is og snø før kjøring (Kategorien vedlikehold av kjøretøy gav følgende resultat:  $F(2, 536) = 20.886$ ,  $p > .01$ ) enn de som utsetter lite ( $M = 4.741$ ,  $SD = 0.911$ ).

Ved tolkning av resultatet i kategorien Trafikkatferd ( $F(2, 537) = 16.159$ ,  $p > .01$ ) ser vi at de som utsetter lite ( $M = 4.779$ ,  $SD = 0.863$ ) er bedre til å tilpasse kjøreatferden etter øvrig trafikk og de er flinkere til å ikke bruke mobilen mens de kjører bil, enn de som utsetter mye ( $M = 4.062$ ,  $SD = 1.013$ ). De som utsetter mye har en mindre terskel for å lese SMS mens de kjører, og de er heller ikke så opptatt med å bruke handsfree når de snakker i telefonen. De er

også dårligere til å tilpasse farten etter omgivelsene rundt. Den siste kategorien, Hastighet og aggressiv atferd ( $F(2, 538) = 9.526, p > .01.$ ), viser at de som utsetter mye ( $M = 2.989, SD = 1.166$ ) er dårligere til å følge fartsgrensene enn de som utsetter lite, de er også mer aggressive i trafikken enn de som utsetter lite ( $M = 2.325, SD = 0.895$ ), de som utsetter lite kjører saktere og mer defensivt.

Jeg gjennomførte også en ANOVA analyse mellom IPS nivåene og hver enkelt av trafikkatferdspåstandene. Ved en gjennomgang av denne analysen, viste resultatet at det var noen variabler som ikke hadde en signifikant forskjell mellom IPS nivå. Tabell 5 viser påstandene som har en sammenheng med utsettelsesatferd, men som ikke har gruppeforskjeller for IPS nivå.

Tabell 5: Enveis ANOVA mellom IPS og enkelte påstander med mean, SD og F- verdi

I hvilken grad stemmer påstandene for deg?	IPS nivå	N	Gjennomsnitt	Standardavvik	F- verdi
Jeg kjører ikke med skitten frontrute	1	90	5,40	1,785	
	2	370	5,11	1,607	
	3	90	4,83	1,616	
	total	550	5,11	1,644	(2,547) 2,693
Jeg kjører ikke med utslitte dekk.	1	89	5,55	1,989	
	2	368	5,34	1,682	
	3	88	5,05	1,674	
	total	545	5,33	1,737	(2,542) 1,909
Jeg kjører ikke med vinterdekk uten at kjøreforholdene tilsier det.	1	90	4,71	1,984	
	2	368	4,29	1,783	
	3	89	4,19	1,751	
	total	547	4,35	1,817	(2,544) 2,307
Jeg vet hvordan jeg skal reagere når førerstøtte systemene blir aktivert.	1	89	5,01	1,939	
	2	369	4,61	1,911	
	3	89	4,47	2,175	
	total	547	4,65	1,964	(2,544) 1,966

Kritiske verdier i F- fordeling når  $\alpha = .05 = p < 0.05$  :  $df_F = (df_b, df_w) = (2, \infty) = (3.00)$

Resultatet tilsier at uavhengig om de utsetter lite eller mye, er de like dårlige til å vaske frontruten eller bytte dekk når de er utslitt. Uavhengig om de utsetter mye eller lite er de også like dårlige til bytte mellom sommer- og vinterdekk. De er også like usikre på hvordan førerstøttesystemene fungerer.

## 6 Diskusjon

I dette kapitlet vil jeg diskutere funnene i undersøkelse opp mot tidligere forskning og statistikken som er belyst i kontekst. Jeg vil også diskutere funnene opp mot teoriene om menneskelig atferd. Før undersøkelsen startet antok jeg at det var en sammenheng mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken. Jeg kunne ikke forklare hvorfor, annet enn en antakelse om at de med utsettelsesatferd fikk det mer travelt når de skulle ut i trafikken, fordi de bevisst har utsatt noen arbeidsoppgaver og derfor havnet i tidsnød. På grunn av tidsnød rekker de ikke å blant annet børste snø fra taket og skrape is fra rutene.

### 6.1 Diskusjon og sammenligning mot tidligere funn

Som nevnt i analyse og resultat kapitlet, er det en sammenheng mellom alle trafikkatferdskategoriene og utsettelsesatferd. Det vil si at de som utsetter mer, er mindre flinke til å holde kjøretøyet i teknisk god stand og mindre flinke til å vedlikeholde kjøretøyet. De er også dårligere på kategorien ”trafikkatferd” som inneholder påstander som bruk av mobiltelefon og tilpasning av hastighet etter forhold. De har også en generelt mer aggressiv kjøreatferd i trafikken, da med tanke på høyere hastigheter i ulike kjøremiljø – de med utsettelsesatferd vil da utgjøre en større risiko i trafikken. Jeg vil i denne delen av kapitlet vurdere mine funn opp mot tidligere forskning.

#### **Vedlikehold av kjøretøy og teknisk stand**

Når det gjelder påstander som omhandler vedlikehold av kjøretøy og påstander som tar for seg kjøretøyets tekniske stand, viser resultatet av undersøkelsen at dette har en sammenheng med utsettelsesatferd. Dette resultatet kan assosieres med Sirois (2007) sin undersøkelse, da hennes undersøkelse viste sammenhengen mellom utsettelsesatferd og sikkerhet i hjemmet. Hun fant ut at de med utsettelsesatferd blant annet ikke prioriterte å sjekke batteriene i røykvarslere eller reparere gjenstander (Sirois, 2007). Resultatene i min undersøkelse tilsier at samme type atferd er gjeldende for de med utsettelsesatferd i denne undersøkelsen. Det vil si at de som har utsettelsesatferd er mindre opptatt med å sjekke lufttrykk i dekkene, følge anbefalte servicer på bilen og utbedre feil på kjøretøy når varsellampe lyser. De bryr seg også mindre om dekkene er utslitte. De er også mindre nøye med å børste bort all snø på taket ved snøfall, bytte vindusviskere eller skrape bort all isen på alle vinduene når det er behov for det. – Når det er sagt; viser undersøkelsen at uavhengig om de utsetter mye eller lite, er det noen

påstander som viste seg å ha en sammenheng med utsettelsesatferd, men det foreligger ingen signifikante forskjeller mellom de som utsetter lite og de som utsetter mye.

Bjørnskau (2009) hevder at det generelt er større risiko for å bli utsatt for en trafikkulykke om vinteren enn sommeren. Om dette kan ha en sammenheng mellom utsettelsesatferd i form av dårligere teknisk stand på kjøretøyet eller dårlig vedlikehold av kjøretøy (utslitte dekk, feil lufttrykk, is skraping etc.), er uvisst. Slik resultatene i denne undersøkelsen fremkommer, kan man anta at Bjørnskau (2009) sin påstand kan ha en sammenheng med utsettelsesatferd.

Personer med utsettelsesatferd er ikke så nøye med blant annet riktig lufttrykk i dekkene, de tar heller ikke bremsetester når de er usikre på veigrepet eller de vet ikke hvordan de skal reagere når førerstøttesystemene blir aktivisert. Dette er faktorer som kan ha en betydning for risikoen for en trafikkulykke. Andre påstander som vil være medvirkende til økende risiko i trafikken er det å skrape is fra alle vinduene og børste snø fra taket. Disse påstandene går direkte på sikten til fører og det er jo av vesentlig betydning å se hvor man kjører. Jeg vil anta at dette kan være medvirkende årsaker til at det er større risiko for trafikkuhell på vinteren, spesielt for de med utsettelsesatferd.

Bjørnskau (2009) hevder også at unge menn i større grad er eksponert for risiko i trafikken natt til lørdag og natt til søndag. Ulleberg (2002) trekker også frem at menn er overrepresentert i de gruppene han mener er høy risiko grupper. Menn tar heller ikke budskapet i trafikkikkerhetskampanjer så seriøst som kvinner. I min undersøkelse har jeg ikke fokusert på om menn er mer utsatt for utsettelsesatferd enn kvinner, eller omvendt. Dette fordi jeg ville undersøke om utsettelsesatferd har en innvirkning på trafikkikkerheten, om hvorvidt menn tenderer til å ha en større grad av utsettelsesatferd er i seg selv veldig interessant, men ikke vektlagt i denne undersøkelsen. Jeg har valgt å vektlegge utsettelsesatferd på et generelt grunnlag, uavhengig av kjønn. Kan jo her legge til at 40 % av respondentene var menn. Uavhengig av kjønn, var gjennomsnittsalderen i utvalget 24 – 34 år, noe som er relativt ungt. Tatt i betraktning, kan Bjørnskau (2009) sin påstand om økt risiko i trafikken natt til lørdag og natt til søndag, således passe for deler deltakerne i denne undersøkelsen.

Utsettelsesatferd har en sammenheng med kjøring med dårlige vindusviskere, kjøring med skitten frontrute og skitne lykter. Disse påstandene går også på sikten til føreren som er essensielt for en tryggere ferdsel. Legger man da på faktoren mørkekjøring og kjøring om

natten, slik Bjørnskau (2009) hevder, kan man anta at dette har en sammenheng. Dårlig sikt (skitten frontrute), lite lys og kanskje lite søvn<sup>11</sup> vil øke risikoen for trafikkuhell.

### **Mobiltelefon og andre distraksjoner**

Ut ifra funn i tidligere forskning, er risikoen for å bli utsatt for en trafikkulykke vesentlig høyere ved bruk av mobiltelefon, da spesielt bruk av telefon som innebærer tasting på telefonen (Olson, Hanowski, Hickman og Bocanegra, 2009; Sagberg, 2016a; Sagberg og Sundfør, 2016). Det er urovekkende at det i 2015 ble utferdiget 12 697 forelegg for bruk av håndholdt elektronisk utstyr, herunder mobiltelefon. Det vil si ca. 35 forelegg hver dag.

Legger man til mørketall, vil man kunne anta at bruken av elektronisk utstyr er veldig utbredt. Om dette skyldes utsettelsesatferd kan jeg ikke svare på, men i denne undersøkelsen viser det seg at de som utsetter, ikke er så flinke til å bruke handsfree når de snakker i telefonen mens de kjører. De leser også SMS samtidig som de kjører bil. Sagberg og Sundfør (2016) hevder også at andre distraksjoner som for eksempel spising og drikking mens de kjører, justering av radio eller musikkanlegg og annet utstyr var assosiert med økt risiko for trafikkuhell. Dette gjenspeiler også resultatet av påstanden med å kjøre med begge hendene på rattet, ettersom de med utsettelsesatferd ikke var så nøye med dette. Det samsvarer med bruken av mobiltelefon under kjøring, justering av musikkanlegg og spising og drikking under kjøring. På bakgrunn av dette kan jeg også her argumentere for at de med utsettelsesatferd har en økt risiko for trafikkuhell.

### **Hastighet og kjøreatferd**

Som nevnt i kontekst kapitlet, er hastighet en betydelig medvirkende årsak til trafikkulykker og den største risikofaktoren i vegtrafikken (Nordtømme, Moe og Øvstedal, 2010; Vaa, 2004). Undersøkelsen viser at de med utsettelsesatferd tillater seg å kjøre fortere enn lovlig hastighet i trafikken, og de vil jo derfor være mer utsatt for risiko for et trafikkuhell jevnfør påstandene til blant annet Nordtømme, Moe og Øvstedal (2010) og Vaa (2004). Høyere hastighet, kan ha en sammenheng med at de med utsettelsesatferd har satt seg i tidsnød og har det mer travelt. Den høye hastigheten i trafikken og aksepten for dette (Vaa, 2004; Backer-Grøndahl, 2009) støttes av tall fra Statens innkrevingsentral, som viser at det ble skrevet 192 434 forenklede forelegg for hastighetsoverskridelser (anmeldte forhold er ikke medregnet

---

<sup>11</sup> Jeg har som nevnt tidligere ikke data som går på kjøring når man er trøtt eller når man ikke er uthvilt. Jeg vil likevel anta at dette kan ha en sammenheng med økt risiko for trafikkuhell når man kjører bil om natten.



her), det vil si hele 527, 2 forelegg hver dag – 21,9 forelegg hver time – 1,8 forelegg hvert femte minutt.

Vaa (2004) og Backer- Grøndahl (2009) hevder i sine undersøkelser at hastighetsoverskridelsen kan både være ubevisste- og bevisste handlinger. Backer- Grøndahl (2009) hevder også at de som bevisst kjører for fort vil argumentere for dette, som for eksempel: veien innbyr til det, føre tillater det og andre kjører like fort. Min undersøkelse, kan ikke avkrefte eller bekrefte om utvalget benytter seg av disse argumentene, men den tilsier at hastighetsoverskridelsen er en bevisst handling siden de besvarer påstandene. Jeg vil anta at de kanskje hadde svart annerledes om de kjørte for fort uten at de var klar over dette. Resultatene viser uansett at de med utsettelsesatferd ikke er så opptatt av å tilpasse farten etter vær- og kjøreforhold. Vaa (2004) hevder på sin side at individer lager seg ”private regler”<sup>12</sup>, med en aksept for hastighetsoverskridelsen. Denne undersøkelsen kan heller ikke gi svar på om utvalget har laget seg egne ”private regler” og om disse eventuelt blir brukt.

Ulleberg (2002) kategoriserte<sup>13</sup> unge bilførere i seks undergrupper, etter personlige egenskaper. Han hevder at det er to grupper som faller inn under ”høyrisikogrupper”. Den ene gruppen kjennetegnes ved at de opptrer egoistisk og hensynsløst ovenfor andre trafikanter. Høy grad av normløshet, spenningsøking, sinne og stor tro på egne ferdigheter er typiske karakteristika for denne gruppen (undergruppe 2 etter Ulleberg sin kategorisering). Den siste gruppen (gruppe 5) kjennetegnes ved at de er aggressive, engstelige og sinte. De blir lett frustrerte og tar lite hensyn. Ser vi på disse to kategoriene opp mot på resultatene i denne undersøkelsen, kan man anta at de som utsetter mye er mer normløse siden de bevisst kjører over lovlige tillatte hastighet. De er mindre forsiktige med å kjøre ”dagen derpå” samt at de oftere bruker mobiltelefon mens de kjører (enten lese SMS eller ringe). De med utsettelsesatferd har også oftere en offensiv kjøreatferd. Selv om undersøkelsen ikke definerer hva som menes med offensiv kjøreatferd, kan man anta at det er nært beslektet med aggressiv kjøreatferd. Denne påstanden begrunnes med at resultatene i denne undersøkelsen tilsier at de med utsettelsesatferd oftere blir provosert av andre trafikanter, slik at kjøreatferden endres. Aggresjon som en risikofaktor i trafikken støttes av Ulleberg og Rundmo (2003). Undersøkelsen viser også at de med utsettelsesatferd kjører med mindre

---

<sup>12</sup> Private regler kan være ”jeg kan kjøre x antall km/ t over tillatte lovlige hastighet uten å miste førerkortet” (Vaa, 2004), se for øvrig kapittel 3.3.

<sup>13</sup> Se Kapittel 3.3, Ulleberg (2002) sin kategorisering av bilførere.

avstand til forankjørende, om dette skyldes aggressiv kjøreatferd på grunn av provokasjon eller annen offensiv kjøreatferd, vites ikke. Det er heller ingenting i undersøkelsen som tilsier hva som legges til grunn med ”god avstand” til forankjørende. Her kan jeg bare anta at det har en sammenheng med aggressiv eller offensiv kjøreatferd, men det er ingen resultater i denne undersøkelsen som kan støtte denne påstanden. Ut ifra dette kan vi trolig plassere de med utsettelsesatferd i en av høyrisikogrubbene.

På den andre siden kan de med utsettelsesatferd også falle inn under to andre undergrupper. En av grubbene (gruppe 4) kjennetegnes ved at de er spenningsøkende og omtensomme, mens de er moderate på normløshet, sinne, aggresjon og engstelse (Ulleberg, 2002). De er i følge Ulleberg (2002) vanskelig å definere, om gruppen er lav- eller høyrisikogruppe, og han anser dem som en gruppe med medium risiko. Den andre gruppen som de med utsettelsesatferd kan falle inn under er gruppen som Ulleberg (2002) hevder kjennetegnes ved at de scorer moderat på aggresjon, sinne, engstelse og normløshet og de scorer lavere på spenningsøking og altruisme enn de andre grubbene (gruppe 6). I hvilken grad utvalget i denne undersøkelsen føler sinne, eller aggresjon, er vanskelig å etablere. Det eneste fastholdepunktet er at de med utsettelsesatferd oftere lar seg provosere av andre trafikanter slik at kjøreatferden endres, samt at de har en mer offensiv kjøreatferd. På bakgrunn av dette er det vanskelig å plassere de med utsettelsesatferd i en av de ulike grubbene til Ulleberg. Uansett vil de med utsettelsesatferd lettere passe inn i to høyrisikogrupper, en mediumrisikogruppe og en lavrisikogruppe.

Flere undersøkelser hevder at spenningsøking er assosiert med risikoatferd i trafikken (Ulleberg, 2002; Ulleberg og Rundmo, 2003; Zuckerman og Neeb, 1980; Heino, Van der Molen og Wilde, 1996; Oltedal og Rundmo, 2006). Zuckerman og Neeb (1980) hevder at spenningsøkendeatferd er relatert til økt hastighet i trafikken, og ut ifra dette kan man anta at utsettelsesatferd kan ha en sammenheng med spenningsøking, på bakgrunn av at mennesker med utsettelsesatferd oftere kjører fortere enn tillatte hastighet. Økt hastighet vil igjen være relatert til økt risiko for trafikkulykke. Det er ikke kartlagt i denne undersøkelsen om det er en sammenhengen mellom utsettelsesatferd og spenningsøking. Det ingen av de tidligere undersøkelsene svarer på er hva som ligger i ordlyden ”økt hastighet i trafikken”? Er det litt høy hastighet eller veldig høy hastighet? Hvor mye over fartsgrensen kjøres det?

## 6.2 Diskusjon opp mot teorier om menneskelig atferd

Jeg vil i denne delen av kapitlet diskutere resultatene i undersøkelsen opp mot ulike relevante teorier om menneskelig atferd. Jeg har valgt å se på kategoriene kjøretøyets tekniske stand og vedlikehold av kjøretøy under samme argumentasjon, på bakgrunn av at disse kategoriene flytter litt i hverandre og argumentasjonen blir derfor lik for begge kategoriene. Det samme gjelder for kategoriene trafikk atferd og hastighet/ aggressiv atferd, og de blir dermed også diskutert sammen.

### **Kjøretøyets tekniske stand og vedlikehold av kjøretøy**

Ser vi på påstandene som omhandler vedlikehold av kjøretøyet og kjøretøyets tekniske stand, er dette påstander som krever ressurser i henhold til Ajzen (1991) sin TPB. Enten i form av penger, tid eller kompetanse. I denne undersøkelsen er det en påstand innenfor en av disse kategoriene som ikke korrelerer med utsettelsesatferd, ”Jeg sjekker alltid varsellampene i bilen før jeg kjører”. Det er interessant å se at resultatene viser at utsettelsesatferd ikke har noen sammenheng med visuell kontroll av varsellampene før man kjører. Alle i utvalget gjorde det i større eller mindre grad, uavhengig om de har utsettelsesatferd eller ikke. Det interessante er at de med utsettelsesatferd, lettere ignorerer varsellampene. De blir sjekket og ignorert. Påstanden om at de får utbedret feilen hvis en varsellampe lyser, viser seg derimot å ha en sammenheng med utsettelsesatferd, der de med utsettelsesatferd er dårligere på å følge opp varsellampene sammenlignet med de som ikke utsetter lite. Dette kan ha en sammenheng med Ajzen (1991) sin påstand om tilgjengelige ressurser. Det å ha bilen på verksted for å utføre service eller kjøpe nye dekk, er handlinger som krever penger. Det koster å ha service på bilen og det koster penger for nye dekk, dette kan også være grunnen til at påstanden ”Jeg kjører ikke med utslitte dekk” ikke indikerer noen forskjell mellom nivåene av utsettelsesatferd, men allikevel har en sammenheng med utsettelsesatferd. I lys av Ajzen (1991) sin teori, kreves det ikke bare motivasjon for å utføre en handling, men ressursene må være tilgjengelige. Man kan anta at alle, eller de fleste har en intensjon og motivasjon for å holde kjøretøyet i teknisk god stand, samt at de ønsker å holde kjøretøyet vedlike. Siden dette kreves ressurser, er det imidlertid ikke sikkert at dette blir gjennomført i henhold til Ajzen (1991), TPB. I følge denne teorien, er det dermed ikke sikkert at det er utsettelsesatferden som har ”skylden” i at kjøretøyet ikke blir holdt ved like og ikke er i teknisk god stand. Det kan være at de med utsettelsesatferd også har en intensjon eller motivasjon til å gjøre dette, men at de på grunn av manglende eller ikke tilgjengelige ressurser ikke kan utføre dette.

På en annen side hevder Wilde (1995) i sin RHT at man kan få et gode ved å ikke utføre en gitt handling. Det å kunne få et gode, gjør at mennesker villige til å utsette seg for risiko (Wilde, 1989; Adams, 1995). Ved å ikke utføre service, eller kjøpe nye dekk vil man kunne oppnå goder, ved at man kanskje har mer penger til andre ting som er høyere prioritert enn sikkerhet og vedlikehold av bil. Det samme kan gjelde de handlinger som krever tid og kunnskap for å utføre, der et gode eksempelvis kan være å få bedre tid til andre gjøremål som er mer verdsatt eller interessante. I følge denne teorien kan et gode medføre at man er villig til å utsette seg for større risiko. Her veier man fordeler og ulemper ved å utføre en konkret handling. Alle kan i følge denne teorien, uavhengig om de har utsettelsesatferd eller ikke, være fristet til å ta en større risiko og få et gode.

I følge Keinan og Bareby-Meyer (2012) og ”passive risk taking” er det bare å utføre disse handlingene, det er jo ingen som vil angre på at de for eksempel bytter dekk, sender bilen på service, bruker tid på å sette seg inn i førerstøttesystemene, børste snø fra taket eller ta en bremse test når man er usikker på veigrepet. Ingen vil angre på dette, men ved å være passiv og ikke gjøre noe, kan det føre til anger. Teorien hevder at negative utfall av en handling ikke blir hensyntatt i teorien, men når det gjelder trafiksikkerhet så er marginene så små slik at en negativ konsekvens av å være passiv, er likestilt med positiv eller nøytral konsekvens.

### **Hastighet og kjøreatferd**

Når det gjelder påstandene som omhandler atferd og hastighet, skriver Ajzen (1991) at mennesket må ha valgmuligheten om å utføre handlingen eller ikke, altså en viljebestemt kontroll. Det vil si at de som kjører for fort uten å tenke over det utfører en ubevisst handling (Vaa, 2004; Backer- Grøndahl, 2009), og vil dermed ikke falle inn under denne teorien, da den krever en viljebestemt kontroll og en ubevissthandling er ikke viljebestemt. Alle trafikanter har valgmuligheter, enten utfører man handlingene som nevnt i påstandene - eller ikke, da med noen unntak som kan tenkes å kunne være ubevisste handlinger. Hastighet er som nevnt en av dem, og jeg kan anta at påstanden med å kjøre med begge hendene på rattet, også tidvis kan komme i denne kategorien over ubevisste handlinger. Ut ifra resultatene fra undersøkelsen er det vanskelig å undersøke sammenhengen mellom utsettelsesatferd og risikoatferd som skjer ubevisst, og jeg vil derfor ikke behandle dette videre

Som nevnt, i Ajzen (1991) er en handling styrt av motivasjon, intensjon og viljebestemt kontroll. I tillegg er opplevd atferdskontroll en viktig faktor i denne teorien, opplevd kontroll

ansees å være viktigere enn reell kontroll for å utføre en handling (Ajzen, 1991). De som opplever at de har kontroll over kjøretøyet mens de leser SMS, ringer, har en opplevd kontroll over hastigheten og føret, og vil da med større sannsynlighet utføre handlingen. Det er altså den subjektive følelsen for kontroll som er avgjørende om en handling blir utført. Jeg har ikke data som kan bekrefte eller avkrefte at de med utsettelsesatferd for eksempel kjører for fort eller leser SMS, og føler at de har kontroll, og vil derfor ikke gå inn på det. Uavhengig av innhentet data, kan opplevd kontroll være en faktor som gjør at noen velger å utføre mer risikofylte handlinger i trafikken. Argumentet om opplevd kontroll støttes av Näätänen og Summala (1976) og «Zero risk theory», hevdes det at det er den subjektive følelsen for risiko som avgjør om man er villig til å utsette seg for mer reell risiko. Hvert individ har sin subjektive følelse for hva som er risikofyllt, og vil i følge teorien søke mot en subjektiv null risiko. Ut ifra dette kan man anta at de med utsettelsesatferd har en lavere terskel for hva som er risikofyllt reelt sett. Ut ifra resultatene kjører de med utsettelsesatferd i stor grad fortere og de har en mer offensiv kjørestil. De kjører med mindre avstand til forankjørende og de bruker oftere telefonen under kjøring, i tillegg til at de har en mer aggressiv atferd ved at de lar seg bli provosert av andre trafikanter. Som tidligere påpekt er dette risikofyllt atferd (Olson, Hanowski, Hickman og Bocanegra, 2009; Sagberg, 2016a; Sagberg og Sundfør, 2016; Ulleberg og Rundmo, 2003). Man kan jo da anta at de med utsettelsesatferd har en annen opplevd følelse av risiko, enn de som ikke har utsettelsesatferd og vil derfor være av betydning om man utfører en handling eller ikke.

På den andre siden, kan den subjektive følelsen for risiko (Näätänen og Summala, 1976) eller opplevd kontroll (Ajzen, 1991) ikke være tilstede, og de kan føle risiko og ikke ha kontroll, men velger allikevel å utføre handlingen fordi de ønsker å oppnå et gode i henhold til RHT teorien (Wilde, 1989; Adams, 1995). Uavhengig av subjektiv følelse for risiko eller opplevd kontroll, velger man å utsette seg for risiko på bakgrunn av at ”godene” er mer verdt (Wilde, 1989; Adams, 1995). Som tidligere nevnt vil noen mennesker lage «private regler» (Vaa, 2004) slik at de selv kan rettferdiggjøre ovenfor seg selv å kjøre for fort, dette støttes ikke av RHT teorien. I RHT hevdes det at den forventede kostnaden ved økt risiko for fartsbøter ikke er av stor betydning når mennesker vurderer om de skal utsette seg for en økende risiko (Wilde, 1989; Adams, 1995). Det som er avgjørende er hvorvidt mennesker er villige til å utsette seg for økt risiko, er de forventede godene eller belønningen av handlingen. Det vil si at i følge RHT teorien vil mennesker kjøre for fort for å oppnå et gode, og man kan anta at det

blant annet kan være å komme seg fortere frem. En med utsettelsesatferd er i følge undersøkelsen i tidsnød, og man kan jo derfor anta at et gode for dem er å komme tidsnok, eller fortere frem. De vil da være mer villig til å utsette seg for risiko i følge teorien. Dette blir igjen en antakelse, da undersøkelsen ikke gir svar på intensjonen til hastighetsoverskridelsen, eller annen risikoatferd i trafikken. En annen faktor som kan være avgjørende for beslutningen om å utsette seg for risiko er den forventede kostnaden eller ulempen ved et tryggere og sikrere alternativ (Wilde, 1998). Wilde (1998) nevner blant annet det å bli kalt feig som en kostnad eller ulempe ved et tryggere alternativ og som kan være av betydning i beslutningen om å utsette seg for risiko eller ikke. Dette støttes imidlertid ikke av min undersøkelse, i følge resultatet mitt ble ikke utvalget påvirket av passasjerer til å kjøre for fort og således vil ikke dette være en forklaring for handlinger med eksponert risiko i trafikken.

### **Slettede påstander og påstander som ikke korrelerer med utsettelsesatferd**

I undersøkelsen var det flere påstander som ble fjernet, på bakgrunn av at det ikke var noen variasjon i utvalget (se tabell 1). Her var det nesten sammenfallende svar blant deltakerne. Ser man disse påstandene i lys av RHT og TPB teorien kan man anta at de ikke oppfyller kravene til et gode som er verdt å ta risikoen for. Deltakerne anser muligens risikoen for stor, til at de ønsker den forventede belønningen som eventuelt er til stede (Wilde, 1989; Ajzen, 1991; Adams, 1995). Til eksempel viser resultatet at utvalget lar bilen stå hvis de ser at det er glatt eller snø på veien og de har sommerdekk på bilen. De vurderer da at belønningen eller godene som innebærer å benytte seg av kjøretøyet ikke er store nok, sett opp mot den økte risikoen å kjøre med sommerdekk på dette føret innebærer. I følge TPB legges det også til grunn adferdskontroll for å utføre handlinger. Slik teorien er fremstilt, har nok ikke deltakerne den subjektive følelsen for kontroll og derfor unnlater å utføre handlingen. Dette støttes også av Näätänen og Summala (1976) Zero risk Theory, hvor det legges til grunn en subjektiv nullrisiko følelse for en handling.

Ett overraskende funn var at det ikke var noe variasjon i påstanden som går på snø- og isskraping av frontruten på vinteren. Før undersøkelsen hadde jeg en antakelse om at de med utsettelsesatferd var sløvere på dette punktet. Det viste seg å ikke stemme og deltakerne svarte at dette var de nøye med. Dette kan også sees i lys av TPB og RHT teorien, og godene og belønningen man kanskje kan oppnå ved å ikke skrape hele ruten, er for små, i forhold til risikoen de anser det er å kjøre med nediset frontrute. Den subjektive følelsen av risiko ved å ha en atferd som beskrevet i påstandene er for høy, og deltakerne vil da gjøre tiltak for å

redusere denne risikoen (Näätänen og Summala, 1976). For eksempel vil det å kjøre mot påbudt kjøreretning eller kjøre på rødt lys, kan bli vurdert til en så stor risiko at det ikke er verdt å gjennomføre.

Et interessant funn er at deltakerne ikke kjører i ruspåvirket tilstand, men de med utsettelsesatferd er mindre nøye med kjøring ”dagen derpå” til de er sikre på at alkoholen er ute av kroppen. Som nevnt tidligere i oppgaven viser tallene fra Nasjonalt Folkehelseinstitutt (2015) at mistanke om ruspåvirket kjøring er økende. I lys av RHT og TPB teorien vil man kunne anta at noen personer kanskje ser på det som en gode eller belønning å kunne benytte seg av kjøretøyet dagen etter en fest, enten det er for å komme seg hjem eller kjøpe mat eller et annet ærend. Adams (1995) hevder at alle er tilbøyelige til å ta risiko for å få belønning. En annen forklaring på dette i lys av TPB og «Zero risk theory», kan være at den subjektive følelsen av beruselse ikke er tilstede. Hvis en person ikke føler seg beruset selv om vedkommende drakk alkohol kvelden i forveien, vil det i følge teorien være større muligheter for at denne personen utfører handlingen, fordi man da har opplevd kontroll. Dette er i tråd med Wilde (1989) sin beskrivelse av risiko som et termometer, noen synes det er kaldt og andre varmt – noen føler en risiko for å være beruset andre ikke. Denne subjektive følelsen for risiko, støttes av Summala og Näätänen (1976) som hevder at bilister ønsker å tilfredsstille sine behov, uten risiko for trafikkulykke. Hvis personen som har drukket, ikke føler seg beruset eller har en subjektiv følelse av at vedkommende kan blir involvert i en trafikkulykke, vil denne personen, i følge teorien, sette seg i bilen og kjøre.

Noen påstander hadde variasjon i utvalget, men de ble ikke fjernet, selv om det viste seg at disse ikke hadde sammenheng med utsettelsesatferd. Dette var påstandene: ”Jeg kjører aldri på gult trafikklys”, ”Jeg passer på at jeg ikke kjører i blindsonen til andre kjøretøy” og ”Jeg ville aldri kjørt bil hvis jeg gikk på medisiner som var merket med rød trekant”, i tillegg til den som allerede er nevnt, ”Jeg sjekker alltid varsellampene i bilen før jeg kjører”. Det vil si at flere i utvalget anså dette som en akseptabel risiko slik at de kunne utføre handlingen, men her kan jeg ikke predikere at handlingen skyldes utsettelsesatferd, men kan anta at atferden kan forklares av teorien. Her er det individuelt med tanke på hva som er subjektiv følelse for risiko og opplevd kontroll, og derfor variasjon i utvalget.

## 7 Avslutning og konklusjon

I denne oppgaven har jeg undersøkt om utsettelsesatferd fører til en økt risikoatferd i trafikken og en høyere risiko for at ulykker oppstår. Hovedfunnet mitt og svar på problemstillingen er at de med utsettelsesatferd viser seg å ha en økt risikoatferd i trafikken og dermed får en høyere risiko for trafikkulykker. De med utsettelsesatferd er oftere i tidsnød når de kjører bil slik at de tillater seg å utsette seg for mer risiko. Tatt i betraktning Carlbring og Rozental (2013) påstand om at ca. 50 % av studentpopulasjonen har utsettelsesatferd og 15-20 % av den voksne populasjonen har den samme atferden, vil det si at undersøkelsen potensielt er signifikant for veldig mange bilførere, uten at jeg kan generalisere. Jeg kan anta at resultatene her også er en tendens blant en stor del av befolkningen som har utsettelsesatferd.

Ut ifra teorien, kan noe av atferden skyldes mangel på ressurser (tid, penger, kunnskap) (Ajzen, 1991) slik at man derfor ikke leverer bilen på til eksempel service. Teorien trekker også frem ønsket om belønning som en faktor for å utsette seg for mer risiko (Wilde, 1989; Ajzen, 1991; Adams, 1995). Jeg kan ikke predikere om de med utsettelsesatferd har et sterkere ”belønningsønske” enn andre. Andre forklaringselementer til at noen velger å utsette seg for en høyere risiko i trafikken, er opplevd kontroll, de anser det ikke som risikofylt og derfor velger å utsette seg for dette (Ajzen, 1991; Summala og Näätäen, 1976). Uavhengig om teorien kan forklare noe av handlingsmønsteret, viser resultatet at de med utsettelsesatferd har en økt risikoatferd i trafikken som genererer større risiko for trafikkulykker.

Resultatene viser er det en overordnet korrelasjon mellom utsettelsesatferd og risikoatferd i trafikken uavhengig av type trafikkatferd, som da er svaret på mitt første forskningsspørsmål.

Et annet viktig funn, var at det var en forskjell mellom de som hadde høyere grad av utsettelsesatferd, og de med en lavere grad av utsettelsesatferd. Det viste seg at de med en høyere grad av utsettelsesatferd generelt tenderte til en økende grad av risikoatferd i trafikken, og derfor kan sies å være mer utsatt for risiko for trafikkuhell enn de som utsetter lite, som er svar på mitt andre forskningsspørsmål.



## 7.1 Forslag til videre forskning

På bakgrunn av funnene som fremkommer i arbeidet med denne oppgaven, vil jeg presentere noen forslag til videre forskning som jeg mener kan være interessante. Jeg ser også verdien av å kartlegge dette temaet enda mer, og kanskje utvide eksisterende teorier. Det vil være av interesse å se på sammenhengen mellom altruisme og utsettelsesatferd; aggresjon og utsettelsesatferd og spenningssøking og utsettelsesatferd. Har de med utsettelsesatferd en lavere eller høyere grad av altruisme, aggresjon eller spenningssøking? Dette for eventuelt å tilegne utsettelsesatferd som en egenskap i Ulleberg (2002) sin kategorisering av unge bilførere eller analysere hvilke grupper som har utsettelsesatferd og i hvor stor grad de har utsettelsesatferd. Tatt i betraktning at ca. 50 % av student populasjonen har utsettelsesatferd (Carlbring og Rozental, 2013), vil denne egenskapen være av betydning for de ulike kategoriene.

Det har vist seg i denne undersøkelsen og tidligere forskning at den subjektive følelsen for risiko og opplevd kontroll er av betydning for risikoatferd og trafikksikkerheten. Det vil derfor være aktuelt å se på om de med utsettelsesatferd har en annen subjektiv følelse for risiko enn de som ikke har utsettelsesatferd. Det har også vist seg i vegtrafikken, og da spesielt med tanke på hastighet, at personer har konstruert ”private regler” (Vaa, 2004) og argumenterer for hastighetsoverskridelsen (Backer- Grøndahl, 2009) for å rettferdiggjøre egen atferd. Det vil da være av interesse å se om de med utsettelsesatferd oftere benytter seg slike «private regler» og argumenter, og i hvilken grad de rettferdiggjør egne handlinger med dette. Teorien tilsier også at en belønning eller et gode kan være tungtveiende slik at man er villig til å utsette seg for økt risiko. Det vil være interessant å undersøke hvor denne grensen går, og hva som er akseptabel risiko for å oppnå et gode?

Det har også i tidligere forskning blitt avdekt at distraksjoner, da spesielt indre distraksjoner som for eksempel at dagdrømming er en årsaksfaktor til trafikkuhell (Sagberg, 2016a). Det vil da være interessant å undersøke videre om indre distraksjon er mer utbredt blant personer med utsettelsesatferd, og videre om dette resulterer til ubevisste handlinger. Det har blitt påstått i tidligere forskning at noen kjører for fort helt ubevisst (Vaa, 2004; Backer- Grøndahl, 2009).

## 8 Vedlegg

Tabell 6: Ulovlig forbikjøring med motorvogn, forenklet forelegg kode ark GP 5066

kode	Ulovlig forbikjøring med motorvogn
05A	Til høyre T § 12 nr.1
05B	Like foran eller i veikryss, eller hvor sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte T §12 nr. 5
05C	Foran gangfelt T § 12 nr. 6
05D	Ved å ikke ha forvissnet seg om at 1. Den forankjørende ikke har gitt tegn om forbikjøring, eller 2. Ingen bakenfor kjørende har begynt å kjøre forbi han T §12 nr. 2
05E	I strid med trafikkskilt 334 ”forbikjøring forbudt” S §8
05F	I strid med trafikkskilt 335 ”forbikjøring forbudt med lastebil” S § 8

Tabell 7: Antall innrapporterte ulykker til Finans Norge, kategoriserte ulykker fra 2012-2015

Type \ År	2012	2013	2014	2015
	Antall/ %	Antall/ %	Antall/ %	Antall/ %
Kryssende kjøreretninger i kryss	26 893 / 7.4 %	28 169 / 7.0%	21 222 / 6.2 %	19 805 / 5.8 %
Møtende kjøreretninger i kryss	2 292 / 0.6 %	2 871 / 0.7 %	2 073 / 0.6 %	2 179 / 0.6 %
Parallele kjøreretninger i kryss	1 757 / 0.5 %	1 928 / 0.5 %	1 412 / 0.4 %	1 716 / 0.5 %
Påkjørt bakfra	50 499/13.9 %	53 330 / 13.2 %	42 532 / 12.4 %	39 724 / 11.6 %
Forbikjøring	10 231 / 2.8 %	11 125 / 2.8 %	9 355 / 2.7 %	8 637 / 2.5 %
Møte ulykke	16 196 / 4.5 %	17 397 / 4.3 %	14 704 / 4.3 %	12 761 / 3.7 %
Rygging	61 824/17.1 %	68 564 / 17.0 %	56 537 / 16.5 %	54 777 / 16.0 %
Påkjørt parkert kjøretøy	62 872/17.4 %	70 084 / 17.4 %	61 725 / 18.0 %	62 885 / 18.3 %
Eneulykke	77 488/21.4 %	91 480 / 22.7 %	80 786 / 23.6 %	83 075 / 24.2 %
Påkjørsel av fotgjenger/ syklist	1 063 / 0.3 %	1 297 / 0.3 %	1 161 / 0.3 %	1 019 / 0.3 %
Annen ulykkestype	29 821 / 8.2 %	30 899 / 7.7 %	26 265 / 7.7 %	30 108 / 8.8 %
Rundkjøring	3 483 / 1.0 %	4 076 / 1.0 %	3 222 / 0.9 %	3 220 / 0.9 %
Ukjent/ uoppgjort	17 791 / 4.9 %	22 500 / 5.6 %	21 345 / 6.2 %	22 891 / 6.7 %
Sum	362211/100 %	403 719 / 100 %	342 337 / 100 %	342 798 / 100 %

Tabell 8: Bilbestand og folkemengde etter fylke i 2015

Svalbard er ekskludert, tabellen omfatter personbiler (eksklusiv ambulanser) samt varebiler med totalvekt mindre enn 3.5 tonn.

<b>Fylke</b>	<b>Bilbestand 31 des. 2015</b>	<b>Folkemengde 1 jan 2016</b>	<b>Biler per 1000 innbygger 31 Des</b>
Østfold	168 488	289 867	581
Akershus	383 099	594 533	644
Oslo	352 545	658 390	535
Hedmark	133 964	195 356	686
Oppland	127 659	188 953	676
Buskerud	185 011	277 684	666
Vestfold	142 719	244 967	583
Telemark	104 843	172 494	608
Aust – Agder	69 253	115 785	598
Vest – Agder	98 577	182 701	540
Rogaland	259 364	470 175	552
Hordaland	263 246	516 497	510
Sogn og Fjordane	65 061	109 530	594
Møre og Romsdal	158 265	265 290	597
Sør – Trøndelag	167 353	313 370	534
Nord – Trøndelag	83 933	136 399	615
Nordland	139 061	241 906	575
Troms	93 051	164 330	566
Finmark	43 305	75 758	572

(tall hentet fra SSB.no, 2016)

Tabell 9: Gjennomsnitt og standardavvik for påstander angående trafikksikkerhet, n = 551

I hvilken grad stemmer påstandene for deg?	N	Gjennomsnitt	Standardavvik
Jeg kjører ikke med dårlige vindusviskere	550	4.77	1.693
Jeg kjører ikke med skitten frontrute	550	5.11	1.644
Det hender at jeg kjører bil selv om jeg vet at et av lysene på bilen ikke virker.	549	4.01	2.070
Jeg kjører aldri med skitne frontlykter.	549	3.87	1.690
Jeg kjører ikke med utslitte dekk.	545	5.33	1.737
Jeg sjekker alltid varsellampene i bilen før jeg kjører.	549	4.89	2.101
Jeg kjører ikke med vinterdekk uten at kjøreforholdene tilsier det.	547	4.35	1.817
Hvis en varsellampe lyser i bilen, så får jeg alltid utbedret feilen.	550	5.41	1.645
Jeg er tidlig ute med å sende bilen på EU-kontroll.	549	4.71	1.804
Jeg følger anbefalte servicer på bilen.	546	5.07	1.835
Jeg passer på at jeg kjører med riktig lufttrykk i dekkene.	547	4.87	1.644
Jeg er som oftest ute i god tid når jeg bruker bilen.	550	4.46	1.669
Jeg skraper alle rutene i bilen for is og snø før jeg kjører.	551	5.71	1.569
Jeg er nøye med å påse at jeg ikke har løse gjenstander liggende i bilen.	551	3.54	1.710
Jeg overskrider så godt som aldri fartsgrensen.	548	4.07	1.789
Jeg bruker alltid handsfree hvis jeg snakker i mobil mens jeg kjører.	549	4.58	2.126
Jeg leser aldri SMS mens jeg kjører.	550	4.73	2.005
Det hender at jeg spiser, sminker meg, leser dokumenter eller lignende mens jeg kjører.	548	2.72	1.945
Jeg kjører aldri på gult trafikklys.	546	4.22	1.764
Ved snøfall er jeg nøye med å børste bort all snøen på taket.	549	4.85	1.827
Jeg har aldri kjørt "dagen derpå" uten å være sikker på at jeg ikke har alkohol i blodet.	550	5.41	1.820
Jeg passer på at jeg ikke kjører i blindsonen til andre kjøretøy.	550	4.79	1.603

Jeg holder alltid god avstand til bilen foran meg.	551	5.56	1.345
Jeg ville aldri kjørt bil hvis jeg gikk på medisiner som var merket med rød trekant.	550	6.23	1.416
Jeg tilpasser alltid farten etter vær- og kjøreforholdene.	550	6.24	.936
Jeg tar jevnlige bremsetester når jeg er usikker på veigrepet.	551	5.28	1.574
Jeg kjører alltid med begge hendene på rattet.	551	3.61	1.839
Jeg kjører ikke med høy musikk i bilen.	551	3.23	1.870
Jeg vet hvordan jeg skal reagere når førerstøtte systemene blir aktivert.	547	4.65	1.964
Jeg kjører ofte over 10 km/t over fartsgrensen i tettbygdstrøk (< 60 sone).	551	2.74	1.823
Jeg kjører ofte over 15 km/t fortere enn fartsgrensen på landevei (> 70 sone).	551	3.19	1.905
Jeg kjører ofte over 20 km/t fortere enn fartsgrensen på motorveien (> 90 sone).	550	2.80	1.875
Jeg lar meg ofte provosere av andre trafikanter slik at kjøreatferden min endres.	551	3.04	1.739
Jeg har ofte en offensiv kjøreatferd.	547	3.14	1.744
Jeg skrenser aldri med vilje når jeg kjører bil.	551	5.52	2.041

$\alpha = 0.71$

Tabell 10: Resultater av ANOVA test for hver av påstandene med IPS nivå

I hvilken grad stemmer påstandene for deg?	IPS nivå	N	Gjennomsnitt	Standardavvik	F- verdi
Jeg kjører ikke med dårlige vindusviskere	1	90	5,40	1,634	(2,547) 10,782
	2	370	4,75	1,656	
	3	90	4,26	1,726	
	total	550	4,77	1,693	
Jeg kjører ikke med skitten frontrute	1	90	5,40	1,785	(2,547) 2,693
	2	370	5,11	1,607	
	3	90	4,83	1,616	
	total	550	5,11	1,644	
Det hender at jeg kjører bil selv om jeg vet at et av lysene på bilen ikke virker.	1	90	3,71	2,189	(2,546) 5,513
	2	369	3,93	2,012	
	3	90	4,64	2,084	
	total	549	4,01	2,07	

Jeg kjører aldri med skitne frontlykter.	1	90	4,13	1,897	
	2	369	3,95	1,604	
	3	90	3,28	1,703	
	total	549	3,87	1,69	(2,546) 7,145
Jeg kjører ikke med utslitte dekk.	1	89	5,55	1,989	
	2	368	5,34	1,682	
	3	88	5,05	1,674	
	total	545	5,33	1,737	(2,542) 1,909
Jeg sjekker alltid varsellampene i bilen før jeg kjører.	1	89	5,08	2,282	
	2	370	4,88	2,072	
	3	90	4,78	2,043	
	total	549	4,89	2,101	(2,546) ,491
Jeg kjører ikke med vinterdekk uten at kjøreforholdene tilsier det.	1	90	4,71	1,984	
	2	368	4,29	1,783	
	3	89	4,19	1,751	
	total	547	4,35	1,817	(2,544) 2,307
Hvis en varsellampe lyser i bilen, så får jeg alltid utbedret feilen.	1	89	6,11	1,36	
	2	371	5,37	1,635	
	3	90	4,87	1,717	
	total	550	5,41	1,645	(2,547) 13,735
Jeg er tidlig ute med å sende bilen på EU-kontroll.	1	88	5,4	1,817	
	2	371	4,7	1,702	
	3	90	4,11	1,986	
	total	549	4,71	1,804	(2,546) 11,804
Jeg følger anbefalte servicer på bilen.	1	89	5,4	1,958	
	2	368	5,13	1,754	
	3	89	4,49	1,931	
	total	546	5,07	1,835	(2,543) 6,153
Jeg passer på at jeg kjører med riktig lufttrykk i dekkene.	1	90	5,34	1,67	
	2	367	4,93	1,562	
	3	90	4,14	1,839	
	total	547	4,87	1,664	(2,544) 13,017
Jeg er som oftest ute i god tid når jeg bruker bilen.	1	90	5,17	1,595	
	2	370	4,51	1,579	
	3	90	3,58	1,729	
	total	550	4,46	1,669	(2,547) 22,406
Jeg skrapet alle rutene i bilen for is og snø før jeg kjører.	1	90	6,12	1,46	
	2	371	5,67	1,554	
	3	90	5,43	1,67	

	total	551	5,71	1,569	(2,548) 4,665
Jeg er nøye med å påse at jeg ikke har løse gjenstander liggende i bilen.	1	90	3,87	1,996	
	2	371	3,65	1,606	
	3	90	2,74	1,604	
	total	551	3,54	1,71	(2,548) 12,652
Jeg overskrider så godt som aldri fartsgrensen.	1	90	4,3	1,757	
	2	368	4,13	1,724	
	3	90	3,61	2,015	
	total	548	4,07	1,789	(2,545) 3,918
Jeg bruker alltid handsfree hvis jeg snakker i mobil mens jeg kjører.	1	90	5,21	1,98	
	2	370	4,58	2,071	
	3	89	3,92	2,317	
	total	549	4,58	2,126	(2,546) 8,458
Jeg leser aldri SMS mens jeg kjører.	1	90	5,38	1,929	
	2	371	4,77	1,888	
	3	89	3,88	2,27	
	total	550	4,73	2,005	(2,547) 13,416
Det hender at jeg spiser, sminker meg, leser dokumenter eller lignende mens jeg kjører.	1	89	2,29	1,884	
	2	371	2,73	1,908	
	3	88	3,09	2,093	
	total	548	2,72	1,945	(2,545) 3,793
Jeg kjører aldri på gult trafikklys.	1	90	4,41	1,931	
	2	367	4,2	1,652	
	3	89	4,08	2,024	
	total	546	4,22	1,764	(2,543) ,832
Ved snøfall er jeg nøye med å børste bort all snøen på taket.	1	90	5,3	1,783	
	2	370	4,8	1,744	
	3	89	4,61	2,13	
	total	549	4,85	1,827	(2,546) 3,678
Jeg har aldri kjørt "dagen derpå" uten å være sikker på at jeg ikke har alkohol i blodet.	1	90	5,96	1,655	
	2	370	5,39	1,739	
	3	90	4,97	2,159	
	total	550	5,41	1,82	(2,547) 6,878
Jeg passer på at jeg ikke kjører i blindsonen til andre kjøretøy.	1	90	4,77	1,848	
	2	370	4,86	1,476	
	3	90	4,51	1,819	
	total	550	4,79	1,603	(2,547) 1,750
Jeg holder alltid god avstand til bilen foran meg.	1	90	5,86	1,25	
	2	371	5,56	1,329	

	3	90	5,27	1,452	
	total	551	5,56	1,345	(2,548) 4,363
Jeg ville aldri kjørt bil hvis jeg gikk på medisiner som var merket med rød trekant.	1	90	6,51	1,274	
	2	370	6,23	1,33	
	3	90	5,98	1,805	
	total	550	6,23	1,416	(2,547) 3,229
Jeg tilpasser alltid farten etter vær- og kjøreforholdene.	1	90	6,5	0,864	
	2	370	6,26	0,871	
	3	90	5,9	1,152	
	total	550	6,24	0,936	(2,547) 9,836
Jeg tar jevnlige bremsetesten når jeg er usikker på veigrepet.	1	90	5,77	1,461	
	2	371	5,25	1,569	
	3	90	4,97	1,611	
	total	551	5,28	1,574	(2,548) 6,293
Jeg kjører alltid med begge hendene på rattet.	1	90	4,28	1,914	
	2	371	3,64	1,771	
	3	90	2,86	1,784	
	total	551	3,61	1,839	(2,548) 14,189
Jeg kjører ikke med høy musikk i bilen.	1	90	3,62	1,981	
	2	371	3,27	1,828	
	3	90	2,7	1,826	
	total	551	3,23	1,87	(2,548) 5,776
Jeg vet hvordan jeg skal reagere når fører støtte systemene blir aktivert.	1	89	5,01	1,939	
	2	369	4,61	1,911	
	3	89	4,47	2,175	
	total	547	4,65	1,964	(2,544) 1,966
Jeg kjører ofte over 10 km/t over fartsgrensen i tettbygdstrøk (< 60 sone).	1	90	2,28	1,676	
	2	371	2,82	1,785	
	3	90	2,88	2,054	
	total	551	2,74	1,823	(2,548) 3,559
Jeg kjører ofte over 15 km/t fortere enn fartsgrensen på landevei (> 70 sone).	1	90	2,7	1,845	
	2	371	3,23	1,879	
	3	90	3,5	1,996	
	total	551	3,19	1,905	(2,548) 4,324
Jeg kjører ofte over 20 km/t fortere enn fartsgrensen på motorveien (> 90 sone).	1	89	2,39	1,862	
	2	371	2,82	1,822	
	3	90	3,13	2,046	
	total	550	2,8	1,875	(2,547) 3,573
Jeg lar meg ofte provosere av andre trafikanter	1	90	2,43	1,696	



slik at kjøreatferden min endres.	2	371	3,13	1,692	
	3	90	3,28	1,854	
	total	551	3,04	1,739	(2,548) 7,019
Jeg har ofte en offensiv kjøreatferd.	1	89	2,58	1,671	
	2	368	3,21	1,704	
	3	90	3,39	1,882	
	total	547	3,14	1,744	(2,544) 5,848
Jeg skrenser aldri med vilje når jeg kjører bil.	1	90	5,79	2,042	
	2	371	5,58	1,979	
	3	90	5,01	2,226	
	total	551	5,52	2,041	(2,548) 3,773

Kritiske verdier i F- fordeling når  $\alpha = .05 = p < 0.05$  :  $df_F = (df_b, df_w) = (2, \infty) = (3.00)$  og  $\alpha = .01 = p < 0.01$  :  $df_F = (df_b, df_w) = (2, \infty) = (4.61)$ .

## 8.1 Kategoriseringen av trafikksikkerhets elementer med gjennomsnitt og standardavvik og korrelasjon med IPS

Tabell 11: kategori: kjøretøyets tekniske stand med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS

Påstand	N	Gjennomsnitt	Standardavvik	Korrelasjon med IPS
Jeg kjører ikke med utslitte dekk.	545	5.33	1.737	-.0092*
Jeg sjekker alltid varsellampene i bilen før jeg kjører.	549	4.89	2.101	-.002
Hvis en varsellampe lyser i bilen, så får jeg alltid utbedret feilen.	550	5.41	1.645	-.245**
Jeg er tidlig ute med å sende bilen på EU-kontroll.	549	4.71	1.804	-.219**
Jeg følger anbefalte servicer på bilen.	546	5.07	1.835	-.131**
Jeg passer på at jeg kjører med riktig lufttrykk i dekkene.	547	4.87	1.644	-.222**
Jeg vet hvordan jeg skal reagere når førerstøtte systemene blir aktivert.	547	4.65	1.964	-.098*

Cronbachs  $\alpha = 0.67$  \* = statistisk signifikant på  $p = < 0.05$  nivå \*\* = statistisk signifikant på  $p = < 0.01$  nivå

Tabell 12: Kategori: vedlikehold av kjøretøy med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS

Påstand	N	Gjennomsnitt	Standardavvik	Korrelasjon med IPS
Jeg kjører ikke med dårlige vindusviskere	550	4.77	1.693	-.199**
Jeg kjører ikke med skitten frontrute	550	5.11	1.644	-.130**
Jeg kjører aldri med skitne frontlykter.	549	3.87	1.690	-.143**
Jeg kjører ikke med vinterdekk uten at kjøreforholdene tilsier det.	547	4.35	1.817	-.108**
Jeg er som oftest ute i god tid når jeg bruker bilen.	550	4.46	1.669	-.309**
Jeg skraper alle rutene i bilen for is og snø før jeg kjører.	551	5.71	1.569	-.171**
Jeg er nøye med å påse at jeg ikke har løse gjenstander liggende i bilen.	551	3.54	1.710	-.202**
Ved snøfall er jeg nøye med å børste bort all snøen på taket.	549	4.85	1.827	-.154**
Jeg har aldri kjørt "dagen derpå" uten å være sikker på at jeg ikke har alkohol i blodet.	550	5.41	1.820	-.164**
Jeg tar jevnlige bremsetester når jeg er usikker på veigrepet.	551	5.28	1.574	-.127**
Jeg kjører ikke med høy musikk i bilen.	551	3.23	1.870	-.125**

Cronbachs  $\alpha = 0.76$  \* = statistisk signifikant på  $p < 0.05$  nivå \*\* = statistisk signifikant på  $p < 0.01$  nivå

Tabell 13: Kategori: trafikkatferd med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS

Påstand	N	Gjennomsnitt	Standardavvik	Korrelasjon med IPS
Jeg overskrider så godt som aldri fartsgrensen.	548	4.07	1.789	-.132**
Jeg bruker alltid handsfree hvis jeg snakker i mobil mens jeg kjører.	549	4.58	2.126	-.207**
Jeg leser aldri SMS mens jeg kjører.	550	4.73	2.005	-.215**
Jeg kjører aldri på gult trafikklys.	546	4.22	1.764	-.058
Jeg passer på at jeg ikke kjører i blindsonen til andre kjøretøy.	550	4.79	1.603	-.073
Jeg holder alltid god avstand til bilen foran meg.	551	5.56	1.345	-.165**

Jeg ville aldri kjørt bil hvis jeg gikk på medisiner som var merket med rød trekant.	550	6.23	1.416	-.081
Jeg tilpasser alltid farten etter vær- og kjøreforholdene.	550	6.24	.936	-.158**
Jeg kjører alltid med begge hendene på rattet.	551	3.61	1.839	-.216**
Jeg skrenser aldri med vilje når jeg kjører bil.	551	5.52	2.041	-.112**

Cronbachs  $\alpha = 0.75$  \* = statistisk signifikant på  $p = < 0.05$  nivå \*\* = statistisk signifikant på  $p = < 0.01$  nivå

Tabell 14: Kategori: Hastighet/ aggressiv atferd med gjennomsnitt, standardavvik og korrelasjon med IPS

Påstand	N	Gjennomsnitt	Standardavvik	Korrelasjon med IPS
Det hender at jeg kjører bil selv om jeg vet at et av lysene på bilen ikke virker.	549	4.01	2.070	.170**
Det hender at jeg spiser, sminker meg, leser dokumenter eller lignende mens jeg kjører.	548	2.72	1.945	.146**
Jeg kjører ofte over 10 km/t over fartsgrensen i tettbygdstrøk (< 60 sone).	551	2.74	1.823	.135**
Jeg kjører ofte over 15 km/t fortere enn fartsgrensen på landevei (> 70 sone).	551	3.19	1.905	.136**
Jeg kjører ofte over 20 km/t fortere enn fartsgrensen på motorveien (> 90 sone).	550	2.80	1.875	.133**
Jeg lar meg ofte provosere av andre trafikanter slik at kjøreatferden min endres.	551	3.04	1.739	.143**
Jeg har ofte en offensiv kjøreatferd.	547	3.14	1.744	.122**

Cronbachs  $\alpha = 0.74$  \* = statistisk signifikant på  $p = < 0.05$  nivå \*\* = statistisk signifikant på  $p = < 0.01$  nivå

## 9 Vedlegg II: Spørreskjema

Formålet med denne undersøkelsen er å bedre forstå risikoatferd i trafikken. Spørsmålene omhandler dine erfaringer og din atferd i trafikken. Det er frivillig å delta og du svarer helt anonymt. Undersøkelsen tar ca. 10-15 minutter. Trykk "neste" for å delta. Ved spørsmål kan du kontakte: Thomas Takada Mathisen, Masterstudent i Samfunnssikkerhet og miljø ved UiT - Norges arktiske universitet, [tma057@post.uit.no](mailto:tma057@post.uit.no).

Først litt om deg:

Kjønn:

- Kvinne
- Mann

Alder:

- 15-17
- 18-23
- 24-29
- 30-34
- 35-38
- 39-43
- 44-48
- 49-53
- 54-58
- 59-63
- 64-68
- >69

Bosted:

- Østfold
- Akershus
- Oslo
- Hedmark
- Oppland
- Buskerud
- Vestfold
- Telemark
- Aust-Agder
- Vest-Agder
- Rogaland
- Hordaland
- Sogn og Fjordane
- Møre og Romsdal
- Sør-Trøndelag
- Nord-Trøndelag
- Nordland
- Troms
- Finnmark

Hvor lenge har du hatt sertifikat på bil?

- Har ikke sertifikat.
- 1-2 år
- 3-5 år
- 5-10
- 10-15
- > 15

Nedenfor finner du noen utsagn som omhandler bilkjøring og bilhold. Det er ikke noen riktige og gale svar. Vi vil bare at du vurderer i hvilken grad påstandene under passer for deg.

	1) Passer ikke i det hele tatt	2	3	4	5	6	7) Passer svært godt
Jeg kjører ikke med dårlige vindusviskere.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører ikke med skitten frontrute.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg skifter til vinterdekk når kjøreforholdene tilsier det.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det hender at jeg kjører bil selv om jeg vet at et av lysene på bilen ikke virker.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører aldri med skitne frontlykter.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører ikke med utslitte dekk.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg sjekker alltid varsellampene i bilen før jeg kjører.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører ikke med vinterdekk uten at kjøreforholdene tilsier det.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvis en varsellampe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

lyser i bilen, så får jeg alltid utbedret feilen.							
Jeg er tidlig ute med å sende bilen på EU-kontroll.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg følger anbefalte servicer på bilen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg passer på at jeg kjører med riktig lufttrykk i dekkene.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er som oftest ute i god tid når jeg bruker bilen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	1) Passer ikke i det hele tatt	2	3	4	5	6	7) Passer svært godt
Om vinteren er jeg svært nøye med å skrape frontruten for is og snø før jeg kjører.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg skrapper alle ruten i bilen for is og snø før jeg kjører.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg er nøye med å påse at jeg ikke har løse gjenstander liggende i bilen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg overskrider så godt som aldri fartsgrensen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvis jeg har last i tilhenger eller på taket, så sikrer jeg den alltid godt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg bruker alltid handsfree hvis jeg snakker i mobil mens jeg kjører.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg leser aldri SMS mens jeg kjører.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det hender at jeg spiser, sminker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

<p>meg, leser dokumenter eller lignende mens jeg kjører.</p> <p>Jeg kjører aldri på rødt trafikklys.</p> <p>Jeg kjører aldri på gult trafikklys.</p> <p>Noen ganger kjører jeg "slalåm" mellom bilene foran meg for å komme fortere fram.</p> <p>Jeg kjører aldri mot påbudt kjøreretning.</p> <p>Ved snøfall er jeg nøye med å børste bort all snøen på taket.</p>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------



I hvilken grad stemmer påstandene for deg?

	1) Passer ikke i det hele tatt	2	3	4	5	6	7) Passer svært godt
Jeg er nøye med å plassere meg riktig inn i mot en rundkjøring eller veikryss.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg har aldri kjørt "dagen derpå" uten å være sikker på at jeg ikke har alkohol i blodet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg passer på at jeg ikke kjører i blindsonen til andre kjøretøy.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg sjekker alltid blindsonen før jeg bytter kjørefelt.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører aldri med tyngre henger enn bilen er godkjent for.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører aldri tyngre kjøretøy enn hva sertifikatet mitt tillater.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg holder alltid god avstand til bilen foran meg.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg ville aldri kjørt bil hvis jeg gikk på medisiner som var merket med rød trekant.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører aldri i ruspåvirket tilstand.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg tilpasser alltid farten etter vær- og	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

kjøreforholdene.							
Jeg tar jevnlig bremsetest når jeg er usikker på veigrepet.	○	○	○	○	○	○	○
Jeg kjører alltid med begge hendene på rattet.	○	○	○	○	○	○	○
Jeg kjører ikke med høy musikk i bilen.	○	○	○	○	○	○	○
Jeg vet hvordan jeg skal reagere når fører støtte systemene blir aktivert.	○	○	○	○	○	○	○

	1) Passer ikke i det hele tatt	2	3	4	5	6	7) Passer svært godt
Jeg kjører ofte over 10 km/t over fartsgrensen i tettbygdstrøk (< 60 sone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører ofte over 15 km/t fortere enn fartsgrensen på landevei (> 70 sone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg kjører ofte over 20 km/t fortere enn fartsgrensen på motorveien (> 90 sone).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg lar bilen stå hvis jeg ser at det er glatt/ snø på veien og jeg har sommerdekk på bilen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg lar meg ofte provosere av andre trafikanter slik at kjøreatferden min endres.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg har ofte en offensiv kjøreatferd.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg lar meg aldri bli påvirket av passasjerer til å skrense med bilen, kjøre for	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

fort, "burn outs" etc.							
Jeg skrenser aldri med vilje når jeg kjører bil.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kjører du med piggdekk eller kjører du piggfritt?

- Piggdekk
- Piggfrie dekk

Når du parkerer på en parkeringsplass/parkeringshus pleier du å kjøre med fronten først eller rygger du på plass.

- Fronten først
- Rygger på plass

Nedenfor finner du noen påstander som angår tendensen til å utsette ting du har planlagt å gjøre. Vurder i hvilken grad disse utsagnene passer på deg.

	1) Passer ikke i det hele tatt	2	3	4	5) Passer svært godt
Jeg utsetter ting så lenge at det går ut over velvære og effektivitet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hvis det er noe jeg bør gjøre, gjør jeg det før jeg gjør andre og mindre viktige ting.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Livet mitt ville vært bedre om jeg hadde gjort ting tidligere.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Når jeg burde gjøre noe, gjør jeg gjerne noe annet i stedet.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Når jeg ser tilbake på dagen, vet jeg at jeg kunne utnyttet tiden bedre.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg bruker tiden min fornuftig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Jeg venter med å gjøre ting mer enn hva som er fornuftig.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg utsetter ting.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Jeg gjør alltid ting når jeg mener at de bør gjøres.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Har du noen gang vært involvert i en ulykke i trafikken?

- Aldri vært involvert i en ulykke.
- 1 gang
- 2 ganger
- 3-4 ganger
- Fem eller flere

Hvis du nå tenker tilbake på en bestemt ulykke, hvor positivt eller negativt vil du vurdere utfallet av situasjonen?

- 1) Svært negativt
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6) Svært positivt

Q32 Hvis du tenker på hva som kunne ha skjedd, hvor positivt eller negativt tenker du at utfallet kunne ha blitt?

- 1) Svært negativt
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6) Svært positivt

Hvis du nå tenker tilbake på en bestemt ulykke, i hvilken grad opplever du følgende emosjoner?

	1) I liten grad	2	3	4	5) I stor grad
Ubehag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lettelse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Glede	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Takknemlighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Har ulykken gjort deg til en mer forsiktig sjåfør?

- 1) I liten grad
- 2
- 3
- 4
- 5) I stor grad

Har du noen gang opplevd en nesten-ulykke i trafikken?

- Aldri vært involvert i en nesten-ulykke
- 1 gang
- 2 ganger
- 3-4 ganger
- Fem eller flere

Hvis du nå tenker på en bestemt nesten-ulykke du har opplevd i trafikken, hvor godt passer følgende påstander?

	1) Passer ikke i det hele tatt	2	3	4	5) Passer svært godt.
Jeg var skyld i at situasjonen oppstod.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Noen andre var skyld i at situasjonen oppstod.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det var min fortjeneste at situasjonen ikke førte til en mer alvorlig ulykke.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det var noen andre sin fortjeneste at situasjonen ikke resulterte i en mer alvorlig ulykke.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hvis du nå tenker tilbake på en bestemt nesten-ulykke, hvor positivt eller negativt vil du vurdere utfallet av situasjonen?

- 1) Svært negativt
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6) Svært positivt

Hvis du tenker på hva som kunne ha skjedd, hvor positivt eller negativt tenker du at utfallet kunne ha blitt?

- 1) Svært negativt
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6) Svært positivt

Når ting går galt tenker vi ofte på hva som kunne ha skjedd i stede. Hvordan tenker du at situasjonen du tenker på kunne ha vært annerledes? Det er fint om du formulerer deg med en "Hvis..., så..." setning: F.eks., Hvis ikke bilen foran meg hadde bråbremset, så ville vi ikke krasjet. Hvis jeg hadde vært mer oppmerksom, så ville jeg oppdaget hun som ville krysse veien.

Hvis du nå tenker tilbake på en bestemt nesten-ulykke, i hvilken grad opplever du følgende emosjoner?

	1) I liten grad	2	3	4	5) I stor grad
Ubehag	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sinne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lettelse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Glede	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Takknemlighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Har nesten-ulykken gjort deg til en mer forsiktig sjåfør?

- 1) I liten grad
- 2
- 3
- 4
- 5) I stor grad

## 10 Referanser

- Adams, J. (1995). *Risk*. Great Britain: Taylor & Francis Group.
- Ajzen, I. (1991). Organizational Behavior and Human Decision Processes: *The theory of Planned Behavior*. Vol. 50, issue 2, pp 179-211. University of Massachusetts at Amherst: Academic press. doi:10.1016/0749-5978(91)90020-T
- Aven, T. (2007). *Risikostyring*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Aven, T., Boyesen, M., Njå, O., Olsen, K.H. & Sandve, K. (2004). *Samfunnssikkerhet*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Backer- Grøndahl, A. (2009). *Fartsvalg i trafikken: holdninger, kunnskap og atferd*. Transportøkonomisk institutt stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning (TØI rapport 1005/ 2009). ISBN: 978-82-480-0953-5. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/publikasjoner/fartsvalg-i-trafikken-holdninger-kunnskap-og-atferd-article27683-8.html>
- Beck, U., (1997). *Risk Society Revisited – Theory, Politics, critiques and research programs*. Upublisert forelesningsmanus. Oversatt av Eriksen Are. Norsk utgave. Bergen: Fagbokforlaget
- Bina, M., Bonino, S. & Graziano, F. (2006). *Risky driving and lifestyles in adolescence, accident analysis & prevention* 38. 472-481. Elsevier Ltd. Doi: 10.1016/j.aap.2005.11.003
- Bjørnskau, T. (2009). *Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk*. (TØI rapport 1042/2009). ISBN: 978-82-480-1017-3. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Blaikie, N., (2010). *Designing social research 2en Edition*. Cambridge: Polity Press
- Bremnes, O., Espeland, V., Mørkhagen, S. & Sveberg, I. S., (1993), *Norsk visebok – Norsk vise- og sangtradisjoner gjennom 500 år*, Oslo/ Gjøvik: Aventura Forlag AS
- Carlbring, P. & Rozental, A. (2013). *Internet- based Cognitive Behavior Therapy for Procrastination: Study Protocol for a Randomized Controlled Trial*. JMIR Research Protocols. ISSN: 1929-0748. DOI: 10.2196/resprot.2801
- Cohen, Jacob. (1988). *Statistical power Analysis for the behavioral Sciences, 2nd Edition*. New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates Inc
- Corry, A., Hartley, L., Lajunen, Timo & Summala, H. (1997). *Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories: Personnel and individual Differences Vol. 22, No 3, pp 341 – 353*. Great Britain: Elsevier Science Ltd. DOI: 10.1016/S0191-8869(96)00221-8
- Cutica, I., Gorini, A., Mazzocco, K., Pravettoni, G. & Riva, S. (2015). *Translation, cross-cultural adaptation, and reliability, of Italian version of the Passive Risk Taking (PRT) Scale*. Judgment and Decision Making, Vol 10, No.6. pp. 597 – 604.
- Finans Norge, *Finans Norge Om Finans Norge*. Lokalisert på: <https://www.fno.no/om-finans-norge/> dato lest: 05.03.2016.
- Heino, A., van der Molen, H. & Wilde G. J. S. (1996). *Risk perception, risk taking, accident stimulation; Safety Science, Vol 22, No. 1-3, 35-48*. Elsevier Science Ltd. Lokalisert på: [http://dx.doi.org/10.1016/0925-7535\(96\)00004-5](http://dx.doi.org/10.1016/0925-7535(96)00004-5)
- Jacobsen, D. I., (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser? Innføring I samfunnsvitenskapelig metode 3 utgave*. Oslo: Cappelen Damm AS



- Keinan, R. & Bereby- Meyer, Y. (2012). *"Leaving it to chance" – Passive risk taking in everyday Life*. Judgment and Decision Making, Vol 7, No.6. pp. 705 – 715.  
Lokaliser på: <http://journal.sjdm.org/12/12727/jdm12727.pdf>
- Klein, E., (1966). *A comprehensive etymological Dictionary of the English Language*. Amsterdam: Elsevier Publishing Company. Nedlastbar på:  
<http://tinyurl.com/h2vozje>
- McLaughlin, Mignon (1981), *The Complete Neurotic's Notebook*. USA: Castle Books
- Meld.St.26 (2012-2013) *Nasjonalt transportplan 2014 - 2023*. Tilgjengelig fra:  
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/?ch=1&q=> (Hentet: 02.01.2016)
- Nasjonalt folkehelseinstitutt, *Rusmiddelstatistikk Funn i blodprøver hos bilførere mistenkt for påvirket kjøring i 2014*. (2015). Tilgjengelig fra:  
<http://www.fhi.no/dokumenter/0e56724e57.pdf>
- Näätänen, R. & Summala, H., (1976). *Road – user behavior and traffic accidents*. Amsterdam/ Oxford: North- Holland Publishing Company.
- Njå, O., Jakobsson, E. & Nesvåg, S. (2008). *Høyriskogrupper i vegtrafikken identifisering av undergrupper, rapport fra Universitetet i Stavanger nr. 16*. ISBN: 978-82-7644-352-3. Stavanger: Universitetet i Stavanger
- Nordtømme, M. E., Moe, D., Øvstedal, L. (2010). *Eneulykker og trafikkikkerhet hvem kjører av veien og hvorfor skjer dette?* (SINTEF rapport nr.: A15711), ISBN: 978-82-14-04881-0. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.
- Olson, R. L., Hanowski, R. J., Hickam, J. S. & Bocanegra, J. (2009). *Driver distraction in Commercial vehicle operations*. Report No: FMCSA-RRR-09-042. Washington DC: U.S. Department of Transportation.
- Oltedal, S. & Rundmo, T. (2006). *The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involment*. *Safety science* 44. 621-628. Elsevier Ltd. Doi: 10.1016/j.ssci.2005.12.003
- Reason, J., (1997). *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Farnham: Ashgate Publishing Limited.
- Renn, O., (2008). *Risk Governance coping with Uncertainty in a Complex World*. New York: Earthscan.
- Ringdal, Kristen. (2013). *Enhet og Mangfold samfunnsvitenskapelig forskning og kvantitativ metode, 3. Utgave*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Samferdselsdepartementet. (2009). *Nasjonalt transportplan 2010-2019*. (St.meld. nr. 16, 2008-2009). Lokalisert på:  
<https://www.regjeringen.no/contentassets/76ebed1a5cb741e780ad1bdb21513ae5/no/pdfs/stm200820090016000dddpdfs.pdf>
- Sagberg, F. (2016a). *Betydningen av distraksjon og uoppmerksomhet for innblanding i trafikkulykker spørreundersøkelse blant kunder hos Gjensidige forsikring*. (TØI rapport: 1464/2016). ISBN: 978-82-480-1254-2. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sagberg, F. & Sundfør, H. B., (2016). *Uoppmerksomhet bak rattet: omfang, konsekvenser og tiltak*. (TØI rapport 1481/2016). ISBN: 978-82-480-1708-0. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Sirois, F.M. (2007). *Procrastination and motivations for household safety behaviours: An expectancy- value theory perspective*. Nova Science Publishers. ISBN 978-1-60021-598-8
- Sirois, F.M. (2014). Procrastination and Stress: Exploring the Role of Self-compassion. *Self and Identity*, 13 (2). 128 – 145. ISSN 1529-8868.  
<http://dx.doi.org/10.1080/15298868.2013.763404>
- Skog, Ole Jørgen. (2013). *Å forklare sosiale fenomener en regresjonsbasert tilnærming*. Oslo: Gyldendal Akademisk.
- Statistisk sentralbyrå (2016). *Registrerte kjøretøy 2015*, Tilgjengelig fra:  
<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/statistikker/bilreg/aar/2016-03-30?fane=tabell&sort=nummer&tabell=260817> Dato for nedhenting: 08.04.2016
- Steel, P. (2007). The Nature of Procrastination: A Meta- Analytic and Theoretical Review of Quintessential Self- Regulatory Failure. *Psychological Bulletin Vol. 133, No. 1, 65-94*. DOI: 10.1037/0033-2909.133.1.65
- Summala, H. (1988): Risk control is not risk adjustment: The zero-risk theory of driver behavior and its implications. *Ergonomics* 31, 491-506.
- Svartdal, F. (2015): Measuring procrastination: Psychometric Properties of Norwegian versions of the Irrational Procrastination Scale (IPS) and the Pure Procrastination Scale (PPS), *Scandinavian Journal of Education Research*, DOI: 10.1080/00313831.2015.1066439. Tilgjengelig fra:  
<http://dx.doi.org/10.1080/00313831.2015.1066439>
- Svartdal, F., (2016, 16. Mars). Prokrastinering. I Store norske leksikon. Hentet 28 oktober 2016 fra: <https://snl.no/prokrastinering>
- Ulleberg, P. (2002). *Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign*. Transportation Research part F 279-297. Elsevier Science Ltd. DOI:  
[http://dx.doi.org/10.1016/S1369-8478\(01\)00029-8](http://dx.doi.org/10.1016/S1369-8478(01)00029-8)
- Ulleberg, P. & Rundmo, T., (2003). *Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers, safety science 41, 427 – 443*. Elsevier Science Ltd. Tilgjengelig fra: [http://dx.doi.org/10.1016/S0925-7535\(01\)00077-7](http://dx.doi.org/10.1016/S0925-7535(01)00077-7)
- Utrykningspolitiets tilstandsanalyse, polititjeneste på vei 2014-2015. Tilgjengelig fra:  
[https://www.politi.no/vedlegg/lokale\\_vedlegg/utrykningspolitiet/Vedlegg\\_3472.pdf](https://www.politi.no/vedlegg/lokale_vedlegg/utrykningspolitiet/Vedlegg_3472.pdf)
- Vaa, T, Berge, G., Glad, A. & Sagberg, F. (2001). *Utvikling av en modell for bilføreres atferd, innledende arbeider, SIP Fører atferds modeller: Rapport 1. (TØI rapport 503/ 200)*ISBN: 82-480-0180-6. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vaa, T., Glad, A., Sagberg, F., Bjørnskau, T. & Berge, G. (2002). *Faktorer som påvirker kjøre fart, litteraturstudier og hypoteser SIP føreratferdsmodeller: rapport 2 (TØI rapportutkast: 601/ 2002)*. ISBN: 82-0292-6. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vaa, T. (2004), *Overlevelse eller avvik? En modell for bilføreres atferd, sluttrapport (TØI rapport 666/2003)*, ISBN: 82-480-0365-5, ISSN: 0802-0175, Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Vegtrafikkloven LOV-1965-06-18-4 (2015). Lokalisert på:  
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4>

- Veisten, K., Flügel, S. & Elvik, R., (2010) Den norske verdsettingsstudien ulykker – verdien av statistiske liv og beregning av ulykkens samfunnskostnader. (TØI rapport: 1053C/ 2010). ISBN: 978-82-480-1105-7 Elektronisk versjon. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Wilde, G. J. S. (1989). Accident Countermeasures and Behavioural Compensation: The Position of Risk Homeostasis Theory. *Journal of Occupational Accidents*, 10, pp.267-292. Amsterdam: Elsevier Science Publisher B.V
- Wilde, G. J. S. (1998). Injury Prevention, *Risk homeostasis theory: an overview*, 4 pp 89-91. Lokaliser på:  
<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1730348/pdf/v004p00089.pdf>
- Wilde, G. J. S. (2002). *For and Against: Does risk homeostasis theory have implications for road safety*. *BMJ* 2002;324:1149
- Zuckerman, M. & Neeb, M. (1980). *Demographic influences in sensation seeking and expressions of sensation seeking in religion, smoking and driving habits*. *Person. And ind. Diff. Vol 1*, 197-206. Pergamon Press Ltd. doi:10.1016/0191-8869(80)90051-3