

SINTEF A4448 – Åpen

RAPPORT

Evaluering av prikkbelastning av førerkortet

Trine Marie Stene, Kristian Sakshaug og Dagfinn Moe

www.sintef.no

SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk

Mai 2008



SINTEF Teknologi og samfunn
Transportsikkerhet og -informatikk

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S.P. Andersensv. 5
Telefon: 73 59 46 60
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

Evaluering av prikkbelastning av førerkortet

FORFATTER(E)

Trine Marie Stene, Kristian Sakshaug og Dagfinn Moe

OPPDRAGSGIVER(E)

Samferdselsdepartementet

RAPPORTNR. SINTEF A4448	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Marte Lillehagen	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 978-82-14-04297-9	PROSJEKTNR. 223229	ANTALL SIDER OG BILAG 56 sider + 5 vedlegg
ELEKTRONISK ARKIVKODE A4448_Rapport_Prikkbelastning.doc	PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Trine Marie Stene	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Erik Skjetne	
ARKIVKODE 223229	DATO 2008-05-09	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Forskningsjef Ragnhild Wahl	

SAMMENDRAG

Ordningen med prikkbelastning av førerkortet trådte i kraft den 1. januar 2004. Målet med denne ordningen er å hindre trafikkatferd som fører til mange ulykker.

Hovedmålet med dette prosjektet har vært å evaluere prikkbelastningens effekt på trafikantene i henhold til målsettinger om økt sikkerhet og færre drepte og skadde i vegtrafikken. Prikkbelastningsordningen er utformet slik at det skal være sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen. Ordningen skal videre være forståelig for trafikantene og lett praktiserbar for de som skal betjene systemet.

Evalueringen har foregått i perioden 2004 – 2007. De metoder som er benyttet er fire spørreskjemaundersøkelser, intervju, og i tillegg analyse av atferds- og ulykkesdata. Denne sluttrapporten oppsummerer resultatene fra prosjektet.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Sikkerhet	Safety
EGENVALGTE	Evaluering	Evaluation
	Prikkbelastning	Licence mark
	Fører	Driver

Forord

Prosjektet er gjennomført i perioden 2004 – 2007 på oppdrag av Samferdselsdepartementet, hvor Thomas Ruud Sollien og Marte Lillehagen har vært kontaktpersoner. Rapporten oppsummerer flere undersøkelser: Førundersøkelse, informasjonsundersøkelse, etterundersøkelse, spørreskjema til personer med 6 prikker eller mer, intervju av ansvarlige for administrering og drift av ordningen, og i tillegg en studie av atferd og ulykker.

Prosjektleder i de første to år var spesialrådgiver Lillian Fjerdings, mens seniorforsker Trine Marie Stene har vært prosjektleder i de to siste årene. De enkelte notatene som inngår i evalueringen er forfattet av seniorforsker Kristian Sakshaug, seniorforsker Dagfinn Moe og seniorforsker Trine Marie Stene. Hovedforfatter av sluttrapporten har vært Trine Marie Stene. Kvalitetssikrer på prosjektet er forskningssjef Eirik Skjetne.

Vi vil takke de personer som SINTEF har intervjuet om administrering og drift av ordningen:

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

- Finn Harald Amundsen, seksjonsleder
- Jan Edvard Isachsen, underdirektør
- Arild Ranum, systemkonsulent
- Grethe Ulgjell, underdirektør

Politiet

- Egil Brekke, påtaleleder trafikk, Oslo politidistrikt
- Jan M. Guttormsen, politiinspektør, Politidirektoratet
- Odd Reidar Humlegård, sjef for Utrykningspolitiet
- Ole Høiby, politioverbetjent Utrykningspolitiet
- Otto Stærk, politimester i Østfold
- Dag Thomassen, trafikkoordinator Telemark politidistrikt
- Harald Torseth, politioverbetjent ved Nordmøre og Romsdal politidistrikt

Trondheim, mai 2008

Ragnhild Wahl
Forskningsjef

Innholdsfortegnelse

Forord	iii
Sammendrag	vii
Summary	ix
1 Innledning	1
1.1 Prosjektets målsetting og gjennomføring.....	1
1.2 Målgruppe for rapporten	2
1.3 Hovedinnholdet i prikkbelastningsordningen (Samferdselsdepartementet 2008)	2
Prikkbelastning omfatter:.....	2
Prikkbelastning skjer når:	2
1.4 Statistikk over prikkbelastning av førerkort	3
2 Metode	6
2.1 Forskningsmetoder knyttet til evalueringsmål.....	6
2.2 Atferd og ulykker	8
2.3 Informasjonsundersøkelsen.....	8
2.4 Før- og etterundersøkelsen.....	10
2.5 Undersøkelse blant førere som har fått 6 prikker.....	12
2.5.1 Administrering og drift av ordningen med prikkbelastning.....	13
3 Resultater	14
3.1 Endring i atferd og ulykker	14
3.2 Resultater fra informasjonsundersøkelsen (2004)	17
3.2.1 Har folk registrert informasjon om ordningen og hvor fornøyd er de med den?	17
3.2.2 Hvilken kunnskap og forståelse har trafikantene for ordningen med prikkbelastning?	17
3.2.3 Er trafikantene motivert til å følge denne nye ordningen?.....	17
3.2.4 Er informasjon om prikkbelastning tilstrekkelig til å få folk til å opptre lovlydig?.....	18
3.2.5 Er det sammenheng mellom kunnskap og lovbrudd?	18
3.2.6 Oppsummering av informasjonsundersøkelsen	19
3.3 Sammenligning av undersøkelsene i 2004 (førundersøkelsen og infomasjonsundersøkelsen) med etterundersøkelsen i 2007.....	20
3.3.1 Kunnskap om ordningen	21
3.3.2 Forhold til bilkjøring og sikkerhet	24
3.3.3 Selvrapportert atferd	26
3.3.4 Valg av fart og vurdering av fartskontroll	30
3.3.5 Konsekvenser av atferd – kontroll, prikk og uhell.....	32
3.3.6 Hvordan påvirkes førere av prikkbelastningen i følge eget utsagn?.....	34
3.3.7 Hva får vanlige bilister til å velge å kjøre på en sikker måte?	34
3.4 Førere med 6 prikker eller mer i førerkortet	36
3.4.1 Antall og årsak til prikker	36
3.4.2 Holdninger til sikkerhet og risiko	38
3.4.3 Valg av kjørefart i ulike fartssoner	40
3.4.4 Påvirker prikkbelastning atferden?	41
3.4.5 Ulykker og nestenulykker	43
3.5 Administrasjon og drift av ordningen.....	44

4	Oppsummering og konklusjoner	51
4.1	De viktigste resultatene fra evalueringen.....	51
4.2	Hovedkonklusjoner	53
	Referanser	55

Vedlegg 1: Etterundersøkelse - skjema med frekvensoversikt

Vedlegg 2: Førundersøkelse – skjema med frekvensoversikt

Vedlegg 3: Informasjonsundersøkelsen– skjema med frekvensoversikt

Vedlegg 4: Førere med mer enn 6 prikker – skjema med frekvensoversikt

Vedlegg 5: Intervjuguide drift

Sammendrag

Prikkbelastning av førerkort ble innført i Norge den 1. januar 2004. *Målet med ordningen* er å hindre trafikantferd som fører til mange ulykker ved at førere som gjentatte ganger fremviser slik atferd, skal løpe en risiko for å miste førerkortet.

Prikkbelastningsordningen er utformet med tanke på at det skal være sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen. Systemet omfatter lovbrudd som farlig forbikjøring, fartsovertredelse, vikeplikt og rødlyskjøring. Ordningen skal videre være forståelig for trafikantene og lett praktiserbar for de som skal betjene systemet.

I forbindelse med innføringen besluttet Samferdselsdepartementet at ordningen skulle evalueres. Oppdraget gikk til SINTEF, og denne rapporten oppsummerer resultatene fra prosjektet.

Hovedmålet med evalueringen er å vurdere prikkbelastningens effekt på trafikantene i henhold til målsettinger om økt sikkerhet og færre drepte og livsvarig skadde i vegtrafikken.

Evalueringen har foregått i perioden 2004 – 2007. De metoder som er benyttet er spørreskjemaundersøkelser og intervju, i tillegg til analyse av atferds- og ulykkesdata fra Statens vegvesen. Følgende delundersøkelser er gjennomført:

1. *Endring i atferd (fart og rødlyskjøring) og ulykker (politirapporterte)* fra før til etter ordningen ble satt i verk.
2. *Informasjonsundersøkelsen.* Spørreundersøkelse for å kartlegge bilførernes kunnskap om prikkbelastningsordningen på bakgrunn av informasjonen fra myndighetene, og om de har forstått hva det innebærer for egen atferd i trafikken.
3. *Førundersøkelsen.* Spørreundersøkelse gjennomført like etter innføring av prikkbelastning. Undersøkelsen fokuserer på føreres holdninger og kjøreatferd i forhold til de elementene som inngår i prikkbelastningsordningen.
4. *Etterundersøkelsen.* Spørreundersøkelse gjennomført 3 år etter innføringen av ordningen, som er maksimal periode for opparbeidelse av prikker. Denne er basert på samme opplegg som førundersøkelsen.
5. *Spørreundersøkelse blant førere med 6 prikker eller mer,* for å se hvordan disse påvirkes.
6. *Intervju av de som er satt til å drifte systemet,* det vil si politi og ansatte i Statens vegvesen. Dette ble gjort for å kunne si noe om praktiserbarheten av systemet.

Hovedkonklusjoner

Fra prikkbelastning ble innført 1. januar 2004 til og med august 2007, har 2700 førere fått 6 prikker og hadde mottatt brev om fare for inndragning av førerkortet. Status pr 31. august 2007 var at 122 førere hadde 8 prikker eller mer, men bare ca 1/5 av disse hadde mistet førerkortet. Dette skyldes i hovedsak at polititjenestemenn på trafikkontroll ofte har vanskeligheter med å få en oppdatert oversikt over hvor mange prikker som er registrert på den aktuelle fører. Dette beror i sin tur blant annet på manglende online tilgang til prikkregisteret fra politibilene, samt forsinkelsen fra overtredelsen til prikker blir registrert.

En forholdsvis stor andel av *førere som har fått 6 prikker eller flere* oppgir at dette i større eller mindre grad har påvirket dem til mer lovlydig kjøring, og slik at jo flere prikker, desto større påvirkningen. Dette bekreftes av at de har fått færre prikker siste året (2007) enn i de foregående to år. Dette indikerer at de har redusert sin ulykkesrisiko og dermed bidrar til færre ulykker. I

utgangspunktet er dette en gruppe som ut fra selvrappporterte personskadeulykker synes å ha vesentlig større ulykkesrisiko enn gjennomsnittsbilisten. Dette viser også at prikkbelastningsordningen ”fanger inn” førere med høy ulykkesrisiko.

På direkte spørsmål oppgir en forholdsvis liten andel av førere som *ikke har fått prikker* at prikkbelastningen har påvirket deres atferd i positiv retning. Det er imidlertid ingen systematiske endringer fra før- til etterundersøkelsen når det gjelder holdninger til bilkjøring og sikkerhet, eller selvrappportert atferd og ulykker. Vi kan likevel ikke utelukke at det har vært en viss atferdsendring i positiv retning også blant dem som ikke har fått prikker. Denne endringen synes imidlertid å være vesentlig mindre enn blant dem som *har* fått prikker.

Svarene fra spørreundersøkelsen blant de som har fått 6 prikker eller mer, tyder på at prikkbelastningsordningen gir en tilleggseffekt i forhold til ilagte forenklede forelegg / forelegg som ikke inngår i en prikkbelastningsordning.

Vi har ikke klart å spore noen effekt av prikkbelastningsordningen når det gjelder utvikling i antall drepte og hardt skadde eller i gjennomsnittsfarten på vegnettet.

Den andel førere som oppgir å ha endret sin atferd i positiv retning etter innføring av prikkbelastningen, er relativt beskjeden i forhold til totalt antall med førerkort. Andelen vil sannsynligvis ikke være stor nok til å gi et synlig ”brudd” på utviklingskurvene når det gjelder fart og ulykker. Det at vi ikke finner slike brudd, står derfor ikke motsetning til at prikkbelastningen kan ha hatt en effekt som beskrevet ovenfor, særlig i forhold til førere som har fått prikker i førerkortet.

Drift og administrering av ordningen med prikkbelastning av førerkort foretas av politiet og vegvesenet. Framtidige utfordringer er forbundet med selve forskriften, treghet i systemet fra overtredelse til registrering av prikk i dataregisteret, teknisk utstyr, ressurser ved trafikkontroller, og i tillegg med hvilke overtredelser som bør inngå i ordningen.

Summary

Penalty point endorsements of driving licences were induced in Norway on the 1.st of January 2004. *The objective of the system* is to prevent traffic behaviour with high accident risk, so that drivers who repeatedly behave risky in traffic may loose their driving license.

The system is designed especially to reduce the number of severe road accidents. The offences which give penalty points are all connected to high-risk traffic behaviour, such as dangerous overtaking, speeding, violating priority rules, and red light driving. Furthermore the system should be understandable to the road users and be easy to operate for the authorities.

The Ministry of Transport and Communication have given the task to evaluate the system to SINTEF. The results of the evaluation are summarized in this report.

The goal of the evaluation is to find out if the penalty point endorsements of the driving licences have lead to a more safe behaviour in traffic, and thus to fewer killed and seriously injured road users.

The evaluation was carried out in the period 2004 – 2007. The methods used are questionnaires and interviews. Also accident statistics and behavioural data are analyzed. The evaluation has consisted of the following parts:

1. *Analysis of changes in traffic behaviour (mean speed and red light driving) and number of accidents.*
2. *The information study.* Questionnaire focusing on drivers knowledge of the penalty point system and the information they had received from the authorities.
3. *The before study.* Questionnaire sent to car drivers shortly after the penalty point system was established. It was focusing on self reported traffic behaviour related to traffic rules included in the penalty point system.
4. *The after study.* Questionnaire correspondingly to the one in part 3, sent to car drivers approximately 3 year after the penalty point system was introduced.
5. *Questionnaire sent car drivers who had 6 penalty points ore more,* and had received a warning letter. This was done to see how they were affected by the penalty points.
6. *Interviewing persons in The Norwegian Public Road Administration and the police* about the organizing and operation of the penalty point arrangement.

Main conclusions

Since the system was introduced in 2004 and by the time of October 2007, 2700 drivers with 6 penalty points had received a warning letter about loosing their driving licence. By the 31st of August 122 drivers had 8 penalty points or more, of which only 20 % had lost their driving licence. The main reason of this is difficulties the police officers have to get up to date information of the penalty point status of a driver. This again is due to problems of having online connection to the penalty point register from police cars when on traffic control, and delay between the offence and registration of penalty points.

A relatively large portion of drivers who have received 6 penalty points or more, say they have changed their traffic behaviour to be more law-abiding. As they have got more points, the more

they have changed their behaviour. This is confirmed by the fact that they have got fewer penalty points the last year (2007) than in the previous two years. This indicates that they have reduced their accident risk. This group of drivers has an accident risk above average, which shows that the penalty point system “captures” drivers with high accident risk.

A small share of *drivers without penalty points* says they have changed their traffic behaviour to be law-abiding, due to the penalty point system. There are however no systematic change in self-reported traffic behaviour or accidents from before- to the after-study. Nevertheless, there may be a tendency to safer traffic behaviour also among drivers without penalty points. However, they seems to be considerably less affected than drivers *with* penalty points.

The results from the survey among drivers with 6 points or more, indicates that the penalty point system has an additional effect on traffic behaviour, compared to administrative fines which not give penalty points.

When it comes to the development in number of killed and injured road users, it was not possible to trace any effect of the penalty point system. Neither could we see an effect on traffic speed development.

The number of drivers claiming to have changed traffic behaviour after the penalty point system was induced, is small compared to the total number of persons with driving licence. Therefore it is not likely that the overall development of number of killed /injured road users or the development of mean speed will be affected by this.

The management and administration of the system is performed by The Police and The Public Roads Administration. Future challenges are related to the regulation, the time from the violation to the recording in the penalty points data register, technical equipment, traffic control resources, and what type of violations the system should include.

1 Innledning

1.1 Prosjektets målsetting og gjennomføring

Samferdselsdepartementet fremmet i Ot.prp. nr. 71 (2001-2002) *Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort)* forslag til hjemmel for å innføre prikkbelastning av førerkort. Denne ble vedtatt av Stortinget 17. juni 2002. Nærmere utforming av ordningen ble vedtatt og kunngjort ved egen forskrift med ikrafttredelse 1. januar 2004 (Forskrift om prikkbelastning, 19. september 2003 nr. 1164).

Målet med prikkbelastningsordningen er å hindre trafikkatferd som fører til ulykker. Prikkbelastningsordningen er utformet slik at det skal være sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som inngår i ordningen. Ordningen skal være forståelig for trafikantene og lett praktiserbar for de som skal betjene systemet.

Målsetningen med dette prosjektet er å evaluere prikkbelastningsordningens effekt på trafikanter i henhold til myndighetenes målsettinger med ordningen, slik som gjengitt ovenfor. På bakgrunn av dette har *evalueringen følgende delmål*:

1. Å kartlegge hvilken informasjon bilførere har om prikkbelastning av førerkortet etter iverksettelsen i 2004, deres kunnskap om ordningen og om de har forstått hva dette innebærer for egen atferd i trafikken
2. Å vurdere eventuelle endringer som er et resultat av ordningen, når det gjelder kunnskaper, holdninger, atferd og ulykker
3. Å kartlegge hvordan det å få flere prikker påvirker førernes trafikkatferd
4. Å kunne si noe om hvor lett ordningen er å praktisere for de som er satt til å drifte systemet med prikkbelastning av førerkortet.

Evalueringen har bestått av følgende undersøkelser

1. *Endring i atferd (fart og rødlyskjøring) og ulykker (politirapporterte)* fra før til etter ordningen ble satt i verk.
2. *Informasjonsundersøkelsen.* Spørreundersøkelse for å kartlegge bilførernes kunnskap om prikkbelastningsordningen på bakgrunn av informasjonen fra myndighetene, og om de har forstått hva det innebærer for egen atferd i trafikken.
3. *Førundersøkelsen.* Spørreundersøkelse gjennomført like etter innføring av prikkbelastning. Undersøkelsen fokuserer på føreres holdninger og kjøreatferd i forhold til de elementene som inngår i prikkbelastningsordningen.
4. *Etterundersøkelsen* Spørreundersøkelse gjennomført 3 år etter innføringen av ordningen, som er maksimal periode for opparbeidelse av prikker. Denne er basert på samme opplegg som førundersøkelsen.
5. *Spørreundersøkelse blant førere med 6 prikker eller mer,* for å se hvordan disse påvirkes.
6. *Intervju av de som er satt til å drifte systemet,* det vil si politi og ansatte i Statens vegvesen. Dette er gjort for å kunne si noe om praktiserbarheten av systemet.

1.2 Målgruppe for rapporten

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvar for innføring av prikkbelastning av førerkort. *Målgruppen* for rapporten er derfor først og fremst Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og myndigheter som har ansvar for gjennomføring av ordningen.

Rapporten er en oppsummering av virkninger av ordningen med prikkbelastning som prosjektet har identifisert siden innføringen 1. januar 2004 til utgangen av 2007. Den er skrevet for å gi et faglig underlag for Samferdselsdepartementet og andre relevante beslutningstakere som skal vurdere videre arbeid med ordningen. Vi vil presisere at rapporten *ikke* tar stilling til, gir anbefalinger eller konklusjoner om hvorvidt Samferdselsdepartementet skal gå inn for å opprettholde ordningen, eller eventuelt hvilke endringer som bør gjøres.

1.3 Hovedinnholdet i prikkbelastningsordningen (Samferdselsdepartementet 2008)

Prikkbelastningen har til hensikt å gjøre det lettere for påtalemyndigheten å reagere overfor motorvognførere som gjentatte ganger bryter trafikkreglene, og som dermed setter seg selv og andre trafikanter i fare.

Prikkbelastning omfatter:

- Brudd på fartsgrensene:
 - Når fartsgrensen er 60km/t eller lavere og det kjøres mer enn 10 km/t for fort
 - Når fartsgrensen er 70 km/t eller høyere og det kjøres mer enn 15 km/t for fort
- Kjøring mot rødt lys
- Ulovlig forbikjøring
- Brudd på vikeplikten

Hver gang en og samme person blir tatt for en av disse overtredelsene, får vedkommende som hovedregel registrert to prikker. For noen mindre fartsovertredelser gis det én prikk. Hvis vedkommende blir tatt for flere overtredelser samtidig, gis det så mange prikker som overtredelsene gir til sammen.

Prikkbelastning skjer når:

- Politiet stopper en fører for en overtredelse som gir grunnlag for prikker, eller blir registrert i en automatisk trafikkontroll (ATK, fotoboks).
og
- Føreren godtar (vedtar) et forenklet forelegg eller et vanlig forelegg, eller at saken går videre til domstolen (tingretten) og avgjøres

Prikkbelastningen kommer altså som en følge av et endelig avgjort forhold, det vil si en rettskraftig dom, et vedtatt forelegg eller et vedtatt forenklet forelegg. Det kan ikke klages på registreringen av prikker.

Hvis en fører får åtte prikker eller mer i løpet av tre år, mister han/hun retten til å føre motorvogn i seks måneder. Prikkbelastningen registreres i et sentralt register i Statens vegvesen.

Når retten til å føre motorvogn gjenoppstår, vil prikkene som ble tatt i betraktning ved tapet av føreretten, slettes.

1.4 Statistikk over prikkbelastning av førerkort

Det gis ut månedlig statistikk over hvor mange førere som har fått prikker i førerkortet. Tabell 1 nedenfor viser status over hvor mange som har prikker pr. 31. august 2007. Totalt 286 402 førere hadde da en eller flere prikker. Av disse hadde ca 2100 (0,8 %) fått 6 prikker eller mer og brev om fare for tap av føreretten. 122 eller 0,04 % hadde fått 8 prikker eller flere, og skulle da i prinsippet ha fått inndratt førerkortet. Av grunner som er nærmere beskrevet i kapittel 3.5, hadde imidlertid bare 20 % av de 122 mistet førerkortet pr 31. august¹.

Tabell 1: *Oversikt over antall personer som har fått prikker i førerkortet. Status pr 31.august 2007.*

Antall oppnådde prikker	Antall personer	%
1	145 269	50,72 %
2	108 285	37,81 %
3	17 566	6,13 %
4	10 510	3,67 %
5	2 627	0,92 %
6	1 545	0,54 %
7	478	0,17 %
8	90	0,03 %
9 eller flere	32	0,01 %
Totalt	286 402	100,00 %

¹ Det eksisterer ikke noen samlet oversikt over hvor mange som har mistet førerkortet på grunn av prikkbelastningen siden ordningen kom i drift 1. januar 2004. De nevnte tallene gjelder bare førere som pr 31. august 2007 hadde 8 prikker eller mer.

Tabell 2 viser årsakene til at førere har fått prikker basert på forenklet forelegg. Resultatet viser at *størstedelen får prikker på grunn av overtredelse av fart (97,5 %)*. Det vil si at kun 2,5 prosent får prikker som skyldes rødlyskjøring, farlig forbikjøring eller brudd på vikeplikten.

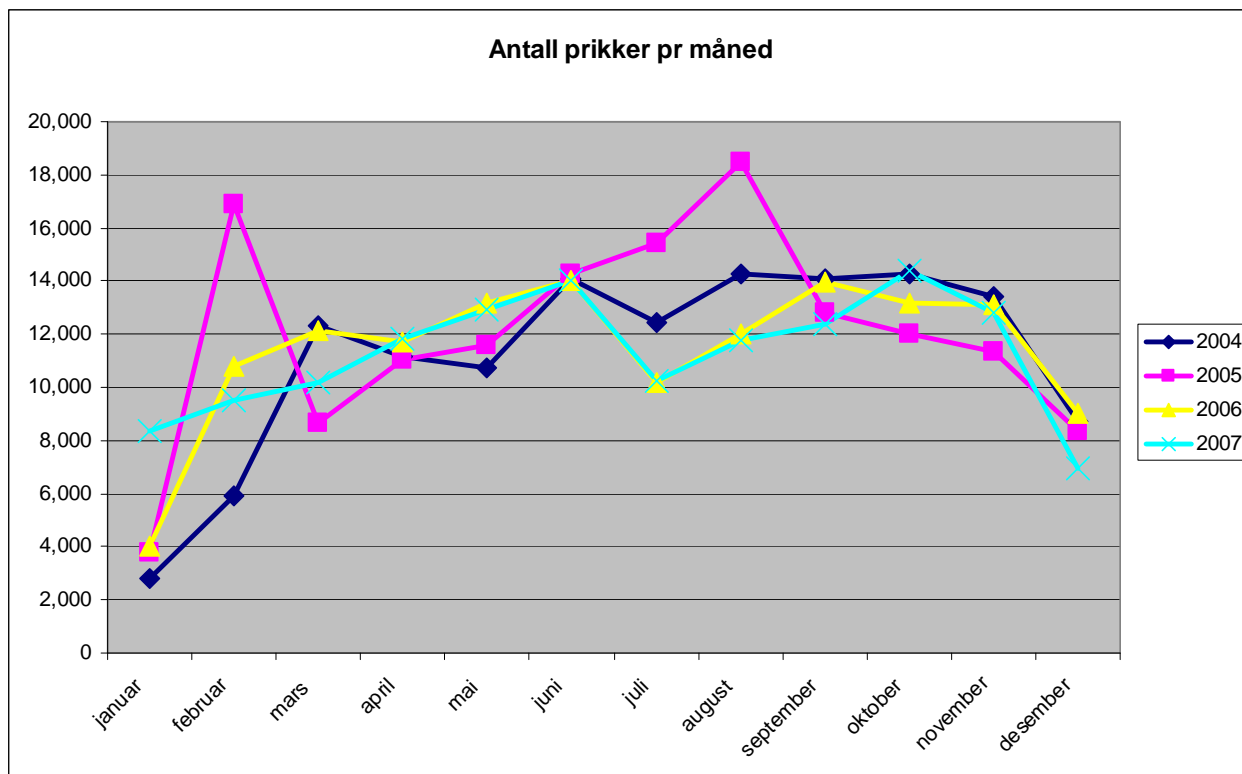
Tabell 2. Prikkårsak (Akkumulerte tall fram til sept 2007, men gjelder bare forenklete forelegg og ATK) Kilde: Statens vegvesen²
Gult angir 1 prikk. Oransje angir 2 prikker

Årsaker	Antall saker	%-andel
Fart tom. 60 km/t + 11-15	118 207	34,8
Fart tom. 60 km/t + 16-20	43 299	12,7
Fart tom. 60 km/t + 21-25	17 282	5,1
Fart tom. 70 km/t + 16-20	80 622	2,7
Fart tom. 70 km/t + 21-25	39 747	11,7
Fart tom. 70 km/t + 26-30	20 782	6,1
Fart tom. 70 km/t + 31-35	11 636	3,4
Fart i alt	33 575	97,5
Skiltforskriften §§ 23 og 24 (Rødt lys etc.)	3 888	1,1
Trafikkreglene § 12 nr. 5 (Ulovlig forbikjøring foran vegkryss, bakketopp etc.)	863	0,3
Trafikkreglene § 12 nr. 6 (Ulovlig forbikjøring foran gangfelt)	67	0,0
Skiltforskriften § 8 (Ulovlig forbikjøring – skiltet)	349	0,1
Skiltforskriften § 4 (Vikeplikt – skiltet)	2 554	0,8
Skiltforskriften § 7 nr. 2 (Vikeplikt fra høyre)	257	0,1
Skiltforskriften § 9 nr. 2 (Vikeplikt for gående i gangfelt)	485	0,1
Skiltforskriften § 7 nr. 4 (Utkjøring fra parkeringsplass o.l.)	78	0,0
Skiltforskriften § 7 nr. 3 (Vikeplikt overfor gående og syklende ved svinging)	15	0,0
Sum andre årsaker enn fart	8 556	2,5

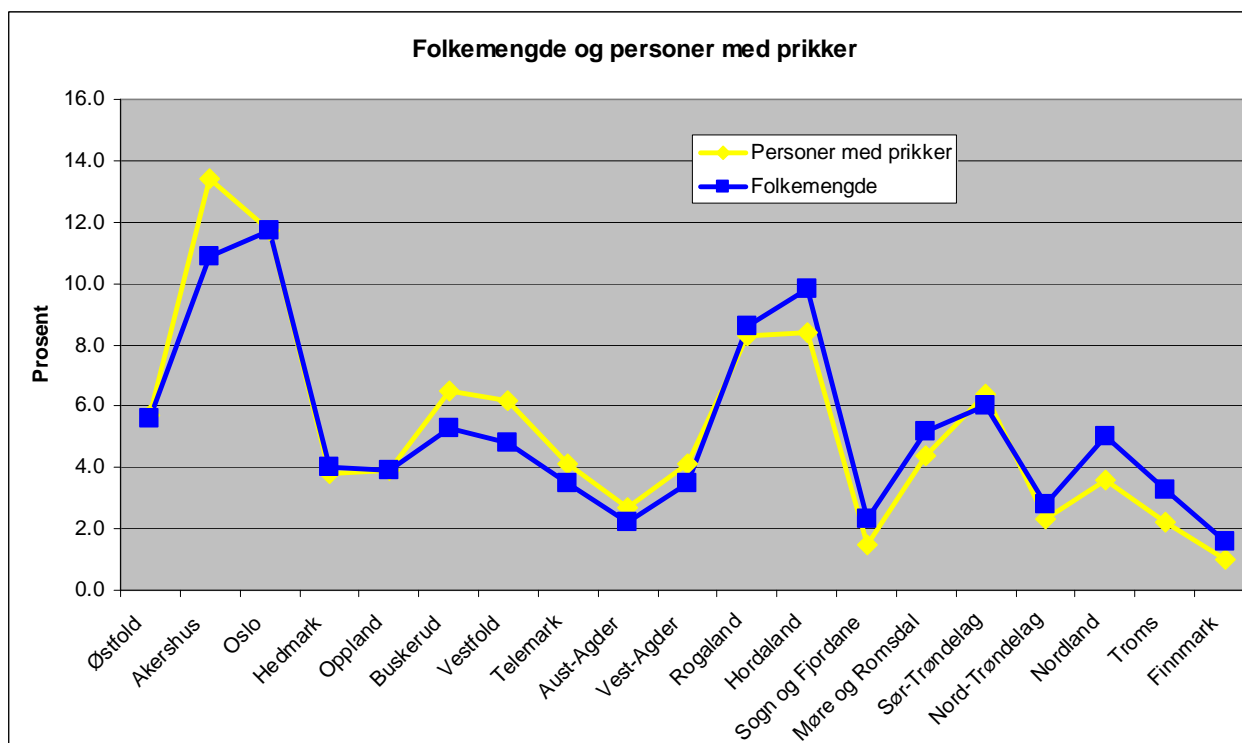
Hvordan prikkene fordeler seg over året er vist i Figur 1 neste side. Generelt tyder statistikken på relativt lik andel registrerte prikker i perioden mars – november og noe færre i perioden desember – februar. Bildet er relativt likt for hele perioden 2004 - 2007, bortsett fra 2005 som har markant flere prikker i februar og juli – august enn de øvrige årene. Det gjøres oppmerksom på at etterslepet på innmeldingen av prikker kan være på inntil flere måneder. Dette betyr at tallene for de siste månedene i 2007 kan bli noe høyere enn angitt i figuren.

Den fylkesvise fordeling over prikker sammenlignet med folketallet er vist i Figur 2. Det er nokså stort samsvar mellom prikker og folkemengde for de fleste fylker. De fylker som har en noe overvekt av prikker synes å være Akershus, i tillegg til Buskerud og Vestfold. Dette kan ha ulike årsaker. Dette kan eksempelvis skyldes stor kontrollvirksomhet i disse fylkene, eller at en stor del av førerne har en atferd som medfører prikker i førerkortet.

² Statistikken er basert på gjerningsdato. Vær oppmerksom på at det er et etterslep på inntil flere måneder ved innmelding. Statistikken vil derfor endre seg noe framover. (Ordinære forelegg meldes inn uten angivelse av kode)



Figur 1. Registrerte prikker pr måned for perioden 2004 – 2007. (Kilde: Statens vegvesen)



Figur 2. Fylkesvis fordeling over andel personer med prikker sammenlignet med folkemengde. (Kilder: Statens vegvesen og SSB 2007)

2 Metode

2.1 Forskningsmetoder knyttet til evalueringsmål

Metodisk er evalueringen i stor grad gjennomført med bruk av spørreskjema. Funn fra disse er supplert med intervjuer og tilstandsundersøkelser og ulykkesdata fra Statens vegvesen. Nedenfor gis en mer detaljert beskrivelse av de metoder som er benyttet. De ulike spørreskjemaene som er benyttet og svarfordeling på de ulike spørsmålene, er vist i vedlegg 1 til 4.

Valg av metoder er gjort på bakgrunn av mål som er satt for evalueringen (se punkt 1.1). Beskrivelsen av hver devaluering skisserer hvilke mål som ønskes belyst og valg av forskningsmetode.

Evalueringen er gjennomført i perioden 2004 – 2007 og har bestått av følgende undersøkelser:

1. *Endring i atferd (fart og rødlyskjøring) og ulykker (politirapporterte)* fra før til etter ordningen ble satt i verk (2006).
2. *Informasjonsundersøkelsen*. Spørreundersøkelse for å kartlegge bilførernes kunnskap om prikkbelastningsordningen på bakgrunn av informasjonen fra myndighetene, og om de har forstått hva det innebærer for egen atferd i trafikken (2004).
3. *Førundersøkelsen*. Spørreundersøkelse gjennomført like etter innføring av prikkbelastning. Undersøkelsen fokuserer på føreres holdninger og kjøreatferd i forhold til de elementene som inngår i prikkbelastningsordningen (2004).
4. *Etterundersøkelsen* Spørreundersøkelse gjennomført 3 år etter innføringen av ordningen, som er maksimal periode for opparbeidelse av prikker. Denne er basert på samme opplegg som førundersøkelsen (2007).
5. *Spørreundersøkelse blant førere med 6 prikker eller mer*, for å se hvordan disse påvirkes (2007).
6. *Intervju av de som er satt til å drifte systemet*, det vil si politi og ansatte i Statens vegvesen. Dette er gjort for å kunne si noe om praktiserbarheten av systemet (2007).

I tre av spørreundersøkelsene (informasjonsundersøkelsen, førundersøkelsen og etterundersøkelsen og) ble det trukket et tilfeldig utvalg på 10.000 personer fra Førerkortregisteret. Uttrekket ble gjort av Vegdirektoratet. Nytt utvalg er trukket hver gang.

Spørreundersøkelsen til førere med minimum 6 prikker i førerkortet ble sendt til 1.000 personer. Også i denne undersøkelsen foretok Vegdirektoratet uttrekket.

De tre spørreundersøkelsene ble sendt ut som papirutgave via post. Utfylt skjema ble sendt tilbake til SINTEF i vedlagt svarkonvolutt. Svarkonvolutten var frankert. Ettersom det ble lagt vekt på at svarene skulle være anonyme, var det ikke mulig å purre på manglende svar. Vi tilbød imidlertid folk å bli med i en trekning om gavekort. Dette krevde at de fylte ut en egen slipp med navn og adresse som ble returnert i egen konvolutt/som ble splittet ved ankomst til SINTEF. Navnelappene ble makulert straks trekkingen av gavekort var foretatt. Skjemaene uten nummer eller navn ble sendt til punching hos et eksternt firma, slik at anonymiteten ble ivarettatt.

Svarprosenten i de ulike spørreskjemaene er forskjellige. Et betimelig spørsmål er da om utvalget har skjevheter med hensyn til hvem som har svart og hvem som har latt være. Vi har kontrollert for skjevheter som eksempelvis alder, kjønn og bosted. Vi har *ikke funnet vesentlige forskjeller i utvalgene* i de tre store spørreundersøkelsene.

Resultatene fra to av spørreskjemaundersøkelsene er presentert tidligere i egne notat – Førundersøkelsen (Moe, 2004) og Førernes informasjon om ordningen ved ikrafttreddelsen i 2004 (Stene, 2004). Den siste av de to vil vi heretter kalle ”Informasjonsundersøkelsen”. Resultatene fra etterundersøkelsen og spørreundersøkelsen blant de som har 6 prikker eller mer, er imidlertid ikke presentert tidligere.

Et fundamentalt metodisk spørsmål av betydning for vurdering av resultatene er knyttet til om *vi kan stole på selvrapporing*. For å få innsikt i menneskets opplevelser, forståelse og atferd er det ofte nødvendig å spørre personene det gjelder. Man har lange tradisjoner i bruk av skriftlig eller verbal selvrapporing og er ofte avhengig av å kunne stole på de opplysninger som gis (Stene, 2005). Imidlertid har mange uttrykt skepsis til utelukkende å stole på folks subjektive rapportering. En innvending som kom fra eksempelvis psykologien gjaldt gyldigheten av slike målinger, og hvorvidt selvrapporterte målinger var i overensstemmelse med andre og mer ”objektive” målinger.

En utfordring ved bruk av spørreskjema er at skjemaet begrenser innhold og omfang av en undersøkelse. Blir skjemaet for omfattende er det en fare for at svarprosenten blir liten. I mange tilfeller er det derfor umulig å få med så mange spørsmål som det er ønskelig ut i fra et teoretisk eller statistisk synspunkt. En annen innvending angår *kontekst eller situasjonen* de blir utfylt i. Svarene som et individ gir på et bestemt tidspunkt er påvirket av både personen og situasjonen. Personens hukommelse kan være ufullstendig eller modifisert av senere erfaringer. Videre kan svarene bli påvirket av selve situasjonen de er i når de fyller ut skjemaet

Selvrapporing har fått en del kritikk på grunn av problemer med *sosialt ønskelige responser*. Ulike studier har vist mangel på samsvar mellom selvrapporing av atferd og ”mer objektive” rangeringer. I følge Harter (1996) oppgis det ofte tre ulike motiver til at folk kan gi feilaktige opplysninger av egen atferd: (1) undervurdering eller overvurdering av seg selv, (2) ønske om å behage, imponere eller (3) at folk tester ut ulike handlinger. I stedet for å unngå selvrapporing, mener Harter det kan være mer fruktbart å gjennomføre en tilleggsstudie. En annen løsning kan være å benytte flere metoder som eksempelvis atferdsobservasjon og statistiske data.

Flere studier innen trafiksikkerhet viser meget *stort samsvar mellom føreres selvrapporterte atferd og faktisk kjøreatferd* basert på observasjon. Giæver m.fl. (2006) studerte tungbilsjåførers fartsvalg, og fant en relativt god overensstemmelse mellom egenrapportert og registrert fartsvalg. Rundmo & Ulleberg (2000) viser til flere tilsvarende studier. West m.fl. (1993) fant stort samsvar mellom selvrapportert regelbrudd og sjansetaking med faktisk atferd i trafikken. Hattaka m.fl (1997) viste sammenheng mellom selvrapportert risikoatferd med senere trafikkforseelser og ulykker. Også studier fra andre områder enn trafikk, viser at risikoatferd kan forutsi ulykker. Selvrapportert atferd kan således være en velegnet og effektiv metode for å studere faktisk atferd.

2.2 Atferd og ulykker

Når det gjelder *atferdsdata* har vi sett på kjøring mot rødt lys, som registreres av Statens vegvesen som en del av deres tilstandsundersøkelser. I tillegg har vi hentet inn fartsdata for noen av vegvesenets kontinuerlige tellepunkt.

Utviklingen i antall ulykker er basert på STRAKS-ulykkesregister i Statens vegvesen som inneholder data om alle politiregistrerte trafikkulykker.

Det er sett på ulykkesutviklingen i perioden 1990 - 2006, for å se om det har vært en endring i utviklingen fra før til etter 2004 som kan spores tilbake til innføring av prikkbelastningen.

Fartsnivået er kartlagt på grunnlag av data fra vegvesenets automatiske fartsmålingspunkt. Fartsnivået for året 2004 i 12 målepunkt er sammenlignet med tilsvarende nivå for årene 1997 – 2003. Vi har *ikke* hatt tilgjengelig fartsdata for 2005 og senere. Det var her forutsatt at vegvesenets årlige fartsindeks skulle legges til grunn, men denne er for tiden ikke operativ.

2.3 Informasjonsundersøkelsen

I forbindelse med innføringen av ordningen, var det nødvendig at myndighetene informerte trafikantene om prikkbelastningssystemet. Delmål 1 i evalueringen er å kartlegge informasjon, kunnskap og forståelse som bilførere hadde om ordningen kort etter at den trådte i kraft.

Spørreskjemaet ble sendt ut i mai 2004. Formålet var å finne ut om informasjonen fra myndighetene førte til at bilførere viet prikkbelastningssystemet oppmerksomhet. Poenget var videre å få klarhet i hvorvidt førerne har kunnskap om den nye ordningen med prikkbelastning. Det var viktig å gjennomføre en slik undersøkelse like etter at informasjonen fra myndigheter var gått ut til førerne. I forbindelse med innføringen av ordningen 1. januar 2004 ble det informert om ordningen gjennom en rekke media.

Av de utsendte 10.000 skjemaene kom 2506 utfylt i retur. Når vi tar høyde for returnerte skjema på grunn av ukjent adresse (personer som ikke lenger hadde førerkort osv) ligger *svarprosenten på 26 prosent*. Svarprosenten var her langt lavere enn i førundersøkelsen (42 %). En av grunnene kan være at skjemaet er vanskeligere å fylle ut. I informasjonsundersøkelsen oppgir 15 prosent at skjemaet er vanskelig å fylle ut, mot 2 prosent i førundersøkelsen. Spørreskjema er gjengitt i vedlegg 3.

Tabell 3 gir en beskrivelse av noen av variablene i utvalget. Kjønnfordelingen i materialet er relativt lik med 54 % menn og 46 % kvinner. Størstedelen er personer over 40 år.

Videre viser tabellen at de fleste (65 %) kjører over 10.000 km per år. Nær halvparten bor i byer (48 %), 31 prosent i tettbygde strøk, mens 25 prosent bor i spredtbygde strøk. Når det gjelder utdanning opplyser størstedelen (59 %) at de har lavere utdanning som grunn- og videregående skole eller fagopplæring. 41 % har høyere utdanning fra høyskole og universitet.

Tabell 3. Demografiske variable i utvalget i informasjonsundersøkelsen (i prosent)

Kjønn		Alder		Km. per år i 1000		Utdanning		Bosted		
M	K	<40	>40	<10	>10	Lav	Høy	By	Tettbygd	Spredt
54	46	37	63	35	65	59	41	48	31	21

Ettersom uttrekket av personer er foretatt fra Førerkortregisteret, har alle i undersøkelsen førerkort for minst ett motorisert kjøretøy. Tabell 4 viser at nesten samtlige i undersøkelsen har førerkort for personbil. En relativt stor andel har førerkort for liten lastebil og for motorsykkel. Under halvparten har førerkort for lastebil eller for buss.

Tabell 4. Fordeling over hvor stor andel som har ulike typer førerkort.

Førerkort klasse				
A/A1 Motersykkel	B/BE Personbil, varebil	C1/C1E Lastebil inntil 7,5 tonn	C/CE Lastebil over 7,5 tonn	D/DE / D1/D1E Buss
62 %	99 %	72 %	33 %	40 %

Til daglig bruk benytter de fleste i undersøkelsen personbil eller varebil som ikke har så kraftig motor³ (se Tabell 5). Tabellen tyder på at noen benytter mer enn en type kjøretøy daglig. Dette skyldes blant annet at noen er yrkessjåfører, og dermed benytter en annen type kjøretøy til og fra jobb enn i yrkessammenheng.

Tabell 5. Andel som til daglig benytter ulike kjøretøy.

"Hvilke av disse motorkjøretøyene kjører du til daglig?" (Du kan krysse av på flere)	Andel
Personbil/ varebil ikke så kraftig motor, roligere akselerasjon og toppfart under 200 km/t	70 %
Personbil/ varebil med kraftig motor, rask akselerasjon og toppfart over 200 km/t	28 %
Lastebil	3 %
Motersykkel	3 %
Buss med mer enn 16 seter	1 %

³ Kraftig / ikke kraftig motor baserer seg på respondentenes subjektive vurdering

2.4 Før- og etterundersøkelsen

Delmål 2 i evalueringen er å undersøke om ordningen har påvirket kunnskaper, holdninger, atferd hos trafikantene og antall ulykker. Den forskningsmetoden som er valgt, er en før- og etterundersøkelse basert på *spørreskjema*.

Førundersøkelsen: Den første spørreundersøkelsen ble gjennomført rett etter at ordningen hadde trådt i kraft. Hovedinnholdet var holdninger og kjøreatferd i forhold til de elementene som inngår i prikkbelastningsordningen. I tillegg omfatter skjemaet spørsmål om kjørelengder og selvrapportering av ulykker med og uten personskade.

Før utsending av førundersøkelsen ble det gjennomført en *pilot*. Et utkast til spørreskjema ble testet på 60 studenter ved HINTs avdeling for trafikktutdanning. Selve *undersøkelsen* ble gjennomført i februar 2004. Førerne skulle svare på spørsmål vedrørende sin kjøreatferd de siste årene i trafikken.

Spørreskjemaet i *etterundersøkelsen* ble sendt ut i juni 2005, og er basert på samme opplegg som førundersøkelsen. Noen justeringer er gjort ut fra resultatene i førundersøkelsen. I tillegg er lagt til en del spørsmål angående kunnskap om prikkbelastningsordningen og om hvordan denne har påvirket deres kjøreatferd.

Av de 10.000 utsendte skjema i førundersøkelsen fikk vi ca 4100 svar, mot ca 2300 svar av 10.000 skjema i etterundersøkelsen. Tar vi hensyn til antall skjema som kom i retur på grunn av ukjent adresse og lignende, får vi en *svarprosent på 42 prosent i førundersøkelsen og 25 prosent i etterundersøkelsen*. Den langt lavere svarprosenten i etterundersøkelsen kan blant annet skyldes at det var stort fokus på ordningen i media ved innføringen. En annen grunn kan være at skjemaet er i etterundersøkelsen har flere spørsmål, og således er mer omfattende. De spørsmål som er lagt til, kan også være vanskelige å besvare, og har dermed bidratt til at skjemaet ikke har blitt fylt ut og sendt inn. En større andel i av de som har besvart skjemaet i etterundersøkelsen oppgir at det er vanskelig å fylle ut.⁴ Spørreskjemaene er gjengitt i hhv vedlegg 1 og 2.

Representativitet, demografiske variable

En sammenligning av noen demografiske variabler før og etter, tyder på at utvalgene er nokså like. Utvalgene i før- og etterundersøkelse, se Tabell 6, er helt like med hensyn til bosted og hvor mye de kjører per år. De fleste bor i by eller tettbygd strøk (87 %) og kjører mer enn 10.000 km (65 %).

Tabell 6: Demografiske variable i utvalget i før- og etterundersøkelsen (i prosent)

	Kjønn		Alder		Km. per år i 1000		Utdanning		Bosted		
	M	K	<40	>40	<10	>10	Lav	Høy	By	Tettbygd	Spredt
FØR	53	47	37	63	35	65	59	41	46	31	23
ETTER	56	44	31	69	35	65	55	45	46	31	24

⁴ Andelen som har kryssset av at skjemaet var ”Lett” å fylle ut er 57 % i førundersøkelsen mot 34 % i etterundersøkelsen.

Representativitet, kjønns- og aldersfordeling, utdanning

Andelen menn som har svart, er litt høyere enn andelen kvinner, og spesielt gjelder dette for etterundersøkelsen. Andelen personer som er under 40 år er mindre i etterundersøkelsen. I tillegg er andelen med høyere utdanning noe høyere i etterundersøkelsen (45 %) sammenlignet med førundersøkelsen (41 %). Spesialkurs og videreutdanning gjennom eksempelvis arbeid er ikke med i vår måling av høyere utdanning.

Representativitet, kjøretøy og førerkort

Det er liten eller ingen forskjell mellom utvalgene med hensyn til hvor mange som har førerkort for ulike klasser kjøretøy (se Tabell 7) og hvor mye de kjører (se Tabell 8).

Tabell 7. Sammenligning av andelen i før- og etterundersøkelsen som har førerkort for ulike kjøretøyklasser.

Førerkort	Før	Etter
Klasse A/A1 motorsykkel	62	60
Klasse B/BE Personbil, varebil	96	100
Klasse C1/C1E Lastebil inntil 7,5 tonn	73	72
Klasse C/CE - lastebil over 7,5 tonn	34	32
Klasse D / DE / D1 /D1E - buss	39	40

Tabell 8. Sammenligning av andelen i før- og etterundersøkelsen når det gjelder daglig kjøring av kjøretøy.

Daglig tilgang på bil og MC	Før	Etter
Lett motorsykkel, scooter eller moped	2	3
Tung motorsykkel	3	4
Lastebil	4	4
Buss med mer enn 16 seter	1	1
Person/varebil med kraftig motor, rask akselerasjon og toppfart over 200 km/t	29	28
Person/varebil/minibuss med ikke så kraftig motor, roligere akselerasjon og toppfart under 200 km/t	69	69

Oppsummering representativitet

Utvalget i etterundersøkelsen skiller seg ikke vesentlig fra utvalget i førundersøkelsen.

Andel respondenter i etterundersøkelsen som hadde fått prikker

Blant de som deltok i etterundersøkelsen hadde 100 personer (5 %) fått en eller flere prikker. 78 respondenter hadde fått en eller to prikker, mens 22 respondenter hadde tre prikker eller mer. Dette antallet er for lite til at det lar seg gjøre å kjøre separate analyser for de som har fått prikker i dette materialet. Spesielt gjelder dette de som har fått tre eller flere prikker. *Resultatene fra etterundersøkelsen gjelder derfor i all hovedsak førere som ikke har fått prikker.*

2.5 Undersøkelse blant førere som har fått 6 prikker

Delmål 3 i evalueringen er å få innsikt i hvordan trafikkatferden til førere som har fått minimum 6 prikker er påvirket av ordningen. Vi valgte også her å benytte *spørreskjema* (se vedlegg 1). Spørsmålene i dette skjemaet er i første rekke knyttet til årsaken til at de har fått prikker, og hvorvidt dette har påvirket deres kjøremåte. En del spørsmål er felles for spørreskjemaene i før- og etterundersøkelsen. Dette gir mulighet til sammenligninger.

Skjema ble sendt ut høst 2007 med oppfordring om å svare innen 14. dager. De som returnerte skjemaet gjorde det uten å være lokket av premiering. Vi antok svarprosenten ville være mer avhengig av deres engasjement i prikkordningen ut fra egne erfaringer, enn ut i fra muligheten for belønning.

På det tidspunkt hvor uttrekket av førere til undersøkelsen ble foretatt, hadde nesten 2.500 personer fått 6 prikker eller mer i førerkortet. Det vil si at de skulle ha mottatt brev om at de hadde 6 prikker, og at de stod i fare for å miste retten til å føre motorvogn for seks måneder ved neste overtredelse som omfattes av prikkbelastningsordningen. Vegdirektoratet trakk et tilfeldig utvalg på 1.000 personer blant førere som var oppført med minimum seks prikker i Førerkortregisteret. Av disse returnerte 287 personer et utfylt skjema. Tar vi høyde for bortfall grunnet feil adresse m.m. er *svarprosenten 31 prosent*.

Tabell 9 viser en del karakteristika ved disse personene. Verdt å bemerke er den skjeve kjønnsfordelingen ved at nesten samtlige er menn. Sammenligner vi med utvalgene i de andre undersøkelsene, så synes dette å være en gruppe som kjører relativt mye (97 prosent kjører mer enn 10.000 km pr år). Noe av årsaken kan være at en større andel av de med mange prikker er yrkessjåfører (22 %)⁵ og disponerer bruk av firmabil (48 %)⁶

Tabell 9. Demografiske variable i utvalget med 6 prikker eller mer i førerkortet (i prosent)

Kjønn		Alder		Km. per år i 1000		Utdanning		Bosted		
M	K	<40	>40	<10	>10	Lav	Høy	By	Tettbygd	Spredt
93	7	49	51	3	97	56	44	59	24	17

Andre forskjeller i forhold til utvalgene i de andre intervjuundersøkelsene, er at andelen under 40 år er større (49 %), i tillegg til at en større andel synes å være bosatt i byer (59 %).

⁵ Sammenlignet med andelen yrkessjåfører i de andre undersøkelsene: Etterundersøkelsen (8 %), Førundersøkelse (6 %)

⁶ Dette utgjør de som kjører firmabil/leiebil og de som har tilgang til både privat bil og firmabil. Andelen som disponerer firmabil i de andre undersøkelsene er: Etterundersøkelsen (12 %) og Førundersøkelsen (13 %).

Tabell 10. *Andel som til daglig benytter ulike kjøretøy.*

Motorkjøretøy i daglig bruk	Andel
Personbil/ varebil ikke så kraftig motor	55 %
Personbil/ varebil med kraftig motor	47 %
Lastebil	11 %
Motorsykkel	7 %
Buss med mer enn 16 seter	2 %

Til daglig bruk benytter et flertall i undersøkelsen personbil eller varebil som ikke har så kraftig motor (se Tabell 10). Det er imidlertid verdt å bemerke at andelen med kraftig bil (47 %), lastebil (11 %) og motorsykkel (7 %) er høyere enn i de andre undersøkelsene.

2.5.1 Administrering og drift av ordningen med prikkbelastning

For å kunne si noe om praktiserbarheten for de som skal drifte systemet, har vi foretatt egne samtaler/intervju over telefon med personer i Statens vegvesen og politiet som har hatt ansvar for administrering og drift av ordningen. Telefonintervjuene er gjennomført i siste fase av prosjektet.

Deltakerne har vært personer som har ansvar for å følge opp og drifte ordningen. Noen ble intervjuet våren 2007, mens andre ble intervjuet høsten 2007.

Det ble laget en intervjuguide før selve intervjuene startet (se vedlegg 5). Kontaktpersonene har nokså ulike roller og har dermed erfaringer med forskjellige aspekter ved ordningen. Derfor er intervjuene gjennomført mer i form av strukturerte samtaler, enn som intervjuer med klare spørsmål og tilhørende svarkategorier.

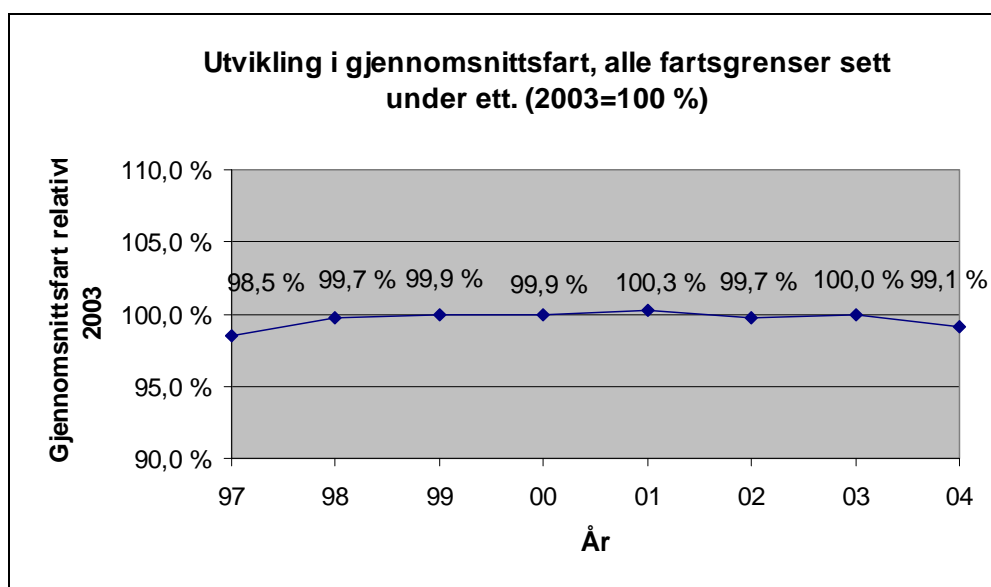
De intervjuede har lest igjennom og kommentert oppsummeringen som er gjort.

Totalt har vi intervjuet 11 personer som er ansatt i Statens vegvesen og politiet. De som er intervjuet har nær kjennskap til enten utviklingen av selve prikkordningen i forkant av ikrafttredelsen, eller de har hatt ansvar og erfaring med drift av den etter at ordningen trådte i kraft i 2004. Eksempelvis har det vært ønskelig både å få med personer som har overordnet ansvar for ordningen, de som har ansvar for de datatekniske løsningene, og de operative aktørene som har direkte kontakt med førerne.

3 Resultater

3.1 Endring i atferd og ulykker

Av antall ilagte prikker er 97,5 prosent knyttet opp mot overtredelse av fartsgrensa (Tabell 2 side 4). En skulle derfor forvente at fartsnivået er den type atferd som mest skulle påvirkes av prikkbelastningsordningen. I det opprinnelige arbeidsopplegget for evalueringen var det forutsatt at data om fartsutviklingen skulle bygge på fartsindeksen til Statens vegvesen. Denne indeksen har imidlertid ikke vært operativ siden 2002. For å få en tidlig indikasjon på om det hadde vært endringer i gjennomsnittsfarten fra før til etter prikkbelastning ble innført (1.1.2004), ble det i 2005 samlet inn fartsdata fra 12 av vegvesenets kontinuerlige målepunkt. Disse ble bearbeidet for tidsrommet 1997-2004. Figur 3 nedenfor viser utviklingen i gjennomsnittsfart i disse 12 punktene i nevnte periode, relativt året 2003 (=100 %).



Figur 3: Utvikling i gjennomsnittsfart 1997-2004, relativt året 2003 (=100 %)

Vi ser at i perioden 1998 til 2003 har gjennomsnittsfarten gått litt opp og ned uten noen tydelig nedadgående eller oppadgående trend. Utslagene har vært fra -0,6 % til +0,4 %. Fra 2003 til 2004 var det en nedgang på 0,9 %, som i størrelsesorden ikke skiller seg vesentlig ut fra endringene i de foregående år⁷. Siden vi ikke har data for utviklingen etter 2004, kan vi ikke si noe om dette er en mer varig endring.

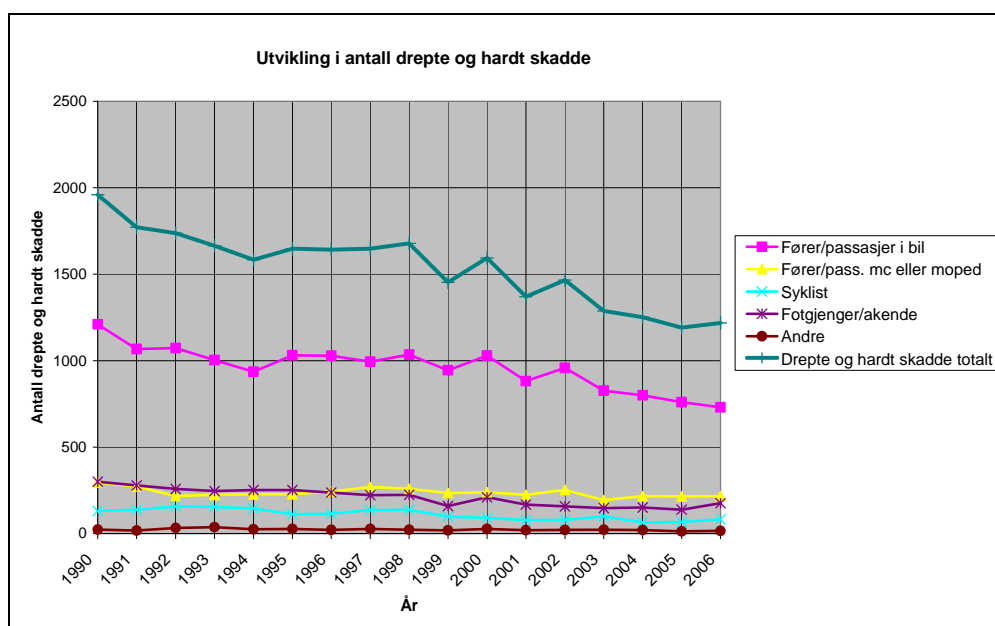
En mer detaljert analyse av endringen i gjennomsnittsfart fra 2003 til 2004 viser at:

- det har vært en nedgang i alle fartsgrensesoner vi har data fra (50, 60, 80 og 90 km/t)
- nedgangen er den samme for kjøretøy med lengde < 7,6 meter som for kjøretøy \geq 7,6 meter
- nedgangen har i hovedsak skjedd i vintermånedene (november-mars), mens gjennomsnittsfarten er omtrent den samme i 2003 og 2004 for resten av året.

⁷ Med det store antall registrerte kjøretøy som verdiene for gjennomsnittsfart bygger på (registreringer over hele året i 12 punkt), vil selv endringer på 0,1 % bli signifikante. Utfordringen er imidlertid å forklare hva som ligger bak disse endringene.

Konklusjonen i det siste kulepunktet indikerer at nedgangen snarere kan skyldes dårligere kjøreforhold vinteren 2004 i forhold til vinteren 2003, enn innføring av prikkbelastningsordningen.

Når det gjelder øvrige atferdsdata som er relatert til overtredelser man får prikker for, har Statens vegvesen som en del av sine tilstandsundersøkelser, registrert *kjøring mot rødt lys* i 2003 og 2005. I 2003 var det 8 prosent som kjørte på rødt av de bilene som ankom kryss/gangfelt de 3 første sekundene etter at det hadde blitt rødt. Tilsvarende andel i 2005 var 10 prosent⁸. Dette gir ingen indikasjoner på at prikkbelastningsordningen har ført til en nedgang i andel som kjører på rødt lys.



Figur 4: Utviklingen i antall drepte og hardt skadde 1990-2006, totalt og fordelt på trafikantkategorier.

Figur 4 ovenfor viser at det siden 1998 har vært en nedadgående trend når det gjelder antall drepte og hardt skadde. Nedgangen etter 2003 (til og med 2005), føyer seg inn i denne langsiktige trenden.

For de fleste endringer fra år til år er det ingen konsistens mellom de forholdsvis små endringene i gjennomsnittsfart og endring i antall drepte og hardt skadde. Det gjelder både i forhold til størrelse⁹ og retning på endringene. Det er derfor sannsynlig at nedgangen i antall drepte og hardt skadde i det alt vesentlige *ikke* skyldes endringer i fartsnivået; dette gjelder også når en ser på utviklingen etter at prikkbelastningsordningen ble innført.

I prinsippet vil innføring av prikkbelastningen kunne påvirke de fleste ulykkestyper, for eksempel dersom fartsnivået endres. Mange andre og samtidige forhold påvirker også ulykkesutviklingen, slik som stadig sikrere biler. Alt dette gjør det vanskeligere å spore endringer i ulykkesbildet tilbake til prikkbelastningen. Dersom vi imidlertid skulle finne et markant sprang før/etter prikkbelastningssystemet kombinert med en korresponderende endring i atferd (les fartsnivå), ville dette være en klar indikasjon på at tiltaket har hatt effekt. Dersom vi ikke finner en slik klar

⁸ Forskjellen er signifikant på 1 %-nivå.

⁹ Eksempelvis har gjennomsnittsfarten gått ned med 0,8 % fra 2000 til 2004. I følge "potensmodellen" (Elvik 2004) skulle dette medføre en nedgang i antall drepte og hardt skadde på 3 %. Den virkelige nedgangen har vært på hele 22 %.

indikasjon, kan vi likevel ikke *utelukke* at prikkbelastningen kan ha hatt mindre effekter som vi altså ikke har klart å påvise.

Resultatene fra spørreundersøkelsene viser at en andel førere har, i følge eget utsagn, endret sin atferd i positiv retning etter innføring av prikkbelastningen. Denne andelen er relativt beskjeden i forhold til totalt førere antall med førerkort, og vil sannsynligvis ikke være stor nok til at vi får et synlig ”brudd” på utviklingskurvene når det gjelder fart og ulykker.

Førernes selvrapporterte fartsvalg i de forskjellige fartssonene viser ingen systematiske endringer fra før- til etterundersøkelsen som kan relateres til prikkbelastningsordningen.

Konklusjonen er derfor at vi ikke kan spore noen effekt av prikkbelastningsordningen verken når det gjelder utviklingen i drepte og hardt skadde eller i trafikkatferden. Selvrapportert endring i atferd, tyder imidlertid på en endring i atferd i mer lovlydig retning, særlig etter at prikker blir ilagt. Andelen førere som oppgir å endre sin atferd er imidlertid for liten til at det kan forventes å gi synlige utslag på farts- og ulykkesutviklingskurvene. Vi må også ta forbehold om at de atferdsdata vi har hatt tilgjengelig er av forholdsvis begrenset omfang.

3.2 Resultater fra informasjonsundersøkelsen (2004)

Dette kapittelet gjengir hovedresultatene fra informasjonsundersøkelsen. For mer detaljerte resultater henvises til et eget arbeidsnotat (Stene 2004), samt til vedlegg 3 som viser spørreskjemaet med svarfordeling på de ulike spørsmålene.

3.2.1 Har folk registrert informasjon om ordningen og hvor fornøyd er de med den?

Nitti prosent oppgir at de har en viss kjennskap til ordningen kort etter innføringen i 2004. Spesielt har mange registrert informasjon om ordningen via riksdekkende TV, aviser og radio.

Ca én av tre bilførere (36 %) sier de er fornøyd med informasjonen. Denne andelen er større enn de som ikke er fornøyd (28 %). De resterende 36 % er verken fornøyd eller misfornøyd.

3.2.2 Hvilken kunnskap og forståelse har trafikantene for ordningen med prikkbelastning?

Til tross for at noen forhold ved ordningen synes å være nokså klare, så har førerne generelt manglende kunnskap og forståelse. Kun 13 prosent mener de har god kunnskap om prikkbelastningen. Majoriteten vet at politiet gir prikker, at opparbeidelsestiden er tre år, og at det gis skriftlig varsel etter seks prikker.

Er spørsmål som kan stilles er hvorvidt ordningen er for komplisert og vanskelig å forstå. Dette gjelder eksempelvis skillet mellom en og to prikker. Majoriteten tror hovedregelen er en prikk pr overtredelse. Det er også uklart hvilke lovbrudd som kan gi prikker, og hvilke som ikke gjør det.

Førernes kunnskap om sammenhengen mellom størrelsen på fartsoverskridelser og prikker er mangelfull. Minst usikkerhet er knyttet til fartsgrenser på 50 – 60 km/t. I 90 – 100 soner er det relativt mange som tror fartsoverskridelsen må være større enn den faktisk er, for å få prikker. Dette betyr at de tror de kan kjøre relativt mye over fartsgrensen, og likevel unngå prikker.

Foruten fart gis det prikker knyttet til brudd på vikeplikt, ulovlig forbikjøring og kjøring på rødt lys. Undersøkelsen viser at det er stor variasjon i kunnskapen om dette. Det synes å være størst mangel på kunnskap knyttet til vikeplikt.

Fra et sikkerhetsperspektiv er det ikke nødvendigvis negativt at mange tror de får prikker for lovbrudd som ikke inngår i ordningen. Mer enn 1/3 tror (feilaktig) at ordningen også omfatter promille, enveiskjøring, bilbelte, hjelmbruk for motorsyklister, sperrefelt, kollektivfelt og avstand til forankjørende. Disse førerne kan således være påpasselig med å overholde slike lover, ettersom de tror lovbrudd medfører prikk.

Generelt synes førerne heller ikke å ha klarhet i håndheving av ordningen og konsekvenser i form av straffereaksjoner (konferer spørsmål 17 i vedlegg 3). Mange synes å tro at det er mulig å klage på illeggelse av prikker. Generelt synes det som om førerne har noe manglende innsikt i hvor lenge førerkortet vil bli inndratt, om de må ta førerprøven på nytt, hvorvidt de må ta kurs om lovbrudd og om bot har sammenheng med inntekt.

3.2.3 Er trafikantene motivert til å følge denne nye ordningen?

Fjerdingen et. al (2003) viste at bilførerne i Norge stort sett har et positivt forhold til at samfunnet er regulert gjennom lover og regler. Videre viste undersøkelsen at folk i stor grad har ”riktige” holdninger.

Resultatet fra den foreliggende undersøkelsen er i tråd med dette, og viser at førerne i stor grad har en positiv motivasjon til å følge ordningen med prikkbelastning. Fra et sikkerhetsmessig synspunkt tyder innføringen av ordningen på positive tendenser. Førerne er både positivt innstilt, har intensjoner om å være lovlydige, og mener de har gode nok kjøreegenskaper til å mestre og kontrollere de krav som stilles. Etter innføringen er de videre blitt mer bekymret for å bli tatt i kontroll, og enkelte synes ordningen medfører en ekstra utfordring i trafikken.

Det synes imidlertid å være forskjell i hvor villige folk er til å bryte de enkelte bestemmelsene i lovverket. Ut fra selvrapporingen av atferd er lovlydigheten lavest i forbindelse med overskridelser av fartsgrensen. I motsetning til dette, er førerne svært lovlydige med hensyn til promillekjøring, forbikjøring, rødlyskjøring og beltebruk.

3.2.4 Er informasjon om prikkbelastning tilstrekkelig til å få folk til å opptre lovlydig?

Til tross for en aksept blant publikum, så vil ikke det å innføre nye lover og regler automatisk medføre at folk blir mer lovlydige. Omgivelsene eller konteksten virker også inn. Dette betyr at faktorer i en konkret situasjon gjør at en trafikant til en viss grad overtrer eksisterende regelverk. I tillegg kan mer overordnede krefter i samfunnet enten motvirke eller forsterke det ytre press som legges på dem. Eksempelvis kan krav om effektivitet og lønnsomhet medføre at en yrkessjåfør opplever et tidspress, og at han blir mer villig til å bryte fartsgrensen.

Mange undersøkelser har vist at holdninger til atferd, sosiale normer og forventninger om mestring kan ha stor innvirkning på trafikantenes valg av atferd i spesifikke situasjoner.

Undersøkelsen av førernes informasjon om ordningen ved iverksettelsen i 2004, tyder på at førerne stort sett har stor tro på egen mestring, men mange har holdninger til lover og regler som ikke er ønskelige. Førerne gir uttrykk for at man som fører ikke kan ha et rigid forhold til lovverket, men at lovlydigheten til dels er avhengig av spesielle forhold. Det synes å være en viss aksept for å bryte fartsgrensen og å bruke utstyr som varsler om trafikkontroll. Regler kan også brytes for å oppnå bedre framkommelighet og trafikkflyt.

I hvor stor grad førerne er påvirket av sosiale normer er også undersøkt. Enkelte utsagn gjelder om førerne tror folk rundt dem følger lover og regler. Resultatet tyder på at førerne tror personene i omgangskretsen generelt aksepterer lover og regler i trafikken. Imidlertid er overtredelse av fartsgrensen et unntak. Førerne tror folk aksepterer fartsovertredelser og at de synes det er greit å bryte fartsgrensen.

3.2.5 Er det sammenheng mellom kunnskap og lovbrudd?

Generelt tyder resultatene på at $\frac{3}{4}$ av førerne ikke har endret atferd etter innføringen av ordningen. Resultatene tyder likevel på atferdsendring for noen forhold. Og størst atferdsendring er knyttet til valg av fart. Dette kan ha sammenheng med at mange vet at det er sammenheng mellom å få prikker og overskridelse av fart.

Selv om motivasjonen til å følge ordningen synes å være positiv, kan likevel sviktende kunnskap om ordningen ha innvirkning på valg av atferd. Mange angir at de tror ordningen omfatter andre lovbrudd enn det den faktisk gjør. Da er det ikke oppsiktsvekkende at flere mener å ha endret atferd som ikke omfattes av ordningen. Dette gjelder blant annet avstand til forankjørende, bruk av bilbelte, parkering og bruk av blinklys.

Av de *lovbrudd som gir grunnlag for prikk*, tyder resultatene på at det generelt sett er stor mangel på kunnskap knyttet til sammenhengen mellom vikeplikt og prikkbelastning. Et relevant spørsmål er hvorvidt mangel på kunnskap kan påvirke førernes valg av atferd. Resultatene kan tyde på at

dette er tilfelle. Moe (2004) fant i førundersøkelsen at de overtredelser som oftest gjøres er i forbindelse med vikeplikt. Moe undersøkte også noen typer *kjøreatferd som ikke gir prikkbelastning*. Av disse er bruk av mobiltelefon under kjøring det lovbruddet som synes å skje hyppigst, mens de fleste tar avstand fra promillekjøring. Over halvparten oppgir at de noen ganger eller oftere bruker mobiltelefonen under kjøring. Relativt mange¹⁰ oppgir videre at noen ganger kjører når de er meget trett, uten bilbelte og holder kort avstand¹¹ til forankjørende.

Flere studier tyder på at aksept for/holdninger til lovbrudd kan forutsi lovbrudd og ulykker (Åberg, 1998; Ulleberg, 2002). Aksept påvirker hvor ofte føreren tar sjanser og bryter regler. Deres studier tyder på en høy aksept for og positive holdninger til reguleringer ved bruk av lover og forskrifter generelt i samfunnet. Imidlertid kan det være vanskelig å holde oversikt over regelverket innen trafikk. Når det gjelder atferd, viser imidlertid Sagberg (1997) at bilister og syklistene handler mer i tråd med bl.a. andres signaler, enn ut i fra for eksempel formelle regler om forkjøringsrett. Et spørsmål er da om innføring av nye regler, som for eksempel prikkbelastning av førerkort, endrer folks risikovurdering?

Flere undersøkelser tyder på at innføring av regler kan ha en viss betydning, men ikke alene (Stene 2005). Trafikantenes etterlevelse er ulik for ulike regler. En stor andel førere aksepterer overskridelse av fart og bryter fartsgrensene. Til sammenligning benytter i dag nesten samtlige motorsyklister hjelm, og det er kun et fåtall som vil akseptere at fører eller passasjer kjører uten hjelm. En av grunnene til dette er at det i enkelte tilfeller er lettere å se sammenhengen atferd – risiko. En annen grunn er at overvåking og kontroll synes å øke lovlydigheten. Ryeng (2003) viste at førernes egen oppfatning av oppdagelsesrisiko er en forutsetning for deres regeletterlevelse.

3.2.6 Oppsummering av informasjonsundersøkelsen

Ved innføringen av ordningen i 2004 hadde nitti prosent en viss kjennskap til ordningen. Den informasjonen de hadde var spesielt ervervet via riksdekkende TV, aviser og radio. Imidlertid tyder resultatene på at førerne kan ha manglende kunnskap om hvilke lovbrudd som inngår i ordningen.

Det kan stilles spørsmål ved om ordningen er for komplisert og vanskelig å forstå. Folk har ikke klar forståelse verken for hvilke overtredelser som medfører prikker, eller hvilke staffereaksjoner ordningen innebærer.

Førerne er generelt sett motivert til å følge den nye ordningen. Men sosiale normer og holdninger til lovbrudd kan være krefter som gjør at folk likevel bryter lover og regler i trafikken.

¹⁰ Mellom 30 og 42 prosent

¹¹ Under ett sekund

3.3 Sammenligning av undersøkelsene i 2004 (førundersøkelsen og infomasjonsundersøkelsen) med etterundersøkelsen i 2007

I dette kapitlet er resultatene fra etterundersøkelsen (i 2007) sammenlignet med førundersøkelsen og infomasjonsundersøkelsen som ble gjennomført i 2004 like etter at prikkbelastning ble innført.

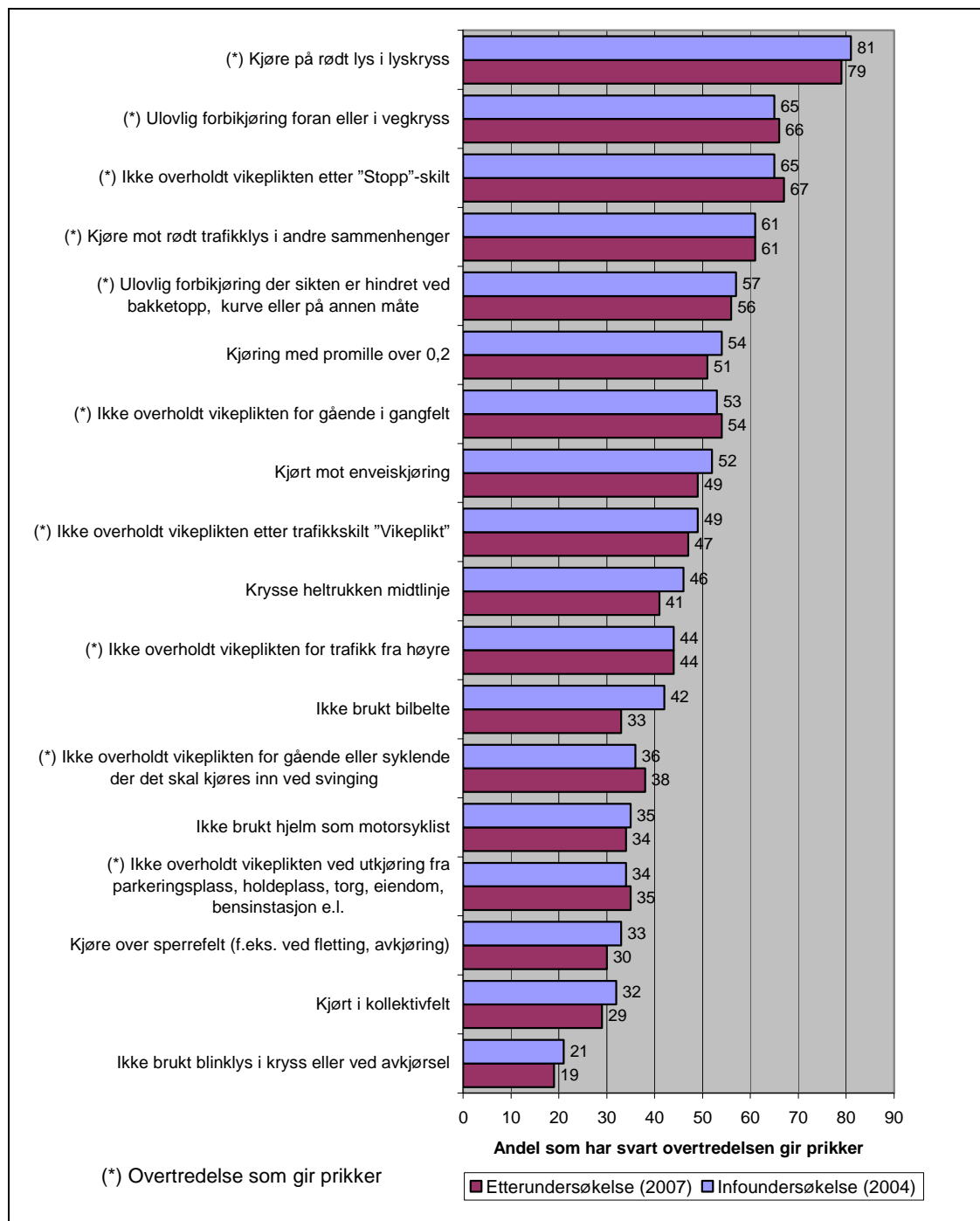
Spørreskjemaet i førundersøkelsen inneholdt ingen direkte spørsmål om prikkbelastningen, men fokuserte på holdninger, selvrapportert kjøreatferd sett i relasjon til de overtredelser som gir prikker og hvilke ”kanaler” (media, politi, kampanjer etc) som påvirker en mest. Svarfordelingene er her sammenlignet med tilsvarende for etterundersøkelsen 3 år senere.

Informasjonsundersøkelsen inneholdt blant annet spørsmål om føreres kunnskap om prikkbelastningen; spørsmål som ble gjentatt i etterundersøkelsen. Innenfor dette feltet sammenlignes derfor svarfordelingene for de to nevnte undersøkelser.

3.3.1 Kunnskap om ordningen

Har kunnskap om ordningen endret seg?

Figur 5 viser en sammenligning av informasjonsundersøkelsen og etterundersøkelsen med hensyn til føreres kunnskap om hvilke trafikale forhold som medfører prikk i førerkortet.



Figur 5. Andel førere som angir at ulike overtrjedelser gir prikk i førerkortet. Kunnskap i 2004 er sammenlignet med i 2007.¹²

¹² *Fart er ikke inkludert i her (omtales i et eget punkt).*

Samlet tyder figuren på at det bare er små endringer når det gjelder føreres kunnskap om hvilke overtredelser som gir prikk i førerkortet¹³. Det er likevel en tendens til at kunnskapen har blitt mer korrekt. Stort sett har andelen økt for korrekte svar om hvilke overtredelser som gir prikk, mens andelen som feilaktig oppgir at andre forhold også gir prikk, er redusert.

Av de forhold som faktisk gir prikk, er flest sikre på rødlyskjøring. Andelen som vet dette er rundt 80 prosent både i før- og etterundersøkelsen. En relativt stor andel på 67 – 68 prosent vet også at forbikjøring og ikke overholdelse av stopplikten ved ”Stopp”-skilt gir prikker. Svarene er mer usikre for vikeplikt (for gående, trafikk fra høyre, parkeringsplass) hvor rundt halvparten eller færre vet at dette er forhold som gir prikker.

Forhold som mange tror gir prikk, men som faktisk ikke gjør det, er spesielt kjøring med promille, kjøring mot enveiskjøring, kryssing av midtlinje og manglende bruk av bilbelte. Rundt halvparten av førerne tror at kjøring med promille gir prikk i førerkortet og likeledes det å kjøre mot innkjøring forbudt. Også for de to andre nevnte forholdene er andelen relativt høy; mellom 33 – 41 % av førerne tror at brudd på disse reglene gir prikker.

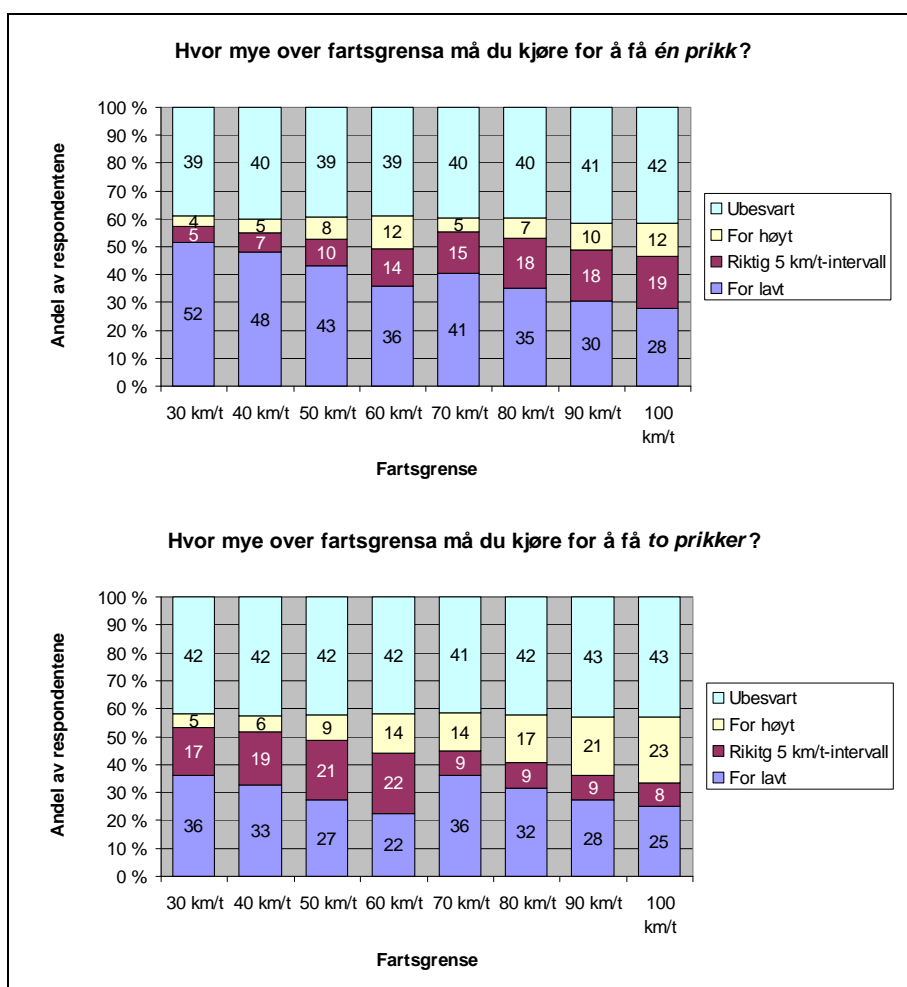
¹³ På grunn av forholdsvis mange respondenter vil selv små endringer være signifikant. Endringer på 3 % eller mer vil som regel være signifikant ($p < 0,05$, kjikvadrat-test)

Kunnskap om fartsovertredelser og prikker

Innledningsvis (kapittel 1.4 side 3) viste statistikken at 97,5 prosent av prikkene gjelder fartsovertredelser. Hvilken overskridelse av fartsgrensa som gir prikker er angitt nedenfor:

- 1 prikk:
 - Fartsgrense 60 km/t eller lavere: 11 -15 km/t
 - Fartsgrense 70 km/t eller høyere: 16-20 km/t
- 2 prikker
 - Fartsgrense 60 km/t eller lavere: 16 km/t eller mer
 - Fartsgrense 70 km/t eller høyere: 21 km/t eller mer

Men hvor god kjennskap har førere generelt til sammenhengen mellom prikker og fartsovertredelser? Dette er undersøkt i *etterundersøkelsen* i 2007. Førerne ble bedt om å angi hvor fort en måtte kjøre i de ulike fartssoner for å få én eller to prikker. Figur 6 nedenfor viser hvor stor andel som har oppgitt for lav fart, riktig fart¹⁴, for høy fart og hvor stor andel som ikke har svart på spørsmålet.



Figur 6: Svar på spørsmålet "Du får prikker i førerkortet ved å kjøre for fort. Hvor mye over fartsgrensa må du kjøre for å få én eller to prikker?"

¹⁴ På figuren er *riktig svar* definert som at det ligger innenfor et 5 km/t-intervall som vist nedenfor:

1 prikk Fartsgrense ≤ 60 km/t: 11-15 km/t. Fartsgrense ≥ 70 km/t: 16-20 km/t
2 prikker Fartsgrense ≤ 60 km/t: 16-20 km/t. Fartsgrense ≥ 70 km/t: 21-25 km/t

Figuren på foregående side viser at omtrent 40 % av de spurte førerne ikke har besvart på spørsmålet om hvor mye fartsgrensene må overskrides for å få én eller to prikker; det vil si at ca 60 % har besvart spørsmålet. Eksempelvis har 61 prosent angitt hvilken overskridelse man må ha i 30 sone for å få 1 prikk.

For å få en prikk (Figur 6 øverst) angir et stort flertall av de som har svart en for liten overskridelse. Andel riktige svar er størst for fartsgrensene 80 til 100 km/t (18 %) og minst for fartsgrensene 30 og 40 km/t (henholdsvis 5 og 7 %), mens andel som oppgir for stor overskridelse er størst for fartsgrensene 60 og 100 km/t (12 %).

Også når det gjelder hvilken *overskridelse som må til for å få 2 prikker* (Figur 6 nederst) oppgir også her flere en for liten overskridelse enn for stor. Andel som oppgir for liten overskridelse for å få to prikker, er imidlertid mindre enn tilsvarende for å få én prikk. For fartsgrensene 90 og spesielt 100 km/t er det nesten like mange som oppgir for stor overskridelse som for liten (henholdsvis 23 og 25 % for 100 km/t). Mens andel riktige svar for å få én prikk var høyest for de høye fartsgrensene, er tilfellet motsatt når det gjelder riktige svar for å få to prikker.

Det at en forholdsvis stor andel tror overskridelsesgrensene for å få én eller to prikker er lavere enn hva de virkelig er, skulle påvirke fartsvalget i en gunstig retning sikkerhetsmessig.

Også i informasjonsundersøkelsen (i 2004) ble det spurt om hvor fort en måtte kjøre for å få prikker (konferer kapittel 3.2.2). Det var ikke her skilt mellom én eller to prikker, så en direkte sammenligning av svarfordelingene er vanskelig. Hvis vi antar at svaret i informasjonsundersøkelsen gjelder hvilken fart du må ha for å få én prikk, synes det å være en tendens til at forholdsvis flere oppgir en for lav overskridelse i etterundersøkelsen enn i informasjonsundersøkelsen. På den andre siden er det en mindre andel som angir riktig eller for høy overskridelse i førstnevnte enn i sistnevnte undersøkelse. I tillegg kommer at andel som svarte på spørsmålet var ca 60 % i etterundersøkelsen mot ca 80 % i informasjonsundersøkelsen.

3.3.2 Forhold til bilkjøring og sikkerhet

En sammenligning av før- og etterundersøkelsen kan kaste lys over hvorvidt førerne har fått et endret forhold til bilkjøring og sikkerhet etter at prikkbelastningsordningen ble innført i 2004.

Holdninger

I undersøkelsene måtte førerne ta stilling til flere utsagn som omhandlet forskjellige momenter i tilknytning til bilkjøring, risiko, kjøre glede, sikkerhet, kontroller etc. I stedet for å beskrive førernes vurdering av alle utsagn hver for seg, blir utsagnene gruppert. Grupperingen ble gjort på basis av en statistisk analysemetode kalt faktoranalyse. Prinsippet er at de utsagn som har nokså like svar grupperes sammen, det vil si at svarene er nokså like med hensyn til gjennomsnitt og spredning (standardavvik). Utsagn innen hver dimensjon blir presentert i prioritert rekkefølge. Øverst presenteres de utsagn som er mest utslagsgivende for hver ”faktor” eller dimensjon.

Resultatet av analysene er vist i Tabell 11. Grupperingen av utsagnene er basert på svarene i etterundersøkelsen. Førernes forhold til bilkjøring og sikkerhet kan beskrives ved hjelp av de fem dimensjonene: (1) Fartskontroll – oppdagelsesrisiko, (2) Lov- og regelbrudd, (3) Fartsgrenser – aksept, (4) Sikkerhetsutstyr og (5) Kjøreglede. De tre første dimensjonene har til dels godkjent pålitelighet, uttrykt ved hjelp av koeffisienten Cronbachs alpha¹⁵, mens de to siste har lav pålitelighet. Vi har altså likevel valgt å presentere alle 5 dimensjonene.

I tabellen er vist gjennomsnittlig skår for hver av dimensjonene samt for de utsagn som inngår i hver dimensjon. For å oppnå konsistens mellom de ulike utsagn som inngår i en dimensjon slik at det er entydig sammenheng mellom trafikksikkerheten og skår, er skalaen snudd for enkelte utsagn (merket S). Med unntak av dimensjonen ”Fartskontroll og oppdagelsesrisiko”, er det ut fra en sikkerhetsmessig vurdering gunstig med lav skår.

Tabell 11: Holdninger til bilkjøring og sikkerhet i før- og etterundersøkelsen. Skala fra 1 – 5, (1)= ”Helt uenig” - (5)= ”Helt enig. Resultat av faktoranalyse.

Hvor enig er du i følgende utsagn? (Spørsmål 23)	Gjennomsnitt		Cronbachs alpha
	FØR	ETTER	
1. Fartskontroll - oppdagelsesrisiko	3.2	3.0	.748
Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 80-sone	2.9	2.8	
Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 50-sone	3.5	3.2	
2. Lov- og regelbrudd	2.7	2.6	.555
Noen ganger er det nødvendig å tøyne reglene for at trafikken skal gli	3.2	3.1	
Sjåfører som tar noen sjanser og bryter noen regler er ikke mindre sikre enn de som bare kjører helt lovlig	2.8	2.7	
En sikker bil/mc med gode kjøreegenskaper kan man gjerne kjøre litt fortere med	2.1	2.0	
3. Fartsgrenser - aksept	2.3	2.4	.454
Fartsgrensene på landevegen i Norge er riktige i forhold til vegstandarden (S)	2.9	3.0	
Radar- eller lasersvarer i bilen er helt i orden	2.2	2.4	
Jeg er mer redd for å bli tatt i kontroll enn for å komme ut for en ulykke	1.9	2.0	
4. Sikkerhetsutstyr	1.7	1.6	.330
Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike kollisjoner uansett	1.4	1.3	
Jeg har ofte dårlig samvittighet på grunn av min oppførsel i trafikken	1.7	1.6	
Det er viktigere å ha på bilbelte i forsetet enn i baksetet	1.4	2.0	
5. Kjøreglede	2.9	2.8	.267
Kjøreplede er en viktig del av bil/mc-kjøringen	3.9	3.7	
For meg er bil/mc-kjøring en transportform og ikke en lidenskap (S)	1.9	2.0	

(S) Skalaen er snudd

(1) *Fartskontroll – oppdagelsesrisiko* gjenspeiler førernes oppfatning av sjansene for å bli tatt i fartskontroll. Gjennomsnittet på 3.2 tyder på at omtrent halvparten er enige i at sannsynligheten for å bli tatt er stor. En større andel sa seg enig i at det er stor fare for å bli tatt i fartskontroll i førundersøkelsen enn i etterundersøkelsen. En oppfatning av minsket oppdagelsesrisiko kan innebære at flere kjører fort.

(2) *Lov- og regelbrudd* viser førernes vilje til å følge regler og lover som sjåfør. For denne dimensjonen er det ut fra et sikkerhetsmessig perspektiv ønskelig at flest mulig krysser av på alternativ 1 (”helt uenig”). Gjennomsnittet tyder på at litt over halvparten ligger på den lovlydige

¹⁵ Ved beregning av Chronbachs alpha gjennomføres testen flere ganger ved at testmaterialet deles i to. Koeffisienten er et uttrykk for i hvilken grad en får det samme ”svaret” (dimensjon) hver gang. Jo høyere verdi på Cronbachs alpha, desto større indre konsistens i svarene og desto større pålitelighet har resultatet. Vanligvis settes et kriterium for god pålitelighet ved en verdi på Cronbachs alfa over 0,7, men en verdi ned mot 0,5 kan i enkelte tilfeller godkjennes.

siden, og at nesten halvparten har en skår som ikke er ideell. Forskjellen mellom de enkelte utsagn tyder på at sikkerhet (og lovlydighet) av og til må vike for å oppnå bedre effektivitet.

(3) *Fartsgrenser – aksept* angir i hvor stor grad førerne mener fartsgrensene er greie. Resultatet fra undersøkelsen tyder på at mange mener fartsgrensene er feil, men at de fleste likevel ikke aksepterer varsel om kontroll. Imidlertid er det en noe større andel som aksepterer utstyr i bilen som gir varsel om kontroll i 2007 enn i 2004.

Både dimensjon (4) *Sikkerhetsutstyr* og (5) *Kjøreglede* har lav pålitelighet. De beskriver førernes forhold til bruk av sikkerhetsutstyr og i hvor stor grad man har kjøreglede. Resultatet tyder på at mange både bruker bilbelte i bil og mener de oppfører seg pent i trafikken. Videre tyder resultatene på at mange har stor glede av å kjøre bil. En forskjell fra 2004 kan ses i materialet fra 2007. Flere synes å mene det er viktigere å ha på belte i forsetet enn i baksetet i 2007. Hva dette kan skyldes kan vi ikke forklare ut i fra gjeldende undersøkelse.

Oppsummert tyder en sammenligning mellom resultatene fra 2004 og 2007 på små endringer i førernes forhold til bilkjøring og sikkerhet.

3.3.3 Selvrapportert atferd

Dette avsnittet omhandler i hvilken grad førerne har en atferd som kan føre til prikker i 2007 sammenlignet med 2004. Først presenteres all atferd som kan gi prikker i førerkortet. Deretter utdypes fart og fartsvalg. Grunnen til dette er at den store majoriteten av prikker som blir tildelt, er knyttet til høy fart.

Kjøreatferd som gir prikk (eks overtredelse av fartsgrensen).

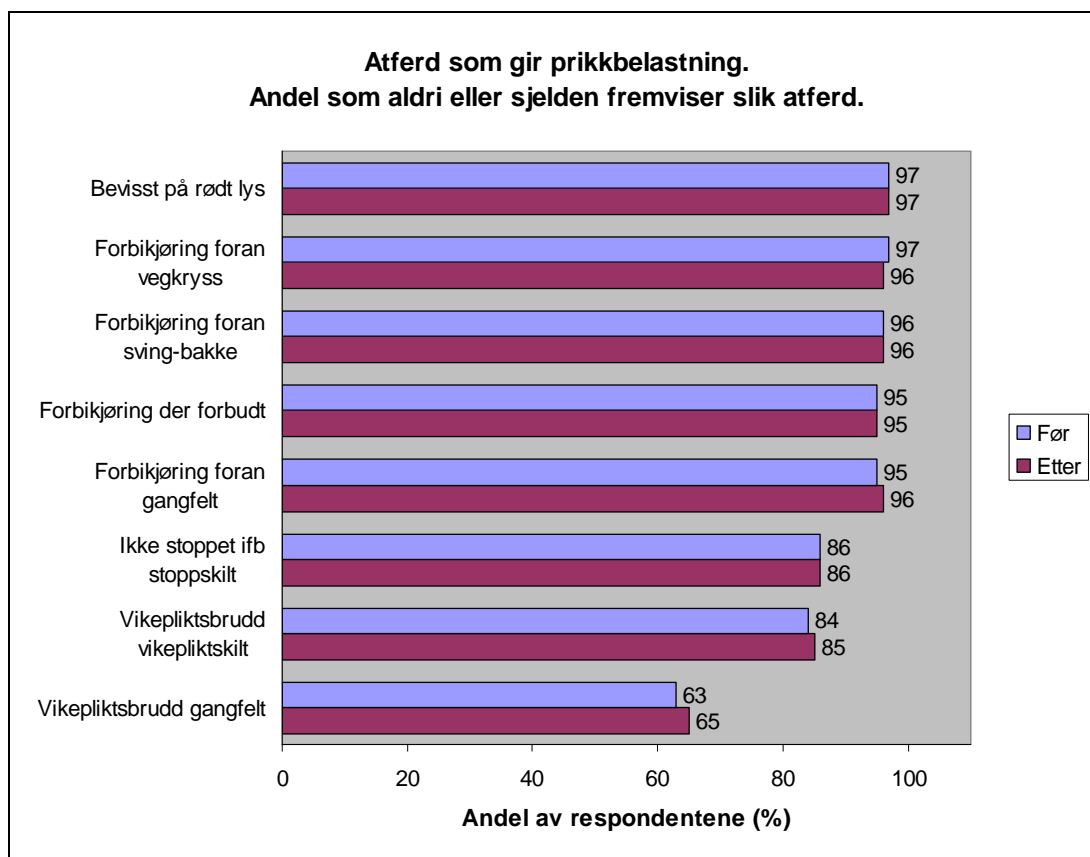
Foruten overtredelse av fartsgrensen, gis det prikker for følgende typer atferd:

- kjøring mot rødt lys
- forbikjøring foran sving eller bakketopp
- forbikjøring foran gangfelt
- forbikjøring på strekninger med forbikjøring forbudt
- ikke overholdt vikeplikt i vegkryss med vikepliktskilt eller stoppskilt
- ikke overholdt vikeplikt for gående som skal krysse vegen i gangfelt

Deltakerne i undersøkelsen skulle svare på hvor ofte de har gjennomført denne type atferd i løpet av de siste årene. På det viset får vi et bilde av hvor vanlig det er å gjøre slike lovbrudd. Svarkategoriene var "Aldri/sjelden", "Noen ganger", "Ofte" og "Svært ofte".

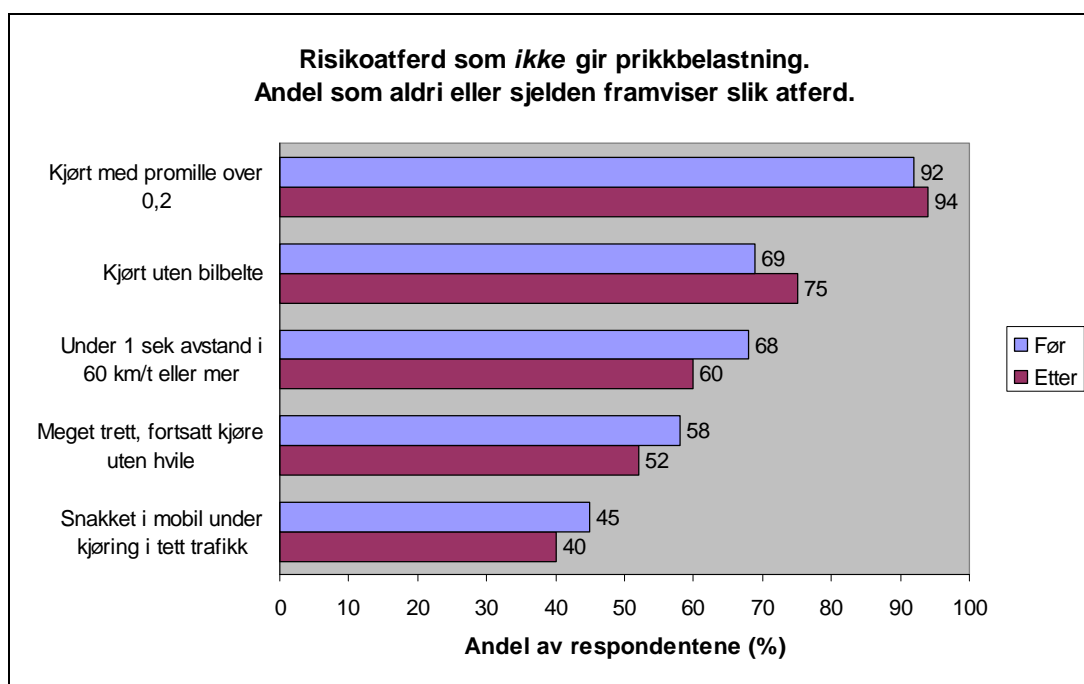
Figur 7 neste side viser at for de fleste atferdskategoriene oppgir et stort flertall av førerne at de aldri eller sjelden opptrer slik. Prosentandelene er omtrent de samme i før- som i -etterundersøkelsen. Vikepliktsbrudd ved gangfelt er den atferdskategorien førerne oppgir at de oftest bryter. Bare noe over 60 % oppgir at de "aldri eller sjelden" har unnlatt å stoppe for gående i gangfelt.

Det er lite behov for å endre folk flest sin kjøremåte når det gjelder kjøring mot rødt lys og forbikjøring. Potensialet for forbedringer er større når det gjelder vikeplikt ved gangfelt, i tillegg til kjøring i tråd med skilt om stopp og vikeplikt.



Figur 7: Andel førere som aldri eller sjelden kjører på en måte som kan medføre prikk (eks. overtredelse av fartsgrensen). Førundersøkelsen (2004) sammenlignet med etterundersøkelsen (2007).

I spørreskjemaet hadde vi også tatt med spørsmål om hendelser i trafikken som ikke er prikkbelastet. I Figur 8 er resultatene presentert.



Figur 8: Andel førere som aldri eller sjelden fremviser risikofylt atferd som *ikke* medfører prikk. Førundersøkelsen (2004) sammenlignet med etterundersøkelsen (2007).

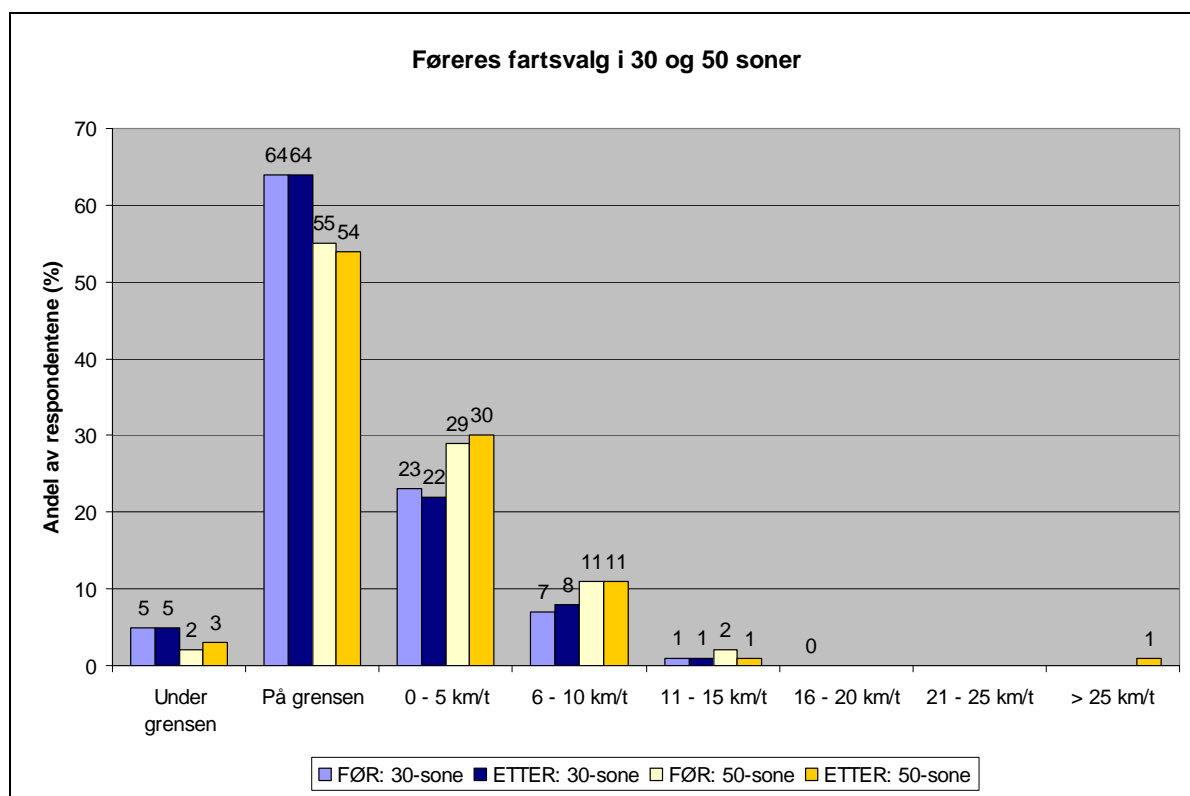
Andel som sier at de sjelden eller aldri har kjørt med promille er omtrent den samme i før- og etterundersøkelsen (Figur 8 forrige side). Andelen ”sjelden/aldri kjørt uten bilbelte” er noe større etter enn før. For de øvrige tre kategoriene er andelen ”sjelden/aldri” mindre etter enn før.

Fra et sikkerhetsmessig ståsted, tyder resultatet på en forbedring for promille og bilbelte i løpet av de siste årene. Imidlertid er selvrappoteringsen av manglende bruk av belte lavere enn vegvesenets tilstandsundersøkelser. Vegvesenets kontroller tyder på at 80 prosent bruker bilbelte. Videre tyder resultatet på at det kan være en sikkerhetsmessig gevinst i å fokusere på forhold som bruk av mobiltelefon, kjøre- og hviletid for vanlige førere, samt avstand til forankjørende.

Fartsvalg

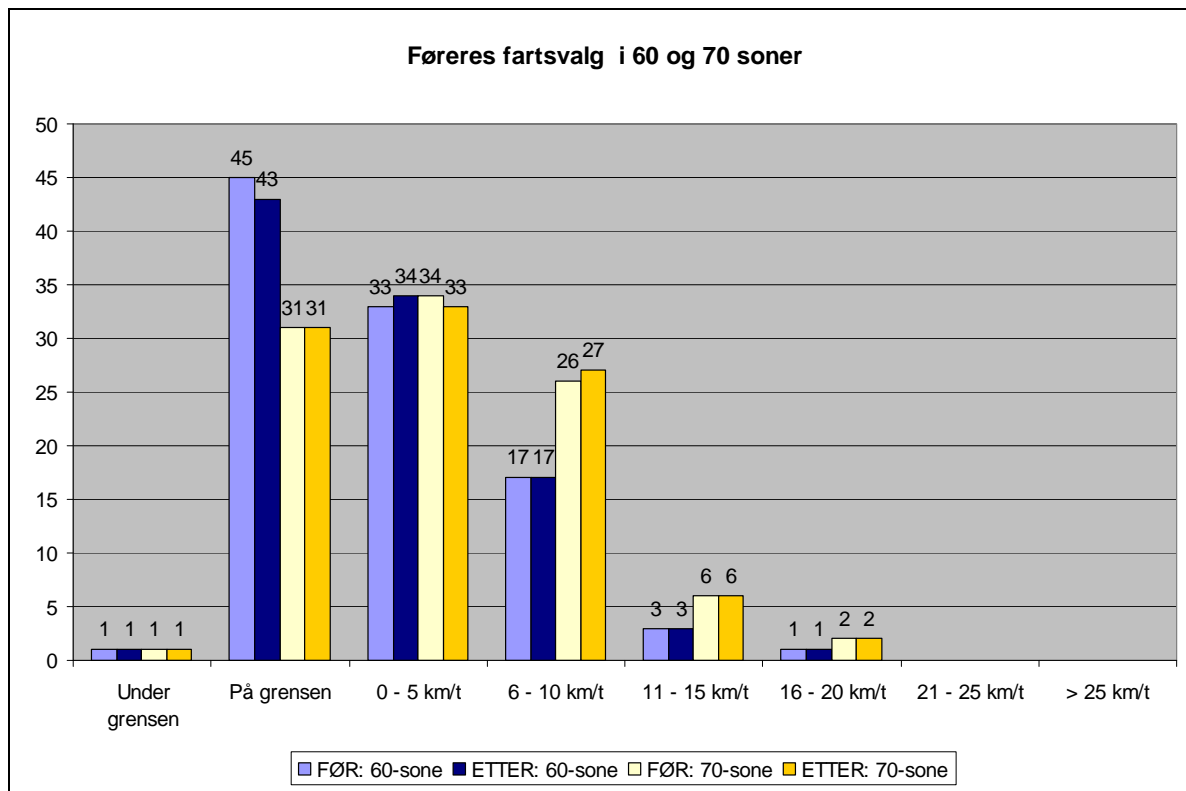
Et spørsmål i undersøkelsen omhandler hvilken hastighet de spurte førerne vanligvis holder under kjøring i forskjellige fartssoner. Spørsmålet var utformet på følgende vis: ”Hvor fort kjører du vanligvis på rette, oversiktlige vegstrekninger i forskjellige fartssoner når det er bar veg, dagslys og ingen kø? Ta utgangspunkt i hvordan du har kjørt de siste årene”.

Figur 9 viser at litt over halvparten av førerne sier de vanligvis holder fartsgrensen i disse fartssonene. Rundt 30 prosent oppgir at de overskrider fartsgrensen med opptil 6-10 km/t i 30-soner og 40 prosent sier det samme for kjøring i 50-soner. For å få prikk i 30- eller 50-sone må førerne overskride fartsgrensen med 11-15 km/t. Figuren viser at rundt 1-2 prosent av førerne oppgir at de vanligvis kjører så mye over fartsgrensen i disse sonene. *Det er så å si ingen endring i overskridelsesprosentene fra før- til etterundersøkelsen.*

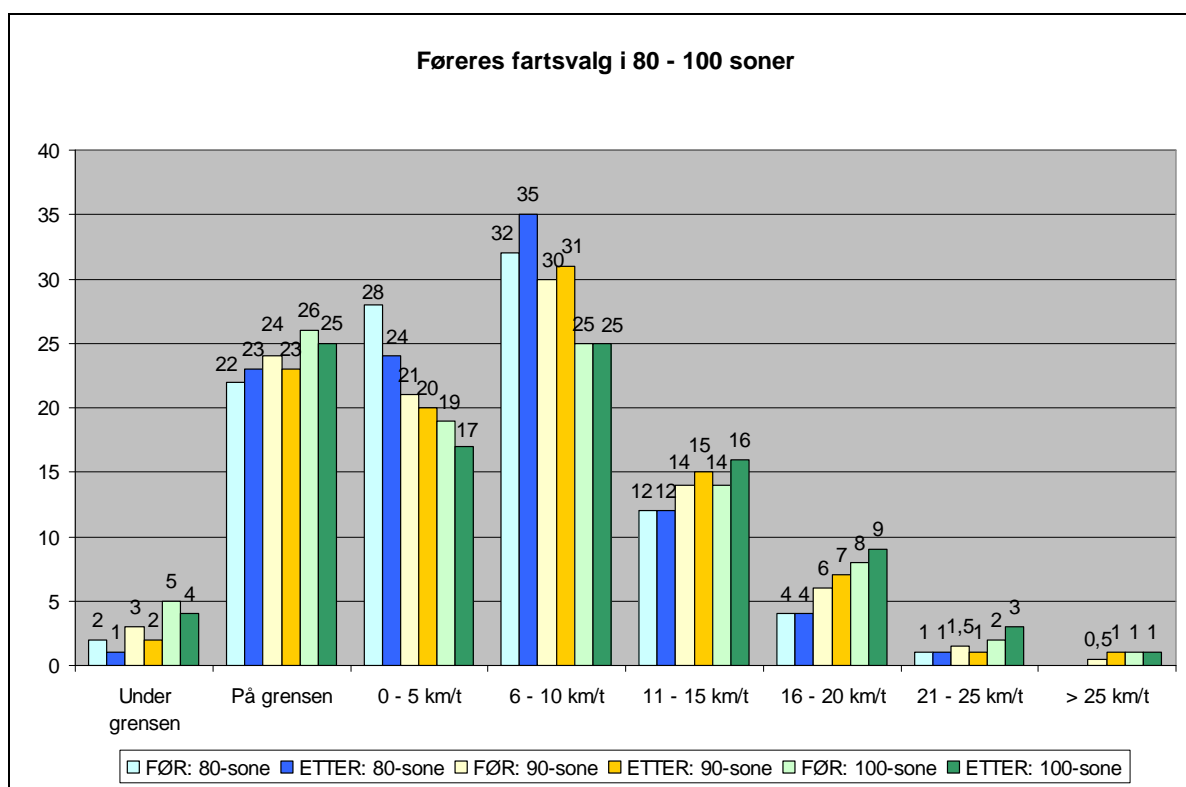


Figur 9: Føreres valg av fart i 30- og 50-soner i før- og etterundersøkelsen.

Figur 10 viser resultatene fra fartssonene 60 og 70 km/t. Resultatet tyder på at førere generelt respekterer 60-soner i noe større grad enn 70-soner med hensyn til å overholde fartsgrensen. Rundt 45 prosent oppgir å overholde 60-soner mot ca 30 prosent i 70-soner. Vi ser også at det er noe større tilbøyelighet til å overskride fartsgrensen med mer enn 6 km/t i 70-soner. I likhet med 30- og 50-soner er det ingen vesentlig endring i føreres selvrapporterte fartsvalg.



Figur 10: Føreres fartsvalg i 60 og 70-soner i før- og etterundersøkelsen.



Figur 11: Føreres fartsvalg i 80, 90 og 100 soner i før- og etterundersøkelsen.

Fartsvalget i soner med 80 – 100 km/t er vist i Figur 11 forrige side¹⁶. Resultatet tyder på at det generelt er færre som kjører i tråd med fartsgrensen i slike fartssoner, sammenlignet med de lavere fartsgrensene. Rundt 25 prosent oppgir å overholde fartsgrensen i 80-sonen, mot nesten 30 prosent i 90- og 100-soner.

Over halvparten av vanlige førere synes å overskride fartsgrensen i 80-soner, men denne overskridelsen er ikke veldig stor (5 – 10 km/t). Fartsovertredelser under 15 km/t gir ikke grunnlag for prikk.

Flere førere overskrider fartsgrensene mer i soner med de høyeste fartsgrensene med 90-100 km/t sammenlignet med 80-sonene. Omtrent 25 prosent overskrider fartsgrensen med mer enn 11 km/t i 90- og 100-soner, mot 15 prosent i 80-soner. For å få prikk i 80-100 sone må førerne overskride fartsgrensen med mer enn 15 km/t. Figuren viser at rundt 5-13 prosent av førerne oppgir at de vanligvis kjører så mye over fartsgrensen i disse sonene. Det synes å være noe større tilbøyelighet til å overskride fartsgrensen med mer enn 15 km/t dess høyere fartsgrensen er.

Heller ikke når det gjelder 80-, 90-, og 100-sonene er det store endringer i føreres fartsvalg fra før- til etterundersøkelsen. Det er imidlertid en svak tendens til at en større andel av førerne oppgir å kjøre mer enn 5 km/t over fartsgrensa i etterundersøkelsen.

Konklusjon: Disse resultatene oppsummerer vanlige førere sitt fartsvalg i ulike fartssoner. Ut fra selvrapportert atferd synes det ikke som prikkbelastningsordningen har påvirket vanlige føreres fartsvalg i soner med 30, 40 og 50 km/t. Det samme gjelder også i hovedsak for de høyere fartsgrensene, ved at andelen som overskrider fartsgrensen ikke har endret seg vesentlig fra før til etter. Som nevnt i kapittel 2.4 gjelder dette resultatet i hovedsak førere som ikke har fått prikker.

3.3.4 Valg av fart og vurdering av fartskontroll

Resultatene under punkt 3.1 oppsummerer fartsutviklingen for årene 1997 – 2004 basert på fartsdata fra 12 av Statens vegvesen sine målepunkt. Det konkluderes med at det er ingen klare indikasjoner på at innføringen av prikkordningen har ført til en reduksjon av gjennomsnittsfarten. Et relevant spørsmål i denne forbindelse er i hvor stor grad sanksjoner og kontroll har innvirkning på den fart førerne velger på veien.

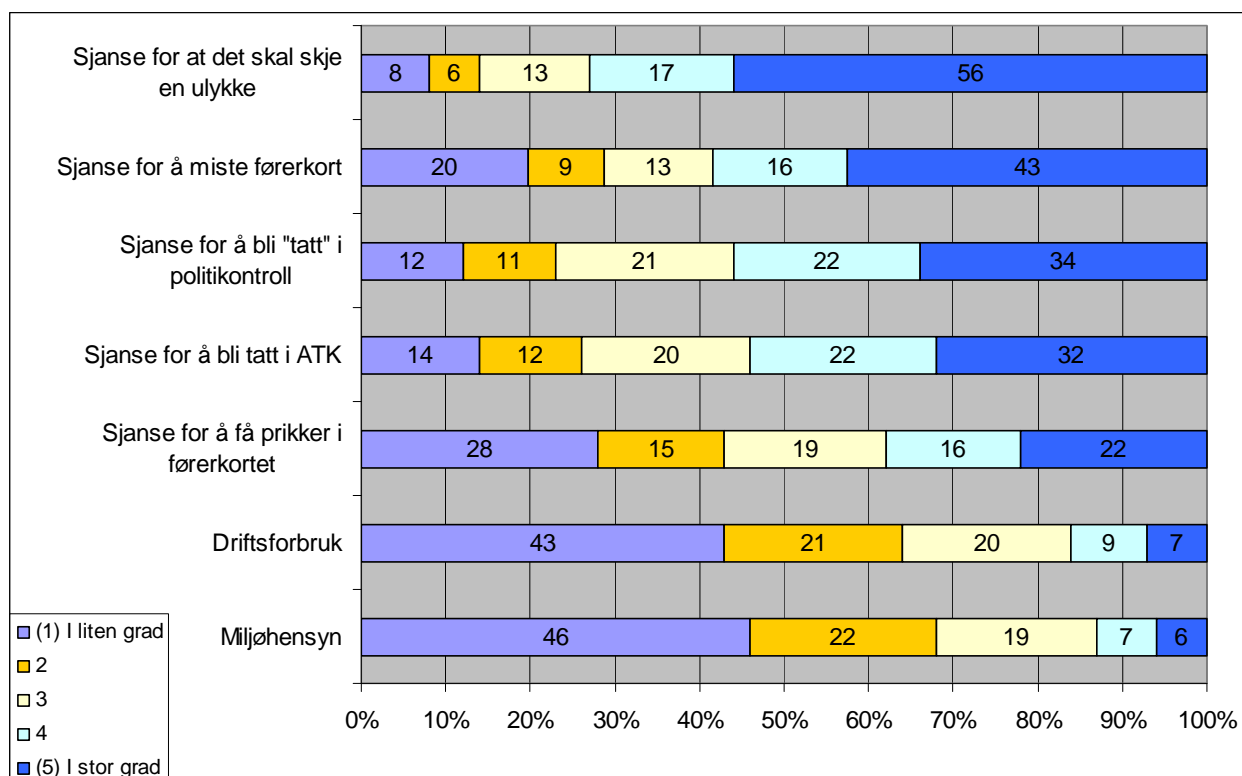
Er førerne bevisst prikkbelastningen ved valg av fart?

Det er kommet til et ekstra spørsmål i etterundersøkelsen som handler om hva som hindrer folk i å kjøre fortere enn hva de gjør. Spørsmålet lyder som følger: ”I hvilken grad bidrar følgende forhold til at du IKKE kjører fortere enn angitt?”. I tillegg til prikkbelastning omfatter svarene ulykker, miljøskader og økonomi.

Figur 12 neste side viser at ”sjansen for å få prikker i førerkortet” rangeres som nummer 5 av 7 i henhold til hvilke forhold som bidrar til at førere ikke kjører fortere. De fire forhold som rangeres som nummer 1 – 4 er alle relevante for prikkbelastningen. Over 40 prosent av vanlige førere er opptatt av å beholde førerkortet, og over 30 prosent mener både trafikkontroller med politi og ATK gjør at de ikke kjører fortere.

En norsk undersøkelse (Ryeng 2003) viste at bilistene undervurderer nivået på strekninger med hyppige kontroller, og overvurderer nivået på strekninger med få kontroller. En økning av politiets overvåking fra et lavt nivå til et høyt nivå vil gi et lavere fartsnivå, men det er en forutsetning at førerne blir gjort oppmerksomme på økningen i oppdagelsesrisikoen (ved synlige kontroller, gjennom media etc.). Strengere sanksjoner synes å påvirke fartsvalget kun marginalt.

¹⁶ Det var 3 % som ikke hadde kjørt i 90 sone og 13 % i 100 sone. Disse er holdt utenom fordelingen i figuren.



Figur 12. Fartsvalg ut i fra førernes vurdering av konsekvenser av å kjøre for fort: "I hvilken grad bidrar følgende forhold til at du ikke kjører fortene enn angitt?"

Hvor stor er sjansen for å få prikk for fartsovertredelse?

Når det gjelder overtredelser av fartsgrensen er det mulig å få 1 eller 2 prikker, avhengig av hvor stor overtredelsen er. (Kriteriene for å få prikker i de forskjellige fartssonene er gjengitt på side 23.) Spørsmålet vi stiller oss er hvor stor andel av førerne har et fartsvalg som tilsvarer at de vil få 1 eller 2 prikker i en eventuell fartskontroll (jfr. punkt 3.3.3). Dette er vist i Tabell 12 nedenfor.

Tabell 12: Prosentandel av førerne som vanligvis har et fartsvalg som kan føre til prikker.

Prikker		Fartssone						
		30 sone	50 sone	60 sone	70 sone	80 sone	90 sone	100 sone
1	Før	1,0	1,6	2,7	1,5	4,0	6,0	6,4
	Etter	0,9	0,4	2,9	1,5	4,7	6,9	8,4
2	Før	0,5	0,5	1,2	0,4	0,8	1,9	2,8
	Etter	0,8	0,5	1,3	0,4	0,9	2,0	3,8

Tabell 12 viser at andel førere som kjører fortene enn grensen for å få prikker, er omtrent den samme både før og etter at prikkbelastning ble innført. Generelt sett er det kun en liten andel av førergruppen som aspirerer til å få prikker. Det er viktig å påpeke at dette er selvrapportert kjøreatferd med alle de variasjoner dette representerer. Vi skal også være klar over at speedometeret generelt viser 5- 10 prosent for mye. Dette vil ha betydning for oppfattelsen av hvilke hastigheter folk kjører i.

Det er en generell tendens til at kvinner, førere over førti år, de som kjører under 10 000 km per år, førere med lav formell utdanning og de som kjører biler med mindre fartsressurser, i større grad oppgir å holde fartsgrensen og har lavere overskridelser.

3.3.5 Konsekvenser av atferd – kontroll, prikk og uhell

Konsekvenser av atferd omfatter førernes egne oppfatninger og rapporteringer av hvor ofte de er tatt i fartskontroll, antall prikker de har i førerkortet og hvorvidt de har vært involvert i noen ulykker.

Fartskontroll

I Tabell 13 er vist tilbakemeldingene fra førerne med hensyn til hvor ofte de har blitt tatt i fartskontroll eller via fotoboks for å ha overskredet fartsgrensen de siste tre årene. De rutene som er markert med gul farge, er der vi ser de største forskjellene mellom før- og etterundersøkelsen.

Tabell 13: Sammenligning av før- og etterundersøkelsen mht hvor ofte førerne er tatt i fartskontroll i løpet av de tre foregående årene (prosentandel).

Fartssone	30 sone		50 sone		60 sone		70 sone		80 sone		90 sone		100 sone	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
Ingen	99,6	99,6	95,0	93,6	94,0	91,8	97,2	95,6	94,4	89,4	98,7	98,9	99,8	99,5
En gang	0,4	0,3	4,5	5,9	5,1	7,1	2,5	3,9	4,7	8,3	1,1	1,0	0,2	0,4
To eller flere	0,0	0,1	0,5	0,5	0,9	1,0	0,3	0,4	0,9	2,2	0,2	0,2	0,0	0,1
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

I soner med fartsgrense fra 50 til 80 km/t er det en tendens til at en *større* andel angir å ha blitt tatt i fartskontroll i etterundersøkelsen. Forskjellene er imidlertid ikke store.

Resultatet viser at mellom 94 - 99,8 prosent, avhengig av fartssone, oppgir at de ikke har vært tatt i noen form for fartskontroll. Det er i 50-, 60- og 80-soner størst andel av førerne har blitt tatt for å kjøre for fort. Dette kan ha sammenheng med at politiet oftere har kontroller i disse sonene og/eller at en stor andel av trafikkarbeidet foregår der.

Ulykker

Tabell 14 nedenfor viser fordelingen av hvilke hendelser førerne har oppgitt at de har vært utsatt for, i undersøkelsen i 2004 og den i 2007. Hendelsene gjelder ulykkeserfaring, erfaring med nestenulykker og i hvilken grad førerne har observert farlige hendelser eller ulykker i trafikken de siste tre årene. *Generelt sett er det liten forskjell fra 2004 til 2007.*

Tabell 14: *Erfaring med ulykker, nestenulykker og observasjon av farlige hendelser eller ulykker i løpet av de tre siste årene, angitt i førundersøkelsen (2004) og i etterundersøkelse (2007). Prosentandel.*

Hendelser		Uhell og ulykker			
		Nei, ingen	En gang	To eller flere	Sum
Ulykke personskade	Før	97	2	1	100
	Etter	98	2	0	100
Ulykke materiellskade	Før	80	17	3	100
	Etter	80	16	4	100
Nestenulykke som kunne ha ført til alvorlig personskade	Før	78	15	7	100
	Etter	78	14	7	100
Sett farlige hendelser eller ulykker	Før	59	15	26	100
	Etter	61	13	26	100

Resultatet viser at få har egen erfaring med personskadeulykker, mens relativt mange har observert farlige hendelser og ulykker. I størrelsesorden 2-3 % har vært involvert i ulykker med personskade i løpet av de siste tre årene. Det er liten forskjell fra 2004 til 2007.

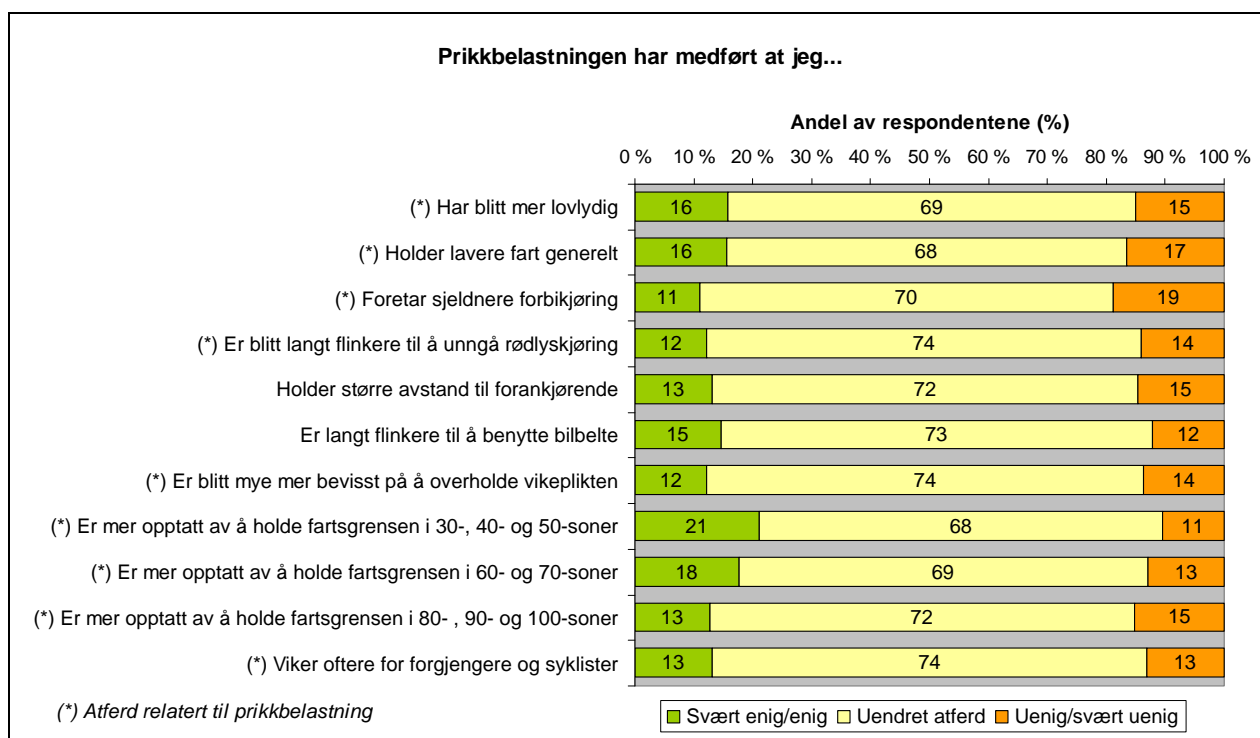
Andelen som oppgir at de har vært involvert i ulykker med materiell skade er omtrent like stor som andelen som har opplevd nestenulykker som kunne ført til alvorlige personskader. Det er liten forskjell fra 2004 til 2007.

Nesten halvparten av førerne har observert farlige situasjoner der andre trafikanter har vært utsatt for farlige hendelser eller ulykker. Heller ikke her er det forskjell mellom før- og etterundersøkelsen.

3.3.6 Hvordan påvirkes førere av prikkbelastningen i følge eget utsagn?

I etterundersøkelsen ble førerne spurt direkte om prikkbelastningen hadde påvirket deres atferd. Figur 13 nedenfor viser svarfordelingen for ulike typer atferd. En forholdsvis liten andel (11 til 21 prosent) sier seg helt enig eller enig i at de har endret sin atferd i en sikkerhetsmessig gunstig retning. Den atferdskategorien hvor størst andel har foretatt en gunstig atferdsendring, er overholdelse av fartsgrensen der den er mellom 30- og 70 km/t (18 til 21 prosent). 16 prosent sier at de totalt sett har blitt mer lovlydig. Også for de to atferdskategoriene på figuren som *ikke* er relatert til prikkbelastningen (avstand til forankjørende og beltebruk) har en viss andel (13 til 15 prosent) sagt at de har endret atferden i positiv retning. Når det gjelder manglende beltebruk angir 1/3 at de tror dette gir prikker (konferer Figur 5 side 21).

68 til 74 prosent sier at de har uendret atferd, mens 11 til 19 prosent sier seg uenig eller svært uenig i at de har endret atferd. Sistnevnte kategori kan også i hovedsak tolkes som ”uendret atferd”, selv om det også foreligger en mulighet for at disse har endret atferden i ugunstig retning.



Figur 13: ”Har innføring av systemet med prikkbelastning påvirket deg?” Førere i etterundersøkelsen.

Selv om bare en liten andel oppgir endring i atferd i positiv retning etter prikkbelastning ble innført, samsvarer ikke dette helt med endringene fra før- til etterundersøkelsen når det gjelder holdninger til bilkjøring og sikkerhet, selvrapportert atferd og selvrapporterte ulykker. Det ble her ikke funnet noen systematiske endringer. På bakgrunn av Figur 13 kan vi likevel ikke utelukke at prikkbelastningen kan ha hatt en mindre effekt blant førere som ennå ikke har fått prikker. (De aller fleste respondentene i etterundersøkelsen tilhører denne kategorien).

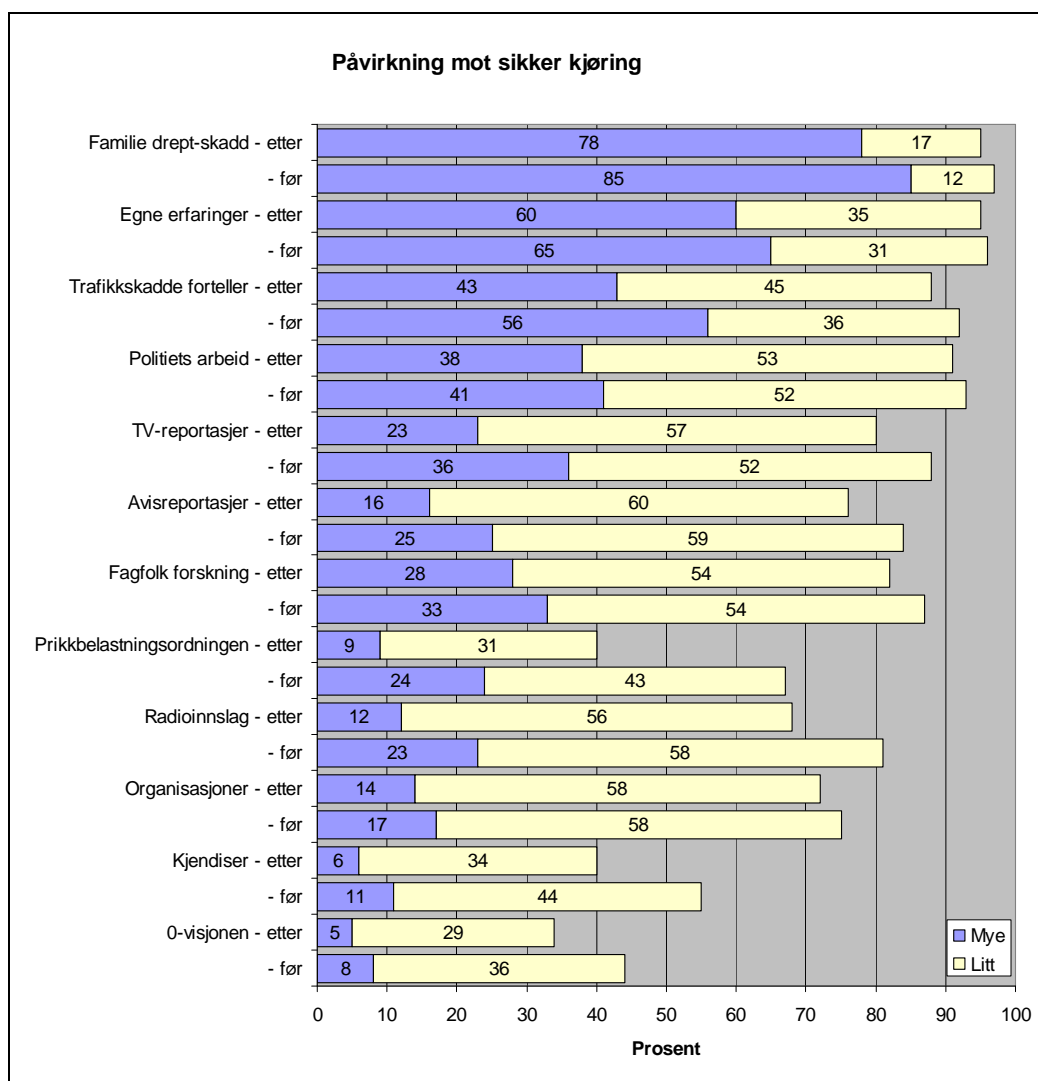
3.3.7 Hva får vanlige bilister til å velge å kjøre på en sikker måte?

Et spørsmål i undersøkelsen omhandler hvilken påvirkning eller hvilke forhold som får bilistene til å være bevisst på at de skal kjøre sikkert. Spørsmålet var utformet på følgende vis: ”Hvor mye påvirker følgende forhold deg til å legge vekt på trafiksikker kjøring?”

Figur 14 gir et bilde av hva som påvirker folk til å kjøre sikkert, og hvor mye forskjellige kilder påvirker dem. En generell trend er at en større andel av personene i 2004 synes å være opptatt av trafikksikkerhetstiltak, sammenlignet med i 2007. Hvorvidt dette skyldes en generell trend i samfunnet er vanskelig å si utelukkende ut i fra denne undersøkelsen. For å belyse dette, er det behov for oppfølgende studier. Utfyllingen av skjemaet i 2004 skjedde rett etter at prikkordningen trådte i kraft. I media var det et relativt stort fokus på trafikksikkerhet og informasjon om ordningen. Mindre fokus på sikkerhet i media i 2007 kan være en medvirkende årsak til forskjellen mellom 2004 og 2007.

Figuren viser at endringen fra 2004 til 2007 er spesielt stor når det gjelder prikkbelastningsordningen. I 2007 er det færre førere som mener ordningen påvirker deres kjøring. Imidlertid må det samtidig bemerkes at mange (ca 90 %) mener at politiets arbeid påvirker dem til å kjøre sikkert. Her er det relativt liten forskjell fra før- til etterundersøkelsen.

Figuren tyder videre på at de sterkeste påvirkningskildene er hendelser som har store konsekvenser for den enkelte - familie eller venner som blir drept eller skadd i trafikken, i tillegg til egne erfaringer fra hendelser i trafikken. Forhold som ellers kommer høy opp på listen er trafikkskade, politiets arbeid, TV- og avisreportasjer, og fagfolk innen medisin/forskning. Lavest respons får 0-visjonen og kjendiser.



Figur 14: Førernes vurdering i 2004 og i 2007 av hvor mye ulike forhold påvirker dem i retning trafikksikker kjøring.

3.4 Førere med 6 prikker eller mer i førerkortet

3.4.1 Antall og årsak til prikker

Årsak til prikker i førerkortet

Tabell 15 viser antall og andel av førerne som har fått prikker på grunn av de angitte årsakene, for hvert enkelt år. (Dette gjelder altså førere som har fått 6 prikker eller mer i løpet av tre år innenfor perioden januar 2004 til august 2007).

Resultatet viser at mens 69 til 81 % av førerne har fått prikk for et eller annet hvert av årene 2004-2006, har bare 47 % (stipulert) fått prikk i 2007. Dette indikerer at førerne har endret sin atferd i mer lovlydig retning etter at de har fått mange prikker og står i fare for å miste førerkortet. Alle årene sett under ett, har alle fått prikker for fartsovertredelser, 7 % har fått prikker for kjøring mot rødt lys, 4 % for ulovlig forbikjøring og 3 % for vikepliktsbrudd.

Ser vi på hvordan prikkene fordeler seg på årsak blant de som har oppgitt antallet¹⁷, er 96 % knyttet til fartsovertredelser. Dette er den samme andel som en kan beregne ut fra den totale prikkstatistikken ved å omgjøre antall saker til antall prikker (Tabell 1 side 3).

Tabell 15. Antall og andel av førerne som har fått prikk for den spesifikke overtredelsen hvert av årene og totalt. N=277.

Prikker på grunn av ...	Tidspunkt for registrering av prikker i førerkortet					
	2004	2005	2006	2007 ¹⁸		2004-2007
				Jan-aug	Hele året (stipulert)	
a) overtredelse av fartsgrensa	187 (68 %)	225 (81 %)	219 (79 %)	85 (31 %)	128 (46 %)	100 %
b) kjøring på rødt lys	4 (1,4 %)	6 (2,2 %)	7 (2,5 %)	2 (0,7 %)	3 (1,1 %)	7 %
c) ulovlig forbikjøring	3 (1,1 %)	7 (2,5 %)	0 -	0 -		4 %
d) vikepliktsbrudd	4 (1,4 %)	2 (0,7 %)	1 (0,4 %)	0 -		3 %
Alle grunner	69 %	83 %	81 %	31 %	47 %	100 %

¹⁷ Mange har bare krysset av for at de har fått prikker, uten å oppgi antallet.

¹⁸ Tallene for 2007 gjelder kun for 8 måneder, ettersom undersøkelsen ble sendt ut i begynnelsen av september.

Oppfatning av årsaker til prikker

Vi spurte om førernes meninger om årsaker til at de har fått seks prikker. Vi listet opp fire grunner og spurte hvor stor betydning disse hadde hatt (Tabell 16).

Tabell 16. Førernes oppfatning av grunner til at de har fått 6 prikker i førerkortet.

"Hvor stor betydning mener du forholdene nedenfor har hatt for at du har fått 6 prikker?"	Ingen/ svært liten betydning	Litt betydning	Stor betydning	Meget stor betydning	Sum
a) Uoppmerksom på kontroller og fotobokser	19	23	39	19	100
b) Har ikke hatt oversikt på antall prikker	68	15	14	3	100
c) Har det ofte travelt og tar sjansen på at det går bra	29	29	31	11	100
d) Kjedelig å kjøre sakte (holde fartsgrensen)	38	23	24	15	100

Resultatet tyder på at det som har størst betydning er at føreren er uoppmerksom på kontroller og fotobokser. Men også tidspress og at de synes det er kjedelig å holde et tempo som er innenfor fartsgrensen, har betydning. Kun 17 prosent sier at forklaringen kan ligge i at de ikke hadde oversikt over antall prikker.

Ca 30 prosent av respondentene har angitt andre årsaker enn det som er listet opp i tabellen. Alle er knyttet til fart, og gjelder eksempelvis oppfatninger som:

- For lave fartsgrenser
- Uoppmerksom på farten
- Kjørt i forhold til forholdene (dvs. forholdene har vært bedømt som gode)
- Forbikjøring fordi andre kjører under fartsgrense
- Stress i transportbransjen, eksempelvis på grunn av tidsfrister og ferjer
- Tro på egen mestring selv om fartsgrensen overskrides
- Økt konsentrasjon med høyere fart
- Raske biler
- Ble lurt av politi

3.4.2 Holdninger til sikkerhet og risiko

Vi er interessert å kartlegge hvorvidt personer med mange prikker har andre holdninger til sikkerhet og risiko enn andre førere. Førere med mange prikker er sammenlignet med den ”gjennomsnittlige” fører som er representert i førundersøkelsen (2004) og etterundersøkelsen (2007). Holdningene til sikkerhet i de tre utvalgte førergruppene er presentert i Tabell 17. Holdningene er gruppert i tråd med tidligere undersøkelser. Resultatet for personene med seks prikker eller mer er markert med gult i tabellen.

- (1) *Fartskontroll – oppdagelsesrisiko* gjenspeiler førernes oppfatning av sjansene for å bli tatt i fartskontroll. En sammenlikning av personer med 6 prikker eller mer i førerkortet med de andre utvalgene tyder ikke på at det er stor forskjell.
- (2) *Lov- og regelbrudd* viser førernes vilje til å følge vegtrafikklovgivningen. For denne dimensjonen er det ut fra et sikkerhetsmessig perspektiv ønskelig med et lavt gjennomsnitt. En sammenligning mellom utvalgene viser at de med mange prikker har et høyere gjennomsnitt enn den gjennomsnittlige fører. Det betyr at de har en *lite ønskelig holdning til gjeldende regelverk*.
- (3) *Fartsgrenser – aksept* angir i hvor stor grad førerne mener fartsgrensene er riktig satt i forhold til vegstandard e.l. Resultatet tyder på at de med mange prikker har en mindre gunstig holdning, sammenlignet med gjennomsnittet i de to andre utvalgene. Dette betyr at førere med mange prikker *i større grad enn vanlige bilister aksepterer overskridelse av fartsgrensen*.
- (4) *Sikkerhetsutstyr* beskriver førernes forhold til bruk av sikkerhetsutstyr. Det er ikke stor forskjell mellom de tre gruppene. Alle synes å være bevisst sikkerhetsgevinsten ved å benytte bilbelte.
- (5) *Kjøreglede* angir i hvor stor grad førerne opplever kjøreglede. Utvalget med 6 prikker oppgir i gjennomsnitt høyere grad av kjøreglede enn de øvrige gruppene. Dette er en gruppe som kjører mye, mange er yrkessjåfører og de liker å kjøre bil.

Tabell 17. Holdninger til bilkjøring og sikkerhet hos personer med 6 prikker eller mer, sammenlignet med personer i før- og etterundersøkelsen.
Skala fra 1 – 5, (1)= ”Helt uenig” - (5)= ”Helt enig

Hvor enig er du i følgende utsagn?	Gjennomsnitt		
	FØR	ETTER	6 prikker
Fartskontroll - oppdagelsesrisiko	3.2	3.0	3.2
Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 80-sone	2.9	2.8	2.9
Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 50-sone	3.5	3.2	3.4
Lov- og regelbrudd	2.7	2.6	3.4
Noen ganger er det nødvendig å tøyne reglene for at trafikken skal gli	3.2	3.1	3.7
Sjåførere som tar noen sjanser og bryter noen regler er ikke mindre sikre enn de som bare kjører helt lovlig	2.8	2.7	3.5
En sikker bil/mc med gode kjøreegenskaper kan man gjerne kjøre litt fortere med	2.1	2.0	2.9
Fartsgrenser - aksept	2.3	2.4	3.2
Fartsgrensene på landevegen i Norge er riktige i forhold til vegstandarden (S) ¹⁹	2.9	3.0	3.7
Radar- eller laservarsler i bilen er helt i orden	2.2	2.4	3.5
Jeg er mer redd for å bli tatt i kontroll enn for å komme ut for en ulykke	1.9	2.0	2.5
Sikkerhetsutstyr	1.7	1.6	1.7
Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike kollisjoner uansett	1.4	1.3	1.4
Jeg har ofte dårlig samvittighet på grunn av min oppførsel i trafikken	1.7	1.6	1.6
Det er viktigere å ha på bilbelte i forsetet enn i baksetet	1.4	2.0	2.0
Kjøreglede	2.9	2.8	3.1
Kjøreglede er en viktig del av bil/mc-kjøringen	3.9	3.7	3.7
For meg er bil/mc-kjøring en transportform (S)	1.9	2.0	2.5

(S) Skalaen er snudd

¹⁹ (S) betyr at svarene er snudd. Det vil si at de er kodet om, slik at 1 er kodet om til 5, 2 til 4 osv.

3.4.3 Valg av kjørefart i ulike fartssoner

Tabell 18 viser en sammenligning av fartsvalget til gruppen med mange prikker og førerne i etterundersøkelsen. Resultatet tyder på at *de med mange prikker jevnt over kjører fortere enn gjennomsnittsbilisten*. Andelen som normalt har en kjørefart som kan medføre prikk, er større både når fartsgrensen er høy og lav. Imidlertid er skillet størst når det gjelder de høye hastighetene.

Ut i fra gruppens holdninger til fartsgrenser og lovbrudd, kan dette tyde på at å kjøre fort er bevisste valg.

Tabell 18. Sammenligning av fartsvalg hos personer med mange prikker (6p) og alle førere i etterundersøkelsen (A)²⁰ Gul farge= fart som gir 1 prikk. Oransje farge= fart som gir 2 prikker.

Fartsvalg i normale situasjoner	Fartsgrense													
	30 km/t		50 km/t		60 km/t		70 km/t		80km/t		90 km/t		100 km/t	
	A	6p	A	6p	A	6p	A	6p	A	6p	A	6p	A	6p
a) Under fartsgrensen	5	9	2	1	1	0	1	0	1	0	2	0	4	2
b) På fartsgrensen	64	42	54	35	43	18	31	8	23	4	23	5	25	6
c) 0 - 5 km/t over	22	23	31	24	35	27	33	17	24	10	20	7	17	5
d) 6 - 10 km/t over	8	15	11	24	17	32	27	36	35	28	31	25	25	16
e) 11 - 15 km/t over	1	7	2	10	3	12	6	21	12	26	15	20	16	23
f) 16 - 20 km/t over	0	3	0	4	1	9	2	11	5	21	7	24	9	22
g) 21 - 25 km/t over	0	1	0	2	0	2	0	6	0	9	1	13	3	14
h) Mer enn 25 km/t over	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	6	1	12
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

²⁰ Spørsmålsstillingen er: "Hvor fort kjører du vanligvis på rette, oversiktlige strekninger i forskjellige fartssoner når det er bar veg, dagslys og ingen kø?"

3.4.4 Påvirker prikkbelastning atferden?

Reaksjoner på lovbrudd

Prikkbelastningen er basert på en tanke om at trusselen om sanksjoner kan virke preventivt i forhold til senere lovbrudd. Med økende antall prikker kan en tenke seg at atferden endres, og spesielt dersom førerkortet står i fare.

Vi har undersøkt om forelegg, prikker i førerkortet og faren for tap av føreretten har innvirkning på sjåførenes kjøring. Tabell 19 viser selvrapportert endring av kjøremåte som følge av reaksjoner knyttet til prikkordningen.

Tabell 19. Sammenhengen mellom reaksjoner på lovbrudd og endring av førernes atferd.

"I hvilken grad har følgende straffereaksjoner innvirket på din kjøremåte i retning av mer lovlydig kjøring (lavere fart, overholdelse av vikeplikt etc.)?"	Endring av atferd				Totalt
	Ingen/svært liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad	
a) 1 - 3 forenklet forelegg/forelegg	50	37	10	3	100
b) mer enn 3 forenklede forelegg/forelegg	40	37	20	3	100
c) 1 - 3 prikker	46	42	11	1	100
d) 4 - 5 prikker	32	33	28	7	100
e) 6 prikker og brev om fare for tap av føreretten	18	28	25	29	100

Resultatene tyder på at når førere får prikker endrer de sin atferd til å bli mer lovlydig, og slik at jo flere prikker, desto større endring. Spesielt gjelder dette etter den sjette prikken og brev om fare for tap av førerett. Dette bekreftes av at de har fått færre prikker siste året (2007) enn i de to foregående år (se Tabell 15 side 36).

Dersom vi antar at svarfordelingen som vist i Tabell 19 ovenfor også gjelder førere flest og ikke bare de som har fått 6 prikker, vil ca 165 000 førere ha endret sin kjøremåte i mer lovlydig retning i større eller mindre grad. Av disse påvirkes ca 40 000 i stor eller meget stor grad. Vi har da tatt utgangspunkt i "prikkstatistikken" som gjaldt i månedsskiftet august/september 2007, hvor til sammen ca 300 000 førere hadde prikker i førerkortet. Tallene ovenfor må sammenholdes med at ca 3 millioner nordmenn i dag har førerkort. 165 000 utgjør ca 5 % av disse, og 40 000 noe over 1 %.

Tallene ovenfor baserer seg på svarene fra de som har fått 6 prikker eller mer. Dette er førere som skiller seg ut fra den "gjennomsnittlige" fører med hensyn på risikovillighet (se senere om ulykkesrisiko). Det kan tenkes at de i mindre grad lar seg påvirke av ilagte prikker enn gjennomsnittet, og at andel førere som påvirkes dermed burde vært større enn angitt ovenfor.

Som nevnt i kapittel 3.3.6 oppgir en forholdsvis liten andel (16 %) av førerne i etterundersøkelsen, at de har endret atferden i mer lovlydig retning på grunn av prikkbelastningen. Dette er i hovedsak førere som *ikke* har fått prikker. Det var ikke noen vesentlige endringer fra før- til etterundersøkelsen (dvs. blant de som ikke har fått prikker) når det gjaldt holdninger til bilkjøring og sikkerhet eller selvrapportert atferd og ulykker. Vi kan likevel ikke utelukke at det har vært en atferdsendring i positiv retning også blant en mindre andel av de som ikke har fått prikker. *Denne påvirkningen synes imidlertid å være vesentlig mindre enn blant de som har fått prikker.*

Totalt sett vil vi konkludere med at den andel som ut fra eget utsagn ha endret sin atferd i positiv retning etter innføring av prikkbelastningen, er relativt beskjeden i forhold til totalt antall førere

med førerkort. Andelen vil sannsynligvis ikke være stor nok til å gi et synlig ”brudd” på utviklingskurvene når det gjelder fart og ulykker (konferer kapittel 3.1).

Et springende punkt vil være om prikkbelastningen gir en *tilleggseffekt* i forhold til ilagte forenklete forelegg / forelegg som ikke inngår i en prikkbelastningsordning. Tabell 19 viser at selvrapportert endring i atferd er omtrent den samme for 1-3 forelegg som for 1-3 prikker. For mer enn 3 *forelegg* er det en mindre andel som angir at de vil endre atferd i stor eller meget stor grad, enn tilfellet er for førere som er ilagt mer enn 3 *prikker* (forskjellen er signifikant på 1 %-nivå). Dette indikerer at prikkbelastningen har en tilleggseffekt.

Prikker og kjøreatferd

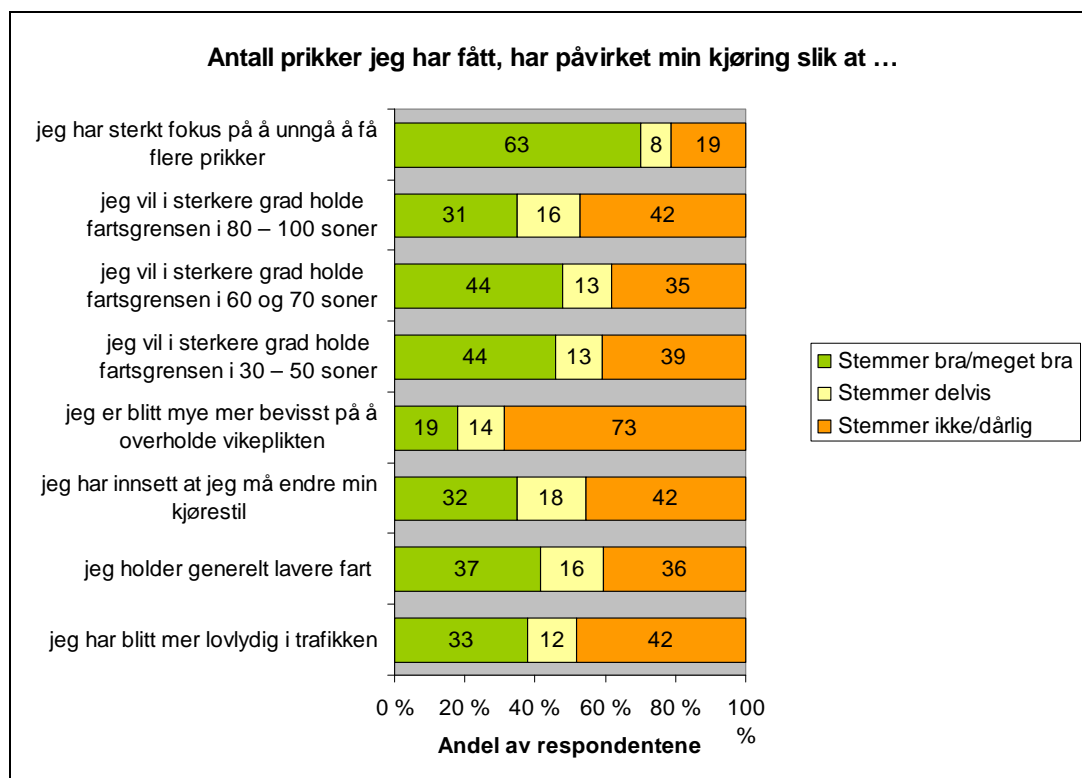
Vi har sett at økt antall prikker endrer førernes atferd. Et spørsmål er imidlertid hvilken endring som skjer og hvorfor de endrer atferd. Det som først og fremst synes å skje er et sterkere fokus på å unngå flere prikker (63 % stemmer bra / meget bra, se Figur 15). En langt mindre andel sier at de generelt har blitt mer lovlydige i trafikken (33 %) ²¹, generelt holder lavere fart (37 %) eller har endret kjørestil (31 %).

Likevel mener nesten halvparten at de i sterkere grad vil holde fartsgrensen i de lavere fartsgrensene. I 30-, 40- og 50-soner vil 45 prosent holde fartsgrensen ²², mot 44 prosent i 60- og 70-soner. Tilsvarende andel for 80-, 90- og 100-soner er vesentlig mindre (31 %). Minst synes økningen av prikker i førerkortet å endre førernes overholdelse av vikeplikt (19 %).

Resultatet tyder på at det å beholde førerkortet betyr mye for denne gruppen. Som tidligere vist er mange av dem yrkessjåfører og kjører mye. Tap av føreretten vil derfor kunne få store konsekvenser for dem.

²¹ Svarfordelingen på dette spørsmålet om lovlydighet i trafikken er ikke helt konsistent med hva de svarer på spørsmålet om hvordan 6 prikker og brev om tap av føreretten har påvirket dem. Det var her 54 % som sa at dette hadde påvirket dem i meget stor eller stor grad til mer lovlydig kjøring (konferer Tabell 19 side 41).

²² Utsagnet stemmer ”bra” eller meget ”bra”



Figur 15: I hvor stor grad prikkene har endret førernes atferd. Førere som har fått 6 prikker eller mer.

3.4.5 Ulykker og nestenulykker

Tabell 20 viser hvor mange ulykker og nestenulykker førere med 6 eller flere prikker har vært innblandet i.

En sammenligning med gjennomsnittsføreren (se Tabell 14 side 33) tyder på at de med mange prikker er mer involvert i ulykker og nestenulykker. De har også i større grad observert at *andre* trafikanter har vært utsatt for ulykker eller nestenulykker.

Tabell 20. Førere med 6 prikker eller mer og deres involvering i ulykker.

"Har du i løpet av 2004, 2005, 2006 og 2007 vært involvert i følgende hendelser?"	Nei, ingen	En gang	To ganger	Tre ganger	Fire eller flere ganger
a) Ulykke der du fikk personskade og behov for legebehandling	95	4	1	0	0
b) Ulykke der andre fikk personskade og behov for legebehandling	92	7	0.4	0.4	0.4
c) Ulykke med materiellskade og ikke behov for legebehandling	73	17	5	4	1
d) Nestenulykke der du kunne ha blitt alvorlig skadet / drept	76	14	3	1	6
e) Sett andre trafikanter bli utsatt for en nestenulykke eller ulykke	43	14	11	3	28

I Tabell 21 nedenfor er antall selvrappporterte ulykker med og uten personskade relatert til den årlige kjørelengde som respondentene har oppgitt (øvre grense for oppgitt intervall²³).

Ulykkesfrekvensen med hensyn på personskadeulykker for "6-prikk-gruppen" synes å være 60-

²³ Der det er krysset av for årlig kjørelengde over 25000 er verdien satt til 40 000 og ved avkryssing for over 35000 er den satt til 50000 kilometer

70 % høyere enn for førerne i etterundersøkelsen ("gjennomsnittsføreren"). Dette viser at de som blir "fanget inn av" av prikkbelastningsordningen har høy ulykkesrisiko i forhold til gjennomsnittet.

At ulykkesfrekvensen med hensyn på materiellskadeulykker synes å være lavere for de med 6 prikker, har vi ingen god forklaring på. Muligens kan det være at de er dyktige til å manøvrere (for eksempel rygge) og dermed unngår de mindre skadene.

Tabell 21. Ulykkesfrekvens og kjørelengde for respondenter i etterundersøkelsen og i undersøkelsen blant de som hadde fått 6 prikker.

	Førere i etterundersøkelsen (i hovedsak med 0 prikker)	Førere med 6 prikker el. mer
Ulykkesfrekvens ¹ personskadeulykker	0,98	1,63
Ulykkesfrekvens ¹ materiellskadeulykker	4,8	4,2
Kjørelengde pr år	17000	34000

¹ Ulykker pr million kjøretøykilometer

Ulykkesfrekvensen for personskadeulykker for "gjennomsnittsbilisten" (førere i etterundersøkelsen) er vesentlig høyere enn gjennomsnittet på vegnettet (0,30 ulykker per million kjøretøykilometer, Elvik m.fl. 2008). Dette kan delvis skyldes at vi har summert ulykker der respondenten selv har blitt skadet og ulykker der andre har blitt skadet. Dette kan jo delvis være de samme ulykkene slik at vi får en dobbelttelling. Dette forsterkes av at vi også får med ulykker hvor respondenten har vært passasjer, og ikke bare fører. Endelig baserer gjennomsnittsverdiene for ulykkesfrekvensen på vegnettet seg på politirapporterte ulykker, hvor det er en betydelig underrapportering. Siden alt dette også gjelder førere med 6 prikker, bør sammenligningen likevel være relevant.

3.5 Administrasjon og drift av ordningen

Kartlegging av administrasjon og drift av ordningen er gjort ved hjelp av intervju av ansatte i politiet og Statens vegvesen. Intervjuene har hatt til hensikt å beskrive hvordan ordningen er gjennomført. Nedenfor oppsummeres hovedinntrykkene fra intervjuene. Det er tatt utgangspunkt i ordningen slik den er beskrevet i vedtaket fra 2001. Senere justeringer er ikke vurdert med mindre det framkommer av teksten.

I følge Ot.prp. nr 71 (2001-2002) ble administrasjon og drift planlagt på følgende måte:

"Registreringene på den enkelte førerkortinnehaver vil bli ført i et sentralt register administrert av Statens vegvesen, Vegdirektoratet. Registeret vil være tilgjengelig kun for politiet og vegvesenet. Fører vil bli varslet om prikkbelastningen av politiet i forbindelse med den enkelte overtredelse og når vedkommende har oppnådd minst seks prikker. Politimesteren eller den han gir myndighet skal fatte vedtak om inndragning av førerkortet der vedkommende fører i løpet av en treårsperiode er blitt registrert med åtte prikker eller mer. ... Vedtak om inndragning av førerkortet som følge av prikkbelastning skal kunne påklages til Politidirektoratet." (s. 3)

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for ordningen. Politiet har ansvaret for det praktiske arbeidet med registrering av prikker, mens Statens vegvesen har ansvar for dataregisteret hvor prikkene registreres som er en del av AUTOSYS' førerkortregister. Vegdirektoratet utarbeider statistikk over antall prikker hos den enkelte førerkortinnehaver, men har for øvrig verken lese- eller skrivetilgang. Registreringen skjer ved at politiet selv legger inn prikkene i systemet ut fra en brukermanual Statens vegvesen har utarbeidet.

Ileggelse av prikker skjer på grunnlag av tradisjonell trafikk kontroll og automatisk trafikk kontroll (ATK) av fart. Vegdirektoratet oppgir at 40 prosent av prikkene kommer fra ATK.

I 2005 opprettet politiet et ATK-senter i Møre og Romsdal. Dette er organisert som en driftsenhet under politidistriktet. Senteret skal avlaste politidistriktene med behandling av ATK-saker. Statens vegvesen har ansvaret for montering av fotobokser, og om målingene er teknisk godkjent. Overtredelsene sendes fra Statens vegvesen til politiet i de aktuelle politidistrikt for etterforskningen. Politidistriktene gjennomgår logg og bilder for å se hva som skal følges opp. Varselbrev sendes bileier for å identifisere fører. Deretter sendes det ut et forenklet forelegg eller det opprettes anmeldelse, alt avhengig av hvor stor overtredelsen er. Så snart et vedtatt forenklet forelegg kommer i retur, avsluttes saken ved at Statens innkrevingsentral varsles og at eventuelle prikker registreres i det sentrale registeret. I forbindelse med anmeldelse gjennomføres det en etterforskning.

Nødvendige rammebetingelser for å kunne drifte og administrere ordningen er nevnt i Ot.prp. nr. 71. To forutsetninger er *økt bemanning og utvikling av registret*:

”For Statens vegvesen vil ressursbruken i hovedsak være knyttet til utvikling av nødvendig dataverktøy samt daglig drift og vedlikehold av prikkregisteret. For politiet generelt vil ordningen kreve ressurser knyttet til daglig bruk av registeret, for det enkelte politidistrikt ved vedtak om inndragning av førerkort med grunnlag i slike registreringer, og for Politidirektoratet ved behandling av klager på vedtak om inndragning. Ordningen kan også medføre økt belastning på påtalemyndighet og domstoler ved at forelegg og forenklet forelegg som medfører prikk, nektes vedtatt og at flere saker derfor vil kreve domstolsbehandling. []” (s. 23).

Videre nevnes *teknisk utstyr ved trafikkkontroller* som en forutsetning for prikkordningen:

”... Et mobilt system slik at politiet får direkte tilgang til registeret fra politibilene, vil beløpe seg til om lag 100 000 kroner per bil. For å vinne erfaring med et slikt system med direkte tilgang til registeret fra politibilene, bør dette i første omgang installeres i anslagsvis 50 tjenestebiler på landsbasis, dvs. om lag i 25 prosent av Utrykningspolitiets biler. Investeringsomkostningene til dette vil beløpe seg til 5 mill. kroner. Utstyr som nevnt er en forutsetning for en effektiv prikkbelastningsordning, men er også svært hensiktsmessig i forhold til andre av politiets oppgaver. Det bør derfor være en målsetting at slikt utstyr relativt raskt blir tilgjengelig i et flertall av politiets kjøretøy som brukes i trafikkjeneste. []” (s. 25)

Enkelte av disse forutsetninger for innføring av ordningen synes til dels å være bristende. I første rekke gjelder dette teknisk utstyr, men også til en viss grad bemanning. De intervjuede mener dette har ført til problemer med administrasjon og drift av ordningen.

Ideelt sett skal en polititjenestemann under en trafikk kontroll sjekke hver førers prikkstatus opp mot det sentrale registeret. Politiets biler mangler online tilgang til registeret. Dette innebærer at ved trafikkkontroller må operasjonssentralen i det enkelte politidistrikt kontaktes. Det kan her oppstå to problemer. Det ene kan være at det er kapasitetsproblemer ved operasjonssentralen (skyldes ofte for liten bemanning). Det andre er at kontrollen er på et sted uten radiodekning, slik at det ikke oppnås kontakt med sentralen. Slike tekniske og praktiske problemer gjør at politiet ofte må spørre føreren om hennes/hans prikkstatus. Men, som en av de intervjuede sier: ”De færreste husker hvor mange prikker de har, i hvert fall har de vondt for å huske når de skjønner at det kan få konsekvenser for førerkortet.”

Bruk av telenettet kan være en løsning på problemene knyttet til manglende terminaler i politiets biler. Statens vegvesen opplyser at det er mulig å lage en SMS-løsning koblet opp mot prikkssystemet. Dette vil gjøre politiet i stand til å hente informasjon om antall aktive prikker. En slik teknisk løsning forutsetter at bare innmeldte telefoner kan benytte løsningen. I dag finnes det telefoner som kan lese strekkoder, og som kan avlese kodene umiddelbart. Enkelt, greit og ikke minst billig.

Det påpekes fra politiets side at det ikke lar seg gjøre å registrere prikker på personer bosatt i Norge (også norske statsborgere) med utenlandsk førerkort.

Registrering av prikker

Ot.prp. nr. 71 gjengir hvilke overtredelser som skal gi grunnlag for prikker. I tillegg beskrives krav til selve registreringen.

”Nærmere bestemte straffbare forhold innen følgende kategorier av vegtrafikkovertrædelser, vil gi prikkbelastning etter forskriftsutkastet som nå foreligger:

- fartsovertredelser
- kjøring i strid med trafikklyssignal med fast eller blinkende lys med rød farge
- ulovlig forbikjøring
- overtredelse av vikepliktsregler

For at overtredelsen skal kunne gi prikkbelastning kreves det at forholdet er avgjort ved rettskraftig dom, vedtatt forelegg eller vedtatt forenklet forelegg.” (s. 3)

Forskriften om prikkbelastning omtaler saksgangen i registreringen:

”§ 3. registrering m.m.: ... Den som blir registrert med minst seks prikker, skal varsles skriftlig snarest mulig om prikkbelastningen og om mulige konsekvenser av ytterligere prikkbelastninger. Den enkelte registrering av prikk er ikke gjenstand for klage.” (FOR 2003-09-19 nr 1164)

Statistikken tyder på at ca 97 prosent av **overtredelsene** som gir prikker, gjelder overtredelse av fart. Dette gir nødvendigvis ikke et riktig bilde av trafikantenes atferd. Kontroll av fart er, i tillegg til kontroll av kjøring i ruspåvirket tilstand og manglende bruk av bilbelte, nemlig et prioritert område for politiet og får dermed en større fokus enn andre overtredelser. Noen av de vi har snakket med mener imidlertid statistikken gir et riktig bilde av antall overtredelser av fartsgrensa sett i forhold til andre overtredelser.

Når det gjelder **saksgang og registrering** poengterer flere fra politiet problemet med *etterslepet på registreringen*, det vil si tiden det tar fra en førers lovbrudd på vegen til dette registreres i det sentrale registeret. Før en person bøtelegges skal man sjekke hvor mange prikker den enkelte fører har. Personen kan i mellomtiden ha foretatt en eller flere overtredelser i andre distrikt som ennå ikke er registrert sentralt.

Ved ATK tar det normalt fra 14 dager til litt over en måned fra en overtredelse er foretatt til saken er ferdig behandlet. Det kan ta et par dager før filmen blir tatt ut av kameraet. En bileier har 14 dager på å varsle hvem som var fører etter mottatt varselbrev. Man har frist på 7 dager for vedtakelse av mottatt forenklet forelegg. Dette kan til sammen føre til lang saksbehandlingstid.

Fra vegvesenet poengteres det at det har vært tilfeller med inntil tre (3) år før en prikk sak er rettskraftig og tilsvarende fra prikkene meldes inn. Så lenge prikkene ikke tildeles og meldes inn i sanntid, kan man ikke basere seg på antall prikker som ligger inne i systemet. En som har fire prikker kan f. eks bli stoppet i farts kontroll og få to prikker, samtidig har vedkommende to ATK-

prikker. Men ettersom begge sakene kan ta tid, kan det være fullstendig umulig å fange opp at vedkommende kommer opp i åtte prikker.

Etter åtte prikker skal en fører tape retten til å føre motorvogn, og etter seks prikker skal han eller hun ha beskjed om dette. Politiet har det juridiske ansvar for utsendelse av brev. I praksis er det Vegdirektoratet som sender ut brevene med politiets logo på vegne av politiet, og hvor politiet står som avsender. De fleste har en oppfatning av at rutinene for utsending av brev etter seks prikker fungerer nokså greit.

Tap av føreretten

Forskriften om prikkbelastning omtaler tap av føreretten som følger:

”§ 4. Tap av førerett

Den som registreres med åtte prikker eller mer i løpet av tre år skal tape føreretten for seks måneder.”

”§ 6. Avgjørelse om tap av førerett etter § 4

*Tap av førerett fastsettes av domstol, eller gjennom vedtakelse av forelegg, som ledd i behandlingen av straffesaken som er grunnlag for den avgjørende prikkbelastningen
.....”*

I Ot.prp. nr. 71 er følgende nevnt:

”... Kravet om at innehaveren skal være ilagt straff eller domfelt, innebærer at vedkommende må ha vedtatt forelegg eller at det foreligger en rettskraftig dom.” (s. 9)

Ved tap av førerett slettes prikkene automatisk når føreren får tilbake føreretten.

Flere, både fra politi og vegvesen, påpeker *problemer knyttet til vegtrafikkloven og prikkbelastningsforskriften*. De mener at et problem med ordningen er forbundet med de juridiske premissene for tap av førerett, forenklet forelegg og domfellelse. Et vedtatt, forenklet forelegg er rettskraftig på samme måte som en rettskraftig dom. Forenklet forelegg kan man bli ilagt ved en trafikkontroll eller i forbindelse med en ATK-sak.

Vi har tidligere nevnt politiets kontroller i forbindelse med administrasjon og drift av ordningen. Også problemene med tap av førerett synes først og fremst å gjelde *politiets kontroll på veg* og manglende online tilgang til et oppdatert prikkregister. Et eksempel som er gitt i intervjuene gjelder en person som har seks prikker og blir stoppet av politiet ved kontroll. Føreren skal ha to prikker fordi farten har vært høy. Det som skal skje, er at politimannen skal fange opp at føreren har seks prikker fra før, og personen skal ikke få tilbud om forenklet forelegg. Det skal skrives ut en vanlig anmeldelse. Man skal også midlertidig tilbakekalle føreretten og ta førerkortet fra ham. Hvis polititjenestemannen av ulike grunner (se tidligere i dette kapitlet) ikke har mulighet til å sjekke opp førerens prikkstatus, vil denne likevel kunne kjøre videre med førerkortet i behold.

Et vedtatt, forenklet forelegg er likt med en rettskraftig dom. En fører kan være registrert med fire prikker fra før. Ved en trafikkontroll kan et forenklet forelegg vedtas på stedet med to prikker. Imidlertid kan det forekomme at personen i mellomtiden er tatt i ATK og at forsinkelser i systemet har ført til at disse prikkene ikke er registrert i systemet. I disse tilfeller er det ikke mulig å oppheve det vedtatte forelegget og frata personen førerett. Politiet skal foreta midlertidig tilbakekall av førerett, dersom de hadde blitt oppmerksomme på at dette blir den åttende prikken.

Slik ordningen nå fungerer er det, på grunn av de problemene som er nevnt ovenfor, bare et fåtall av de som får 8 prikker eller mer som blir fratatt føreretten. Som eksempel kan nevnes at pr. 31.

august 2007 hadde bare 1/5 av de som da hadde 8 prikker eller mer, fått inndratt førerkortet (konferer kapittel 1.4).

Publikums informasjon om ordningen

”I utformingen er det lagt vekt på enkelhet og sammenheng mellom ulykkesrisiko og de overtredelser som skal medføre prikkbelastning. Målsettingen er at ordningen skal være forståelig for trafikantene og lett praktiserbar for de som skal betjene systemet.” (Ot.prp. nr. 71, s. 2)

De fleste gir uttrykk for at publikum synes å ha kjennskap til at det finnes en ordning med prikkbelastning av førerkortet. Imidlertid synes det å være få førere som har god kunnskap om hvilke lovbrudd som gir prikk, hvor mange prikker de får for ulike overtredelser, tid for foreldelse, og hvordan de registreres og slettes.

Flere av de intervjuede i politiet og Statens vegvesen mener publikum har god kjennskap til at ordningen innbefatter fart, men at de er mer usikre på andre lovbrudd. Videre er trolig folk flest usikre på når prikkene forsvinner, det vil si hvor lenge prikkene er registrert før de slettes.

Utfordringer framover – sett fra de intervjuedes synspunkt

I følge Ot.prp. nr 71 (2001-2002) går det klart fram at ordningen skal kunne justeres og endres:

”Departementet vil fremheve at utkastet til forskrift vil være gjenstand for ytterligere vurderinger. Forskriften vil også etter fastsetting bli vurdert fortløpende i forhold til behov for eventuelle endringer for å oppnå intensjonen med en ønsket effekt av prikkbelastningsordningen. Eksempelvis kan det på et senere tidspunkt, dersom ordningen ikke gir den ønskede effekt, være aktuelt å redusere antall tillatte prikker i registreringsperioden og/ eller ta inn overtredelser utover dem som omfattes av det foreliggende forslaget.” (s. 3)

Utgangspunktet er at flere mener ordningen virker etter hensikten. Forelegg og bøter alene har begrenset virkning, men sammen med prikker i førerkortet har dette en god innvirkning på førernes atferd. Spesielt gir mange førere uttrykk for at de nødvendig vil miste føreretten.

Som en løsning på problemet med at en stor andel av førerne med 8 prikker eller mer ikke blir fratatt førerkortet, foreslår enkelte intervjuobjekter det må bli mulig å inndra føreretten i ettertid etter at forenklet forelegg (feilaktig) er gitt ved 8 prikker.

Fra vegvesenets side kommenterer en av de intervjuede at det bare er en ting å gjøre for å få prikksystemet til å fungere. Det er å endre forskriften, slik at når man har nådd 8 prikker så mister man føreretten – uansett.

Enkelte nevner at ordningen med vekt på forebygging er riktig pedagogisk lagt opp. Et middel til å endre folks atferd er å få rask tilbakemelding og korreksjon på atferd, eksempelvis prikker i førerkortet. Spesielt trekkes det fram to forhold – systemet er rettfærdig og man når den mest risikoutsatte gruppen. Alle får den samme straffereaksjonen uavhengig av inntekt. Man kan ikke lenger betale seg ut av straffen. Når det gjelder den mest risikoutsatte trafikantgruppen, gutter mellom 18 – 24 år, argumenteres det med at disse blant annet kjører veldig fort. Det uttrykkes en tro på at faren for å miste føreretten vil oppleves truende for denne gruppen og således ha god preventiv effekt.

Gjennom intervjuene er det også gitt uttrykk for framtidige utfordringer og forslag til eventuelle endringer. Disse kan gi innspill til vurderinger om eventuelle justeringer av den eksisterende ordningen.

Tregheten i systemet fra overtredelse til registrering av prikk i datasystemet anses som en utfordring. Hvordan få saksgangen så korrekt og kort som mulig? For ATK gjelder tregheten fra overtredelse til fører er identifisert. Prikk skal registreres på fører, og ikke på eier av kjøretøyet. Andre forsinkelser gjelder når saken må føres for en domstol, dersom en fører nekter å godta et forenklet forelegg.

Bedre *teknisk utstyr* kan være et godt bidrag til å øke kvalitet og effektivitet av kontroller. Ved innføringen av ordningen var en forutsetning for driften at politiet skulle ha online tilgang til registeret. Det er per i dag ingen biler som har slikt utstyr. Terminaler i bilene kan bedre muligheten for å sjekke antall prikker online mot dataregisteret. For ATK kan ordningen bedres ved bruk av digitalt utstyr som bedrer billedkvaliteten.

Så lenge et online system ikke er tilgjengelig, krever dagens opplegg ekstra *ressurser ved trafikkkontroller (manuell kontroll)* for å sjekke prikker. Dette kan føre til noen færre kontrollerte førere.

De intervjuede gir uttrykk for et noe forskjellig syn på ordningen som *middel i forhold til nullvisjonen*. Spesielt gjelder dette spørsmålet om man når målgruppen med denne ordningen – de som foretar mange og alvorlige overtredelser. Slik ordningen har virket så langt, får flertallet prikker for små fartsovertredelser. Hensikten med ordningen var imidlertid i første rekke å forebygge de alvorlige ulykkene. Et forhold som nevnes er at overtredelser som angår sikkerhet og medfører trafikklfare fortsatt bør være med i ordningen, mens overtredelser som kun angår effektivitet og avvikling bør utelates. Større fokus på forhold som berører trafikantenes atferd bør kanskje prioriteres i fremtiden. Langt flere alvorlige ulykker er knyttet til høy fart, sammenlignet med kjøring på rødt lys. Ved å bidra til redusert hastighet, vil samtidig antallet alvorlige ulykker reduseres.

Forslag *om utvidelse av ordningen* til å omfatte flere atferdsfeil er nevnt av flere. Det opprinnelige forslaget til prikkbelastning av førerkort omfattet flere forhold enn dagens ordning. Forslag til en eventuell utvidelse av ordningen gjelder forhold som er knyttet til både alvorlige personskader og ”aggressiv atferd”:

- Avstand til forankjørende
- Bilbelte
- Lavpromille
- Kjøring mot innkjøring forbudt eller andre skiltreguleringer
- Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene
- Sperrefelt eller andre oppmerksomheter i vegbanen
- Overtredelse av § 3 i vegtrafikkloven

Atter andre gir uttrykk for at *ordningen bør forenkles*, slik at den er enkel å forstå for trafikantene. Forhold som er foreslått å kutte ut er

- Vikeplikt
- Forbikjøring

Aktører i fremtiden er et forhold som noen mener bør vurderes. Det gjelder spesielt hvem som skal ha ansvar for registeret. Det gis uttrykk for at eier av dataregisteret også bør ha ansvar for drift av ordningen.

Statens vegvesen ønsker at man diskuterer hvilken grad av innsyn som etaten skal ha. I dag har de svært begrenset mulighet til innsyn og bruk av registeret selv. Dette har med anonymisering og personvern å gjøre. Det kommenteres at dette sannsynligvis er enkelt å løse, uten at man i intervjuet har gått i detalj på hvordan dette kan gjøres.

Tidsperiode og antall prikker trekkes fram som andre forhold som kan vurderes. Skal man opprettholde 8 prikker og 3 år som grenser for tap av førerett? Ordningen gir også rom for tap av førerett lenger enn seks måneder, men blir dette gjort og skal dette opprettholdes?

4 Oppsummering og konklusjoner

Evalueringen er gjennomført i perioden 2004 – 2007 og har bestått av følgende undersøkelser:

- Undersøkelse om endringer i atferd og antall drepte og hardt skadde før og etter innføringen av prikkbelastningsordningen
- Kunnskapsstatus blant førere om ordningen (spørreskjema)
- Førundersøkelse (spørreskjema)
- Etterundersøkelse (spørreskjema)
- Undersøkelse blant førere som har fått 6 prikker (spørreskjema)
- Intervju av personer sentralt i administreringen og driften av ordningen

4.1 De viktigste resultatene fra evalueringen

Administrasjon og drift av ordningen med prikkbelastning av førerkortet:

- Aktørene er i hovedsak politi, vegvesen og påtalejurister. Ansvarsdeling i fremtiden kan vurderes
- Registreringen av prikker foregår enten på grunnlag av trafikkkontroller eller ved automatisk trafikkontroll (ATK)
- Et problem med ordningen er knyttet til de juridiske premissene for tap av førerett, forenklet forelegg og domfellelse. Mange har førerett selv om de har 8 prikker eller mer
- Ved trafikkkontroller kan det være vanskelig å sjekke prikkstatus for den enkelte fører
- Av framtidige utfordringer nevnes forhold knyttet til selve forskriften, treghet i systemet fra overtredelse til registrering av prikk i dataregisteret, teknisk utstyr og ressurser ved trafikkontroller
- Gjennom intervjuene av representanter for de som drifter systemet, har det kommet forslag om utvidelse av ordningen med hensyn til hvilke overtredelser som bør inngå

Førere med 6 prikker eller mer:

- Førere med 6 prikker rapporterer å ha fått disse primært for fartsovertredelser, men de har også fått prikker for kjøring på rødt lys, ulovlig forbikjøring og vikepliktsbrudd.
- Førere med 6 prikker oppgir at de kjører generelt fortere enn andre førere, spesielt i de høyeste fartssonene
- Førere med 6 prikker oppgir uoppmerksomhet vedrørende fartskontroller og travelhet som viktige forklaringsfaktorer til det antall prikker de har fått.
- Førere med 6 prikker synes å ha mindre ideelle holdninger til lovlydighet og fartsgrenser enn andre førere. De har større kjøreglede, men er like bevisst bruken av bilbelte som de andre førerne.
- Førere med 6 prikker har flere personskadeulykker i forhold til kjørelengden enn gjennomsnittet.

- Når førerne får prikker endrer de sin atferd til å bli mer lovlydig, og slik at jo flere prikker, desto større endring. Spesielt gjelder dette etter den sjette prikken og brev om fare for tap av førerett hvor de fleste av førerne (54 %) med 6 prikker oppga at de i ”stor eller meget stor grad” endret kjøratferden i mer lovlydig retning. Dette bekreftes av at de har fått færre prikker siste året (2007) enn i de to foregående år.
- Selvrapportert endring i atferd er omtrent den samme for 1-3 forelegg som ikke inngår i en prikkbelastningsordning, som for 1-3 prikker. For mer enn 3 slike forelegg er det en mindre andel som angir at de vil endre atferd i stor eller meget stor grad, enn tilfellet er for førere som er ilagt mer enn 3 prikker. Dette indikerer at prikkbelastningen har en *tilleggseffekt* i forhold til ilagte forenklede forelegg / forelegg som ikke inngår i en prikkbelastningsordning.
- Over 63 % av førerne med 6 prikker sier det ”stemmer bra” eller ”meget bra” at de vil ha et sterkt fokus på å unngå flere prikker i fremtiden. Tilsvarende andel som sier de er blitt mer lovlydige og har endret kjørestil, er bare 1/3.
- Rundt 30-45 % av førerne med 6 prikker sier at dette vil føre til at de i sterkere grad overholder fartsgrensene
- Blant de som har fått 6 prikker er det en klar dominans av menn

Førere flest (uten prikker):

- Det er ingen endring i hvordan førere planlegger og gjennomfører sin kjøring relatert til de prikkbelastede atferdskategoriene som ordningen innførte.
- Førernes selvrapporterte fartsvalg i de forskjellige fartssonene viser ingen systematiske endringer som kan relateres til prikkbelastningsordningen.
- På direkte spørsmål oppgir likevel en forholdsvis liten andel av førerne (i størrelsesorden 1/7-del) at prikkbelastningen har påvirket deres atferd i positiv retning.
- De aller fleste førerne (ca 90 %) har en viss kjennskap til ordningen, men det er stor usikkerhet om hva den omhandler.
- Generelt er førerne positive til ordningen
- At man får prikker ved kjøring på rødt lys er kjent blant de aller fleste (ca 80 %). Andelen som kjenner til prikkbelastningen ved ulovlig forbikjøring og manglende overholdelse av vikeplikt er mindre.
- Særlig stor usikkerhet er det vedrørende:
 - hvor store fartsoverskridelser som gir prikker
 - hvor store fartsoverskridelser som gir henholdsvis en eller to prikker
 - håndhevingen av ordningen og straffereaksjoner
- Det har skjedd marginale endringer i føreres kunnskap om prikkbelastet kjøreatferd fra før- til etterundersøkelsen. Mange tror promillekjøring og manglende bruk av bilbelte fører til prikker.

Statistikk over atferd og ulykker

- I følge statistikken over type kjøreatferd det er delt ut prikker for, utgjør fartsøvertredelser 97,5 %. Kjøring på rødt lys utgjør 1,1 % og ikke overholdt vikeplikt 0,8 %.
- Den statistikk vi har hatt tilgjengelig gir ingen klare indikasjoner på at kjørefarten på vegene har gått ned som følge av ordningen.
- Statens vegvesen sine tilstandsundersøkelser viser en oppgang i andel som kjører mot rødt lys fra 8 % 2003 til 10 % i 2005.
- Det er ingen klar indikasjon på en sammenheng mellom nedgang i antall drepte / hardt skadde og innføring av ordningen. Vi kan imidlertid ikke utelukke at det har vært mindre nedganger i antall ulykker og fartsnivå som ikke gir utslag på de ”totale” utviklingskurvene. Selvrapportert endring i atferd etter hvert som førere får prikker (se ovenfor), og til en viss grad også blant de uten prikker etter prikkbelastning ble innført, tyder på at slike endringer kan ha funnet sted.

4.2 Hovedkonklusjoner

Fra prikkbelastning ble innført 1. januar 2004 til og med august 2007, har 2700 førere fått 6 prikker og hadde mottatt brev om fare for inndragning av førerkortet. Status pr 31. august 2007 var at 122 førere hadde 8 prikker eller mer, men bare ca 1/5 av disse hadde mistet førerkortet. Dette skyldes i hovedsak at polititjenestemenn på trafikk kontroll ofte har vanskeligheter med å få en oppdatert oversikt over hvor mange prikker som er registrert på den aktuelle fører. Dette beror i sin tur blant annet på manglende online tilgang til prikkregisteret fra politibilene, samt forsinkelsen fra overtredelsen til prikker blir registrert.

En forholdsvis stor andel av *førere som har fått 6 prikker eller flere* oppgir at dette i større eller mindre grad har påvirket dem til mer lovlydig kjøring, og slik at jo flere prikker, desto større er påvirkningen. Dette bekreftes av at de har fått færre prikker siste året (2007) enn i de to foregående år. Dette indikerer at de har redusert sin ulykkesrisiko og dermed bidrar til færre ulykker. I utgangspunktet er dette en gruppe som ut fra selvrapporterte personskaueulykker synes å ha vesentlig større ulykkesrisiko enn gjennomsnittsbilisten. Dette viser også at prikkbelastningsordningen ”fanger inn” førere med høy ulykkesrisiko.

På direkte spørsmål oppgir en forholdsvis liten andel av førere som *ikke har fått prikker* at prikkbelastningen har påvirket deres atferd i positiv retning. Det er imidlertid ingen systematiske endringer fra før- til etterundersøkelsen når det gjelder holdninger til bilkjøring og sikkerhet, eller selvrapportert atferd og ulykker. Vi kan likevel ikke utelukke at det har vært en viss atferdsendring i positiv retning, også blant dem som ikke har fått prikker. Denne endringen synes imidlertid å være vesentlig mindre enn blant dem som *har* fått prikker.

Svarene fra spørreundersøkelsen blant de som har fått 6 prikker eller mer, tyder på at prikkbelastningsordningen gir en tilleggseffekt i forhold til ilagte forenklede forelegg / forelegg som ikke inngår i en prikkbelastningsordning.

Vi har ikke klart å spore noen effekt av prikkbelastningsordningen når det gjelder utvikling i antall drepte og hardt skadde eller i gjennomsnittsfarten på vegnettet.

Den andel førere som oppgir å ha endret sin atferd i positiv retning etter innføring av prikkbelastningen, er relativt beskjeden i forhold til totalt antall med førerkort. Andelen vil

sannsynligvis ikke være stor nok til å gi et synlig ”brudd” på utviklingskurvene når det gjelder fart og ulykker. Det at vi ikke finner slike brudd, står derfor ikke motsetning til at prikkbelastningen kan ha hatt en effekt som beskrevet ovenfor, særlig i forhold til førere som har fått prikker i førerkortet.

Drift og administrering av ordningen med prikkbelastning av førerkort foretas av politiet og vegvesenet. Framtidige utfordringer er forbundet med selve forskriften, treghet i systemet fra overtredelse til registrering av prikk i dataregisteret, teknisk utstyr, ressurser ved trafikkontroller, og i tillegg med hvilke overtredelser som bør inngå i ordningen.

Referanser

Offentlige dokumenter:

- Ot.prp.nr. 71 (2001-2002). *Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort)*. Samferdselsdepartementet
- Inst. O. nr.60 (2001-2002). *Innstilling fra samferdselskomiteen om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort)*
- FOR 2003-09-19 nr. 1164: *Forskrift om prikkbelastning*. Fastsatt ved kgl. Res. 19. sept 2003 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 33 nr. 2. Fremmet av Samferdselsdepartementet

Arbeidsnotater:

- Moe, D. (2004). *Førundersøkelse prikkbelastning*. SINTEF notat
- Sakshaug, K. & Engen, T. (2006). *Evaluering av ordningen med prikkbelastning: Endring i gjennomsnittsfart og antall ulykker etter igangsetting*. SINTEF notat
- Stene, T. M. (2004). *Prikkbelastning av førerkort. Evaluering av informasjonsarbeidet ved etablering av ordningen*. SINTEF notat 08/04

Annen litteratur:

- Elvik, R., Christensen P., og Amundsen, A. (2004): *Fart og trafikkulykker: Evaluering av potensmodellen*. Transportøkonomisk institutt. TØI-rapport 740/2004.
- Elvik, R., Mysen, A. B. og Vaa, T (2008): *Trafikksikkerhetshåndboken*. Web-utgaven 2008. Transportøkonomisk institutt.
- Fjerdingen, L., Stene, T. M. & Moe, D. (2003). *Lovgivningens betydning for valg av atferd i vegtrafikken*. SINTEF rapport STF22 A03308
- Giæver, T., Jørgensen, E., Moe, D., Sakshaug, K., Stene, T.M. & Ytrehus, I. (2006). *Tunge kjøretøy og fartsvalg*. SINTEF rapport STF50 A05136.
- Harter, S. (1996). Historical roots of contemporary issues involving self-concept. I: Bracken, B. A. (Ed.) *Handbook of self-concept: developmental, social, and clinical considerations*. John Wiley & Sons, Inc
- Hattaka, M. Keskinen, E. Katila, A & Laapotti, S. (1997). Self-reported driving habits are valid predictors of violations and accidents. I T. Rottengarter & E. Carbonell Vaya (1997): *Traffic and Transport Psychology: Theory and application*. Oxford, Pergamon, 295-303
- Rundmo, T. & Ulleberg, P. (2000). *Var det verdt det? Evaluering av 18-40 aksjonen. Resultatrapport*. Rotunde publikasjoner, Trondheim
- Ryeng, E. O. (2003). *Sanksjoners og overvåkningsnivåets effekt på fartsvalg*. SINTEF rapport STF22 A03301
- Sagberg, F. (1997). *Atferdsobservasjon av syklister og bilister i kryss mellom sykkelveg og bilveg*. TØI rapport 1072/1997
- Samferdselsdepartementet (2008). *Prikkbelastning - økt sikkerhet på vegene!*
http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/veiledninger_brosjyrer/2004/Prikkbelastning.html?id=467525&epslanguage=NO
- Stene, T. M. (2005). *Er sikkerhet et godt sikkerhetstiltak? Forebygging av risiko og ulykker gjennom opplæring av trafikantene*. Doktoravhandling ved NTNU 2005: 149. Elektronisk:
<http://www.diva-portal.org/ntnu/theses>

- Ulleberg, P. (2002). *Influencing subgroups of young drivers and their passengers. Motivational influences of personality traits on risk-taking behavior*. Dr. Polit. Avhandling, NTNU Trondheim
- West, R., French, D, Kemp, R & Elander, J.(1993). Direct observations of driving, self reports of driver behavior and accident involvement. *Ergonomics*, 36, 557-567
- Åberg, L. (1998). Traffic rules and traffic safety. *Safety Science*, 29, 205-215

**Vedlegg 1:
Etterundersøkelse - skjema med
frekvensoversikt**

Hvordan opplever du sikkerheten under kjøring med bil og MC?

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomfører SINTEF en undersøkelse om kjøring med bil og MC. Hensikten er å få vite mer om hvordan folk opplever sikkerheten på vegene og hvordan de gjennomfører sin kjøring. Du er en av tilfeldig utvalgte i hele landet som får tilsendt et spørreskjema.

Hvert år er det ca 30 000 mennesker som blir drept eller skadd i trafikkulykker i Norge. De erfaringer og meninger du sitter inne med vil være verdifulle når det fremtidige trafiksikkerhetsarbeid skal planlegges. *Det er derfor viktig at du tar deg tid til å svare og at du gjør det ærlig og oppriktig!*

Fyll ut spørreskjemaet og send det til oss i den vedlagte returkonvolutten. Du er sikret full anonymitet ved at dine svar ikke kan spores tilbake til deg.

Blant innkomne svar vil det bli trukket ut 5 gavesjekker hver på 1000 kroner. Dersom du ønsker å delta i denne trekningen fyller du ut slippen nedenfor med navn og adresse og legger den ved spørreskjemaet i svarkonvolutten. Svarslippen vil bli skilt fra spørreskjemaet umiddelbart ved ankomst slik at du fremdeles vil bli sikret full anonymitet.

Vi vil at du besvarer skjemaet og sender det tilbake til oss senest 7 – 10 dager etter at du har mottatt det.

Vennlig hilsen

Trine Marie Stene
Prosjektleder

trine.m.stene@sintef.no

Tlf: 73594661

Klipp
ut



Ja, jeg vil være med på trekningen av 5 gavesjekker

Navn: _____

Adresse: _____

Navneslippen sendes bare inn dersom du ønsker å delta i trekningen av 5 gavesjekker.

Der ikke annet er oppgitt er svarene oppgitt i prosentandeler

1. Kjønn	Mann		Kvinne		
	56		44		
2. Alder	18-24	25-39	40-54	55-69	over 69
	6	25	31	28	10
3. Sivilstatus	Gift/Partnerskap/Samboer		Enke/enkemann		Ugift
	77		4		19
4. Bosted	By		Tettbygd		Spredtbygd
	46		31		24
5. Hvilket fylke bor du i?					
Østfold	5,6	Telemark	3,6	Sør-Trøndelag	5,9
Akershus	11,5	Aust-Agder	2,5	Nord-Trøndelag	3,0
Oslo	9,5	Vest-Agder	3,5	Nordland	5,9
Hedmark	4,7	Rogaland	7,8	Troms	3,0
Oppland	4,4	Hordaland	9,2	Finnmark	1,3
Buskerud	6,1	Sogn og Fjordane	2,1		
Vestfold	4,0	Møre og Romsdal	6,2		

6. Har du egen bil eller god mulighet til å låne?

Egen bil	God mulighet til å låne bil	Annet
91	7	1

7. Har du egen mc eller god mulighet til å låne?

Egen mc	God mulighet til å låne mc	Annet/uaktuelt
14	13	73

8. Kjører du privateid bil eller firmabil?

Privatbil	Firmabil/leiebil	Begge deler
88	3	9

9. Kryss av for din høyeste form for utdanning

- 9 Grunnskole (7- eller 9-årig)
- 16 Videregående skole -yrkesfaglig retning
- 13 Videregående skole -allmennfaglig retning
- 17 Fagopplæring innen håndverk, industri, landbruk eller lignende
- 29 3-årig høyskole/ universitet (lærer, sykepleier, ingeniør e.l.)
- 16 Universitet/ høyskole høyere grad (lektor, lege, psykolog, sivil økonom, siv.ing e.l.)

10. I hvor mange år har du hatt førerkort i følgende klasser?

	Ikke førerkort	Under 5 år	5 – 10 år	11-20 år	Over 20 år
a) Klasse A / A1 - motorsykel	40	3	4	10	43
b) Klasse B / BE – personbil, varebil	0	5	8	20	66
c) Klasse C1/C1E – lastebil inntil 7,5 tonn	28	1	3	15	53
d) Klasse C/CE – lastebil over 7,5 tonn	68	2	2	8	20
e) Klasse D / DE / D1 / D1E - buss	60	2	4	13	20

11. Hvilke av disse motorkjøretøyene kjører du til daglig? Du kan krysse av på flere hvis det er aktuelt.
(kryss også av dersom du kjører mc/moped/scooter daglig bare om sommeren)

a) Lett motorsykkel, scooter eller moped	3
b) Tung motorsykkel	4
c) Person/varebil med kraftig motor, rask akselerasjon og toppfart over 200 km/t	28
d) Person/varebil/minibuss med ikke så kraftig motor, roligere akselerasjon og toppfart under 200 km/t	69
e) Lastebil inntil 7,5 tonn	2
f) Lastebil over 7,5 tonn (inklusive trailer og vogntog)	2
g) Buss med mer enn 16 seter	1

12. Hvor mange km kjørte du i gjennomsnitt per år i perioden 2004 - 2006?

0-1000	1-5000	5-10 000	10-15 000	15-20 000	20 – 25 000	Over 25000
6	5	24	27	20	7	10

13. Har du vært i arbeid som yrkessjåfør i perioden 2004-2007?

Nei	Ja, som taxisjåfør	Ja, som bussjåfør	Ja, som sjåfør langtransport gods	Ja, som sjåfør nærtransport gods	Ja, som annen yrkessjåfør
94	0,8	0,7	0,6	1,3	2,6

14. Hvor fort kjører du vanligvis på rette, oversiktlige strekninger i forskjellige fartssoner når det er bar veg, dagslys og ingen kø. Ta utgangspunkt i hvordan du har kjørt de siste årene.

Ditt fartsvalg	Fartsgrense						
	30 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80km/t	90 km/t	100 km/t
Ikke kjørt i slik fartssone	1,0	0,4	0,5	0,7	0,8	2,6	10,5
Under fartsgrensen	5,1	2,5	1,2	1,1	1,2	2,1	3,8
På fartsgrensen	63,0	53,9	42,6	30,7	22,6	22,0	21,9
0 - 5 km/t over	21,9	30,3	34,2	33,0	23,7	19,5	14,8
6 - 10 km/t over	7,4	10,8	17,3	27,0	34,5	30,2	22,2
11 - 15 km/t over	0,9	1,4	2,9	5,4	11,5	14,7	14,6
16 - 20 km/t over	0,2	0,0	1,0	1,5	4,7	6,9	8,4
21 - 25 km/t over	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	1,3	2,8
Mer enn 25 km/t over	0,6	0,5	0,3	0,2	0,4	0,7	1,0

15. I hvilken grad bidrar følgende forhold til at du IKKE kjører fortere enn angitt på spm 14?

Forhold	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	I liten grad				I stor grad
a) Sjansen for at det skal skje en ulykke	8	6	13	17	56
b) Sjansen for å bli "tatt" i Politikkontroll	12	11	21	22	34
c) Sjansen for å få prikker i førerkortet	28	15	19	16	22
d) Sjansen for å miste førerkortet	20	9	13	16	43
e) Sjansen for å bli "tatt" i automatisk farts kontroll (fotobokser)	14	12	20	22	32
f) Miljøhensyn (støy, støv, utslipp)	46	22	19	7	6
g) Drivstoffbruket	43	21	20	9	7

16. Hvor ofte har du blitt tatt av politiet eller via fotoboks for å ha overskredet fartsgrensen i 2004, 2005 og 2006?

Antall	30 -sone	40-sone	50 -sone	60 -sone	70 -sone	80 -sone	90-sone	100-sone
a) Ingen ganger	99,6	99,5	93,6	91,8	95,6	89,4	98,9	99,5
b) Ën gang	0,3	0,5	5,9	7,1	3,9	8,3	1,0	0,4
c) 2 -3 ganger	0,1	0,1	0,5	1,0	0,4	2,2	0,1	0,1
d) 4-5 ganger	0	0	0	0	0	0	0,1	0
e) Flere enn 5 ganger	0	0	0	0	0	0	0	0

17. Du får prikker i førerkortet ved å kjøre for fort. Hvor mye over fartsgrensa må du kjøre for å få 1 eller 2 prikker?

Tall angir gj.snitt og standardavvik	Skriv inn i rubrikkene nedenfor hvor mange km/t du må kjøre over angitt fartsgrense for å få henholdsvis 1 eller 2 prikker							
	Fartsgrense							
	30 km/t	40 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80 km/t	90 km/t	100 km/t
a) 1 prikk	9,4 (6,6)	10,3 (7,1)	12,0 (9,1)	13,7 (10,2)	16,0 (11,6)	17,3 (12,4)	18,1 (11,3)	18,8 (11,3)
2 prikker	15,5 (7,7)	16,5 (8,5)	18,5 (9,8)	20,3 (10,8)	23,0 (11,6)	24,5 (12,0)	25,5 (11,6)	26,7 (12,2)

18. Hva annet enn fartsøvertredelser får du prikk for? (Du kan sette flere kryss.)

a) Kjøre med promille over 0,2	51	h) Krysse heltrukken midtlinje	41
b) Kjøre på rødt lys i lyskryss	79	i) Kjøre over sperrefelt (f.eks. ved fletting, avkjøring)	30
c) Kjøre mot rødt trafikklys i andre sammenhenger	61	j) Kjøre i kollektivfelt	29
d) Ulovlig forbi kjøring foran eller i vegkryss	66	k) Ikke bruke hjelm som motorsyklist	34
e) Ulovlig forbi kjøring der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte	56	l) Ikke bruke blinklys i kryss eller ved avkjørsel	19
f) Ikke bruke bilbelte	33	m) Ikke overholde vikeplikten etter trafikkskilt "Vikeplikt"	47
g) Ikke overholde vikeplikten etter "Stopp"-skilt	67	n) Kjøre mot enveiskjøring	49
h) Ikke overholde vikeplikten for gående i gangfelt	54	o) Ikke overholde vikeplikten for trafikk fra høyre	44
i) Ikke overholde vikeplikten for gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging	38	p) Ikke overholde vikeplikten ved utkjøring fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinst. e.l.	35

19. Hvor mange prikker i førerkortet har du fått i 2004, 2005 og 2006? (Skriv inn antallet i hver boks. Skriv 0 hvis du ikke har fått noen)

På grunn av:	Antall prikker i: 2004	2005	2006
a) overtredelse av fartsgrensa	55 (stk)	66	79
b) kjøring på rødt lys	2	3	4
c) ulovlig forbi kjøring	4	1	3
d) brudd mot vikeplikt	3	1	2
e) Andre ting	6	5	8

20. Har innføringen av systemet med prikkbelastning påvirket deg?

Prikkbelastningen har medført at jeg ...	Svært enig	Enig	Uenig	Svært uenig	Uendret atferd
a) har blitt mer lovlydig	3	13	12	3	69
b) holder lavere fart generelt	3	13	14	2	68
c) foretar sjeldnere forbi kjøring	2	9	16	3	70
d) er blitt langt flinkere til å unngå rødlyskjøring	4	8	11	3	74
e) holder større avstand til forankjørende	3	10	12	3	72
f) er langt flinkere til å benytte bilbelte	6	9	10	2	73
g) er blitt mye mer bevisst på å overholde vikeplikten	3	9	11	3	74
h) er mer opptatt av å holde fartsgrensen i 30 – 50 soner	6	15	9	2	68
i) er mer opptatt av å holde fartsgrensen i 60 og 70 soner	4	14	11	2	69
j) er mer opptatt av å holde fartsgrensen i 80 – 100 soner	3	10	13	2	72
k) viker oftere for forgjengere og syklister	4	9	11	2	74

21. Nedenfor finner du beskrivelser av forskjellige kjøremåter i trafikken. Hvor godt passer disse med måten du har kjørt på i trafikken i årene 2004, 2005 og 2006?

Kjøremåter	Aldri/ sjelden	Noen ganger	Ofte	Svært ofte
a) Kjørt med under ett sekunds avstand til forankjørende i 60 km/t eller mer (tilsvarer mindre enn 17 meters avstand ved 60 km/t)	60	35	4	1
b) Bevisst kjørt på rødt lys	97	3	0	0
c) Kjørt forbi annet kjøretøy på venstre side like foran eller i vegkryss med ett kjørefelt i hver retning	96	4	0	0
d) Vært meget trett og fortsatt kjøringen uten hvile	52	46	2	0
e) Kjørt forbi annet kjøretøy på venstre side like foran uoversiktlig sving eller bakketopp med ett kjørefelt i hver retning	96	4	0	0
f) Snakket i mobiltelefon under kjøring i tett trafikk	40	45	12	3
g) Kjørt bil uten å ha på bilbelte	75	19	4	2
h) Kjørt forbi annet kjøretøy like foran gangfelt	96	4	0	0
i) Kjørt forbi annet kjøretøy på venstre side på strekning med forbikjøringsforbud (skilt – oppmerking)	95	5	0	0
j) Ikke overholdt vikeplikt i vegkryss som var skiltet med vikepliktskilt	85	15	0	0
k) Sannsynligvis kjørt bil/mc med promille over 0,2	94	6	0	0
l) Ikke overholdt vikeplikt for gående som skal til å krysse vegen i gangfelt	65	35	0	0
m) Ikke overholdt stoppeplikt i vegkryss skiltet med stoppskilt	86	13	1	0

22. Har du i løpet av 2004, 2005 og 2006 vært involvert i følgende hendelser?

Hendelser	Nei, ingen	En gang	To ganger	Tre ganger	Fire eller flere ganger
a) Ulykke der du fikk personskaade og behov for legebehandling	98	2	0	0	0
b) Ulykke der andre fikk personskaade og behov for legebehandling	98	2	0	0	0
c) Ulykke med materiellskade og ikke behov for legebehandling	80	16	3	1	0
d) Nestenulykke der du kunne ha blitt alvorlig skadet / drept	78	14	4	1	2
e) Sett andre trafikanter bli utsatt for en farlig hendelse eller ulykke	61	13	9	4	13

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

Utsagn	Helt uenig	Uenig	Både og	Enig	Helt enig
a) Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 80-sone	8	31	44	13	4
b) Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 50-sone	6	17	34	31	12
c) Noen ganger er det nødvendig å tøyne reglene for at trafikken skal gli	8	20	31	32	9
d) For meg er bil/mc-kjøring en transportform og ikke en lidenskap	7	5	13	31	44
e) Sjåførere som tar noen sjanser og bryter noen regler er ikke mindre sikre enn de som bare kjører helt lovlig	18	29	31	15	7
f) Fartsgrensene på landevegen i Norge er riktige i forhold til vegstandard	8	18	44	21	9
g) Det er viktigere å ha på bilbelte i forsetet enn i baksetet.	45	31	8	11	5
h) Radar- eller laservarsler i bilen er helt i orden	27	34	20	12	7
i) Kjøreglede er en viktig del av bil/mc-kjøringen	4	6	26	44	20
j) Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike kollisjoner uansett.	79	18	2	0	1
k) En sikker bil/mc med gode kjøreegenskaper kan man gjerne kjøre litt fortere med	35	37	20	7	1
l) Jeg er mer redd for å bli tatt i kontroll enn for å komme ut for en ulykke	45	29	14	8	4
m) Jeg har ofte dårlig samvittighet på grunn av min oppførsel i trafikken	49	41	9	1	0

24. Hvor mye påvirker følgende forhold deg til å legge vekt på trafiksikker kjøring?

	Ingenting	Litt	Mye
a) Avisreportasjer om trafikkulykker	24	60	16
b) TV-reportasjer om trafikkulykker	20	57	23
c) Trafikkskadde som forteller om sin situasjon	12	45	43
d) Når familie eller venner har blitt skadd / drept	5	17	78
e) Kjendiser som står fram og oppfordrer folk til å være forsiktige i trafikken	60	34	6
f) Fagfolk innen medisin/forskning som forteller om ulykker og skader	18	54	28
g) Stortingets vedtak om å innføre 0-visjonen i trafikken	66	29	5
h) Politiets arbeid (kontroll, overvåking, forebyggende arbeid i skoler etc)	9	53	38
i) Radioinnslag om trafiksikkerhet via NRK, P4, Kanal 24, Radio 1 etc.	32	56	12
j) Innføringen av prikkbelastningssystemet	60	31	9
k) Dine egne erfaringer fra hendelser i trafikken	5	35	60
l) Statens vegvesens bilbeltekampanje	27	51	22
m) Organisasjoner som jobber med trafiksikkerhet (eks. TT, MA, NAF, KNA)	28	58	14

Tusen takk for at du deltok i undersøkelsen!

25. Hvordan synes du det har vært å fylle ut skjemaet?

Lett	Verken lett eller vanskelig	Vanskelig
34	59	7

Vedlegg 2:
Førundersøkelse – skjema med
frekvensoversikt

Hvordan opplever du sikkerheten under kjøring med bil og mc?

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjennomfører SINTEF en landsomfattende undersøkelse av hvordan folk opplever sikkerheten under kjøring med bil og mc. Du er en av tilfeldig utvalgte over 18 år med førerkort som får tilsendt dette spørreskjemaet.

Hvert år blir ca 300 mennesker drept og ca 30 000 skadet i trafikkulykker i Norge. De erfaringer og meninger du sitter inne med vil være verdifulle når det fremtidige trafikksikkerhetsarbeid skal planlegges. *Det er derfor viktig at du tar deg tid til å svare og at du gjør det ærlig og oppriktig!*

Fyll ut spørreskjemaet og send det til oss i den vedlagte returkonvolutten. Du er sikret full anonymitet slik at dine svar ikke kan spores tilbake til deg.

Blant innkomne svar vil det bli trukket ut 5 gavesjekker hver på 1000 kroner. Dersom du ønsker å delta i denne trekningen fyller du ut feltet nedenfor med navn og adresse. Denne siden vil bli skilt fra spørreskjemaet umiddelbart ved ankomst slik at du fremdeles vil bli sikret anonymitet.

Vi ber om at du besvarer skjemaet og sender det tilbake til oss så snart som mulig og senest 7 – 10 dager etter at du har mottatt det.

Vennlig hilsen

Lillian Fjerdingsgen
prosjektleder

Kontaktadresse/telefon:

Lillian.fjerdingsgen@sintef.no
Tlf: 73592310

Ja, jeg vil være med på trekningen av 5 gavesjekker

Navn: _____

Adresse: _____

NB! Navn og adresse fylles bare inn dersom du ønsker å delta i trekningen av 5 gavesjekker.

Alle tall som viser til svarfrekvenser er prosentandeler

1. Kjønn N=4084	Mann	Kvinne			
	53	47			
2. Alder	18-24	25-39	40-54	55-69	over 69
	8	29	31	23	9
3. Sivilstatus	Gift/Partnerskap/Samboer		Enke/enkemann	Ugift	
	75		3	22	
4. Bosted	By	Tettbygd		Spredtbygd	
	46	31		23	
5. Hvilket fylke bor du i?					
Østfold	4,7	Rogaland		9,2	
Akershus	11,5	Hordaland		9,6	
Oslo	8,9	Sogn og Fjordane		2,8	
Hedmark	4,8	Møre og Romsdal		5,3	
Oppland	4,6	Sør-Trøndelag		7	
Buskerud	5	Nord-Trøndelag		2,9	
Vestfold	4	Nordland		5,2	
Telemark	3,1	Troms		3,5	
Aust-Agder	2,4	Finnmark		1,2	
Vest-Agder	4				
6. Har du egen bil eller god mulighet til å låne?					
	Egen bil	God mulighet til å låne bil		Annet	
	89	9		2	
7. Har du egen mc eller god mulighet til å låne?					
	Egen mc	God mulighet til å låne mc		Annet/uaktuelt	
	10	12		78	
8. Kjører du privateid bil eller firmabil?					
	Privatbil	Firmabil/leiebil		Begge deler	
	87	2		11	
9. Kryss av for din høyeste form for utdanning					
Grunnskole (7- eller 9-årig)					13
Videregående skole -yrkesfaglig retning					30
Videregående skole -allmennfaglig retning					16
Universitet / høyskole mellomnivå (lærer, sykepleier, ingeniør o.l.)					30
Universitet / høyskole høyere grad (lektor, siv.ing, lege, psykolog o.l.)					11

10. I hvor mange år har du hatt førerkort i følgende klasser?

	Ikke førerkort	Under 5 år	5 – 10 år	11-20 år	Over 20 år
a) Klasse A / A1 - motorsykkel	38	4	7	11	40
b) Klasse B / BE – personbil, varebil	4	8	9	24	58
c) Klasse C1/C1E – lastebil inntil 7,5 tonn	27	2	4	18	48
d) Klasse C/CE – lastebil over 7,5 tonn	66	2	5	10	18
e) Klasse D / DE / D1 / D1E - buss	61	3	6	13	17

11. Hvilke av disse motorkjøretøyene kjører du til daglig? Du kan krysse av på flere hvis det er aktuelt. (kryss også av dersom du kjører mc/moped/scooter daglig bare om sommeren)

a) Lett motorsykkel, scooter eller moped	2
b) Tung motorsykkel	3
c) Person/varebil med kraftig motor, rask akselerasjon og toppfart over 200 km/t	29
d) Person/varebil/minibuss med ikke så kraftig motor, roligere akselerasjon og toppfart under 200 km/t	69
e) Lastebil inntil 7,5 tonn	2,5
f) Lastebil over 7,5 tonn (inklusive trailer og vogntog)	2
g) Buss med mer enn 16 seter	1

12. Hvor mange km kjører du totalt i løpet av et år?

0-1000	1-5000	5-10 000	10-15 000	15-20 000	20 – 25 000	Over 25000
3,7	9	22	28	20	8	10

13. Er du i arbeid som yrkessjåfør?

Nei	Ja, som taxisjåfør	Ja, som bussjåfør	Ja, som sjåfør langtransport gods	Ja, som sjåfør nærtransport gods	Ja, som annen yrkessjåfør
94	0,5	0,6	0,5	0,9	3,2

14. Hvor fort kjører du vanligvis på rette, oversiktlige strekninger i forskjellige fartssoner når det er bar veg, dagslys og ingen kø. Ta utgangspunkt i hvordan du har kjørt de siste årene.

Ditt fartsvalg	Fartsgrense						
	30 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80km/t	90 km/t	100 km/t
Ikke kjørt i slik fartssone	1,4	0	0	0	0	3	13
Under fartsgrensen	4,4	2,3	1,4	1,1	1,7	2,,4	4,4
På fartsgrensen	63	55	45	31	22	24	23
0 - 5 km/t over	22	29	33	34	28	20	16
6 - 10 km/t over	7	11	17	25	31	29	22
11 - 15 km/t over	1	1,6	2,7	6	11	13	12
16 - 20 km/t over	0,3	0,3	1	1,5	4	6	6,4
21 - 25 km/t over	0,1	0,1	0,1	0,2	0,5	1,5	1,8
Mer enn 25 km/t over	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	1

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

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

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

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

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

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

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

Utsagn	Helt uenig	Uenig	Både og	Enig	Helt enig
a) Å kjøre fort (vesentlig over fartsgrensa) er å risikere en for tidlig død.	5	5	29	31	29
b) Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 80-sone	5	29	41	17	7
c) Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 50-sone	4	14	31	35	16
d) Noen ganger er det nødvendig å tøye reglene for at trafikken skal gli	7	20	33	31	9
e) Det bekymrer meg at så mange mennesker dør og invalidiseres i trafikken.	3	2	5	28	63
f) Et glass pils er nok til at man ikke bør kjøre	5	6	8	22	59
g) For meg er bil/mc-kjøring en transportform og ikke en lidenskap	4	4	14	28	49
h) Sjøførere som tar noen sjanser og bryter noen regler er ikke mindre sikre enn de som bare kjører helt lovlig	16	23	31	20	11
i) Fartsgrensene på landevegen i Norge er riktige i forhold til vegstandarden	6	15	47	23	8
j) Det er viktigere å ha på bilbelte i forsetet enn i baksetet.	36	35	10	13	5
k) Radar- eller laservarsler i bilen er helt i orden	31	35	18	10	6
l) Varsel på mobiltelefon om politikontroller er helt i orden	32	32	18	11	6
m) Kjøre glede er en viktig del av bil/mc-kjøringen	3	6	21	45	26
n) Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike kollisjoner uansett.	74	20	1,6	1,3	2,5
o) En sikker bil/mc med gode kjøreegenskaper kan man gjerne kjøre litt fortere med	32	36	22	7	3
p) Jeg er mer redd for å bli tatt i kontroll enn for å komme ut for en ulykke	48	31	11	7	3
q) Jeg har ofte dårlig samvittighet på grunn av min oppførsel i trafikken	46	42	9	1	1

19. Hvor mye påvirker følgende forhold deg til å legge vekt på trafiksikker kjøring?

	Ingenting	Litt	Mye
a) Avisreportasjer om trafikkulykker	16	59	36
b) TV-reportasjer om trafikkulykker	12	52	36
c) Trafikkskadde som forteller om sin situasjon	8	36	56
d) Når familie eller venner har blitt skadd / drept	3	12	85
e) Kjendiser som står fram og oppfordrer folk til å være forsiktige i trafikken	46	44	10
f) Fagfolk innen medisin/forskning som forteller om ulykker og skader	13	54	33
g) Stortingets vedtak om å innføre 0-visjonen i trafikken	56	36	8
h) Politiets arbeid (kontroll, overvåking, forebyggende arbeid i skoler etc)	7	51	42
i) Radioinnslag om trafiksikkerhet via NRK, P4, Kanal 24, Radio 1 etc.	23	58	20
j) Innføringen av prikkbelastningssystemet	33	43	24
k) Dine egne erfaringer fra hendelser i trafikken	4	31	65
l) Kampanjen "Senk farten" og "Pass farten" som Statens vegvesen har gjennomført	24	55	20
m) Organisasjoner som jobber med trafiksikkerhet (eks. TT, MA, NAF, KNA)	25	58	17

Tusen takk for at du deltok i undersøkelsen!

20. Hvordan synes du det har vært å fylle ut skjemaet?

Lett	Verken lett eller vanskelig	Vanskelig
57	41	2

**Vedlegg 3:
Informasjonsundersøkelsen – skjema
med frekvensoversikt**

Spørreundersøkelse om trafikksikkerhet og prikkbelastning

Hva vil vi oppnå?

Hvert år er det ca 30 000 mennesker som blir drept eller skadd i trafikkulykker i Norge. Prikkbelastning ett av mange tiltak som er igangsatt for å redusere ulykkene. Hensikten med denne undersøkelsen er å få kunnskap om hvilket forhold folk har til prikkbelastning i forhold til andre tiltak.

Alle kan ha forskjellig oppfatning om trafikksikkerhet. Vi ønsker å få vite hvilke meninger du har og om slike tiltak har innvirkning på deg og din situasjon.

Hvem står bak?

SINTEF gjennomfører undersøkelsen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Hvem deltar i undersøkelsen?

Du er en av tilfeldig utvalgte i hele landet som får tilsendt spørreskjemaet.

Utfylling

Alle sidene skal **leses av en datamaskin**. Du skal helst bruke svart eller blå penn.

Hvis du skal rette opp et kryss, må du fylle hele ruten med penn eller blyant. Unngå bruk av viskelær eller korrekturlakk.

Utfylling:

Retting:

Hva gjør du med skjemaet?

Fyll ut spørreskjemaet og legg det i den vedlagte returkonvolutten. Besvarelsen blir sendt direkte til SINTEF, som analyserer resultatene. All informasjon behandles **konfidensielt**.

Blant svarene vil det bli trukket ut 12 gavekort hver på 400 kroner. Dersom du ønsker å delta i trekningen fyller du ut slippen nedenfor med navn og adresse. Legge den i svarkonvolutten sammen med skjemaet. Svarslippen vil bli skilt fra skjemaet umiddelbart ved ankomst, slik at du fremdeles er sikret full anonymitet. Ikke skriv navn på selve skjemaet.

Vi ønsker at du skal besvare skjemaet og **sende det til oss senest 7 – 10 dager** etter at du har mottatt det.

Vennlig hilsen

Lillian Fjerdings
Prosjektleder

Tlf: 73592310

e-post: Lillian.Fjerdings@sintef.no

Klipp ut ✂

Ja, jeg vil være med på trekningen av gavekort

Navn

Adresse

Navneslippen sendes bare inn dersom du ønsker å delta i trekningen av 5 gavesjekker.

1. Kjønn	Mann (54 %)	Kvinne (47 %)			
2. Alder	18-24 (8 %)	25-39 (32 %)	40-54 (30 %)	55-69 (21 %)	over 69 (8 %)
3. Sivilstatus	Gift/Partnerskap/Samboer (77 %)		Enke/enkemann (2 %)	Ugift (21 %)	
4. Bosted	By (47 %)	Tettbygd (31 %)		Spredtbygd (22 %)	
5. Hvilket fylke bor du i? (Sett ett kryss)					
5 % Østfold	3 % Telemark		7 % Sør-Trøndelag		
11 % Akershus	2 % Aust-Agder		3 % Nord-Trøndelag		
11 % Oslo	4 % Vest-Agder		4 % Nordland		
4 % Hedmark	9 % Rogaland		4 % Troms		
4 % Oppland	10 % Hordaland		1 % Finnmark		
5 % Buskerud	2 % Sogn og Fjordane				
5 % Vestfold	4 % Møre og Romsdal				

7. Kryss av for din høyeste form for utdanning (Sett ett kryss)

- 10 % Grunnskole (7- eller 9-årig)
- 18 % Videregående skole -yrkesfaglig retning
- 14 % Videregående skole -allmennfaglig retning
- 16 % Fagopplæring innen håndverk, industri, landbruk eller lignende
- 26 % 3-årig høyskole/ universitet (lærer, sykepleier, ingeniør e.l.)
- 16 % Universitet/ høyskole høyere grad (lektor, lege, psykolog, sivil økonom, sivil ingeniør e.l.)

8. I hvor mange år har du hatt førerkort i følgende klasser? (Sett ett kryss for hver linje)

	Har ikke førerkort	Under 5 år	6 – 10 år	11-20 år	Over 20 år
a) Klasse A / A1 – motorsykel	38 %	4 %	10 %	11 %	36 %
b) Klasse B / BE – personbil, varebil.....	1 %	8 %	9 %	27 %	55 %
c) Klasse C1/C1E – lastebil inntil 7,5 tonn ..	28 %	2 %	4 %	19 %	47 %
d) Klasse C/CE – lastebil over 7,5 tonn	67 %	3 %	5 %	8 %	17 %
e) Klasse D / DE / D1 / D1E - buss	60 %	3 %	6 %	13 %	18 %

9. Hvilke av disse motorkjøretøyene kjører du til daglig? (Du kan krysse av på flere, hvis det er aktuelt.)

- a) Motorsykel.....3 %
- b) Person/varebil med kraftig motor, rask akselerasjon og toppfart over 200 km/t.....28 %
- c) Person/varebil/minibuss med ikke så kraftig motor, roligere akselerasjon og toppfart under 200 km/t ..70 %
- d) Lastebil
- e) Buss med mer enn 16 seter.....1 %

10. Hvor mange km kjører du totalt i løpet av et år? (Sett ett kryss)

under 5000	5-10 000	11-15 000	16-20 000	21 – 25 000	Over 25000
12 %	23 %	27 %	21 %	7 %	10 %

11. Hvor mange prikker har du fått hittil? (Sett ett kryss)

Ingen	1	2	3	4	5	6	7	8	9
99 %	0,6 %	0,3 %	0	0	0	0	0	0	0

Kunnskap om prikkbelastningssystemet
12. Når ble ordningen med prikkbelastning innført? (Sett ett kryss for det du mener er riktig)

(4 %) 1. januar 2003	(4 %) 1. juni 2003	(6 %) 1. september 2003	(69 %) 1. januar 2004	(4 %) 1. april	(14 %) Vet ikke
----------------------	--------------------	-------------------------	-----------------------	----------------	-----------------

13. Fra hvilke kilder har du fått kjennskap til ordningen med prikkbelastning? (Du kan sette flere kryss.)

(61 %) TV – NRK 1	(37 %) TV2	(6 %) TV – andre kanaler
(28 %) Radio – NRK (P1, P2, P3)	(17 %) Radio – P4, Kanal 24, Radio 1	(5 %) Radio – andre kanaler
(45 %) Avis – riksdekkende (Aftenposten, Dagbladet, VG e.l.)	(32 %) Avis - lokal	(1 %) Politiet - ved trafikkontroll
(2 %) Politiet – annen sammenheng	(2 %) Statens vegvesen	(0 %) Trafikkskole
(1 %) Via utdanning, kurs etc	(3 %) Brosjyre om ordningen	(7 %) Blader og magasiner (fagstoff, medlemsblad etc)
(0 %) Lærebok	(13 %) Venner, kolleger, slektninger e.l.	(4 %) Husker ikke

(10 %) Har ikke kjennskap til ordningen **(Dersom du har satt kryss her: Gå til spørsmål 20 og besvar resten.)**

14. Hvor enig er du i de påstandene som er gitt nedenfor?

(Sett ett kryss for hver linje)	Svært enig	Enig	Både/ og Uenig	Svært uenig	
a) Jeg er fornøyd med informasjonen som er gitt om ordningen	8 %	28 %	36 %	18 %	10 %
b) Jeg har god kunnskap om PBS	3 %	10 %	37 %	33 %	17 %

15. Ved hvilken fartsovertredelse vil du få prikk i de ulike fartssoner? (Sett ett kryss for hver linje)

	mer enn 5 km/t over	mer enn 10 km/t over	mer enn 15 km/t over	mer enn 20 km/t over
30 km/t.....	56 %	38 %	5 %	1 %
50 km/t.....	33 %	55 %	10 %	2 %
60 km/t.....	19 %	77 %	19 %	5 %
70 km/t.....	9 %	43 %	38 %	10 %
80km/t.....	6 %	30 %	43 %	21 %
90 km/t.....	6 %	22 %	37 %	35 %
100 km/t.....	7 %	19 %	29 %	45 %

16. Du får prikk for å kjøre for fort. Hva ellers får du prikk for? (Du kan sette flere kryss.)

(54 %) Kjøring med promille over 0,2	(46 %) Krysse heltrukken midtlinje
(81 %) Kjøre på rødt lys i lyskryss	(33 %) Kjøre over sperrefelt (f.eks. ved fletting, avkjøring)
(61 %) Kjøre mot rødt trafikklys i andre sammenhenger	(32 %) Kjørt i kollektivfelt
(65 %) Ulovlig forbi kjøring foran eller i vegkryss	(35 %) Ikke brukt hjelm som motorsyklist
(57 %) Ulovlig forbi kjøring der sikten er hindret ved bakketopp, kurve eller på annen måte	(21 %) Ikke brukt blinklys i kryss eller ved avkjørsel
(42 %) Ikke brukt bilbelte	(49 %) Ikke overholdt vikeplikten etter trafikkskilt "Vikeplikt"
(65 %) Ikke overholdt vikeplikten etter "Stopp"-skilt	(52 %) Kjørt mot enveiskjøring
(52 %) Ikke overholdt vikeplikten for gående i gangfelt	(44 %) Ikke overholdt vikeplikten for trafikk fra høyre
(36 %) Ikke overholdt vikeplikten for gående eller syklende der det skal kjøres inn ved svinging	(34 %) Ikke overholdt vikeplikten ved utkjøring fra parkeringsplass, holdeplass, torg, eiendom, bensinstasjon e.l.
(7 %) Feil parkering	(3 %) Manglende betaling for parkering
(29 %) Kjørt med en avstand på under 2 sekunder til forankjørende hvor fartsgrensen er 60 km/t eller mer	

17. Nedenfor er en del påstander om ordningen med prikkbelastningen. (Kryss av ja eller nei for hver påstand)

	J A	NEI
a) Politiet kan gi prikker	99 %	1 %
b) Statens vegvesens kan gi prikker	41 %	59 %
c) Hovedregelen er at får du 2 prikker for en overtredelse.....	22 %	78 %
d) Hovedregelen er at du får 1 prikk for en overtredelse.....	77 %	23 %
e) Én prikk fås ved mindre fartsoverskridelse der fartsgrensen er 60 km/t eller høyere	66 %	34 %
f) Antall prikker blir opparbeidet over en periode på 3 år	83 %	17 %
g) Antall prikker blir opparbeidet over en periode på 1 år	15 %	85 %

h)	Prikker kommer i tillegg til vanlig straff (bot, forelegg e.l.).....	92 %	8 %
i)	Etter registrering av seks prikker får du skriftlig varsel.....	82 %	18 %
j)	Det er ikke mulig å klage på den enkelte registrering av prikk.....	36 %	64 %
k)	Prikkelastning systemet (PBS) medfører at du kan miste førerkortet i 1 år	59 %	41 %
l)	PBS medfører at du kan miste førerkortet i 6 måneder	63 %	37 %
m)	PBS medfører at du kan få fengselsstraff i 2 uker	15 %	85 %
n)	PBS medfører at alle (som har mistet førerkortet) må ta førerprøven på nytt.....	39 %	61 %
o)	PBS medfører at bare de med førerkort nyere enn 2 år (og mistet førerkort) må ta førerprøven på nytt.....	40 %	60 %
p)	PBS innebærer at du får en bot beregnet ut fra egen inntekt	35 %	65 %
q)	Ved for mange prikker må du delta på et kurs om lovbrudd i trafikken	40 %	60 %

Mine oppfatninger om prikkbelastning systemet (PBS) og andre liknede tiltak

		Svært enig		Både/ og Uenig		Svært uenig	
18. Hvor enig er du i disse påstandene? (Sett ett kryss for hver linje)		enig	Enig	og	Uenig	uenig	
a)	Jeg liker ordningen med prikkbelastning.....	20 %	40 %	26 %	6 %	8 %	
b)	Jeg er sterkt imot slike tiltak som innebærer straff.....	4 %	8 %	18 %	43 %	27 %	
c)	Jeg synes ordningen er interessant	14 %	51 %	22 %	7 %	6 %	
d)	Jeg har sansen for kontrolltiltak av føreraterferd.....	26 %	52 %	17 %	3 %	2 %	
e)	Jeg har ingen interesse av å sette meg inn i ordningen.....	2 %	7 %	25 %	46 %	20 %	
f)	Innføring av prikkbelastning er et positivt tiltak	23 %	43 %	21 %	6 %	6 %	
g)	PBS gjør at kjøregleden forsvinner	2 %	3 %	10 %	48 %	37 %	
h)	Jeg liker utfordringen i å få maks antall prikker uten å miste førerkortet.....	2 %	3 %	4 %	22 %	69 %	
i)	Jeg liker den vanskelige oppgaven å unngå prikker, for å se om jeg klarer det....	8 %	19 %	17 %	23 %	33 %	
j)	Prikkelastningen angår ikke meg, fordi jeg generelt kjører lovlig	10 %	26 %	31 %	23 %	8 %	
k)	Sannsynligheten for at jeg skal få prikker er svært stor	2 %	6 %	20 %	49 %	23 %	
l)	Det er lite trolig at jeg får maks antall prikker	34 %	48 %	9 %	6 %	3 %	
m)	Prikkelastning har ført til at jeg er mer anspent i trafikken	2 %	5 %	11 %	48 %	34 %	
n)	Ordningen har ført til at jeg føler meg tryggere som trafikant	3 %	13 %	34 %	33 %	17 %	
o)	Ordningen gjør at jeg er mer bekymret for å bli tatt for lovbrudd	2 %	11 %	17 %	46 %	24 %	
p)	Økt sannsynlighet for å bli tatt for lovbrudd i trafikken er positivt	17 %	45 %	25 %	9 %	4 %	
q)	Jeg kan opptre slik at jeg unngår prikker	23 %	56 %	16 %	4 %	1 %	
r)	Hvis jeg går inn for det, så får jeg ingen prikker.....	25 %	51 %	18 %	5 %	1 %	
s)	Det er umulig å kjøre et motorkjøretøy og unngå å få en eneste prikk	4 %	9 %	17 %	42 %	28 %	
t)	Selv om jeg prøver alt jeg kan, så er umulig å unngå straff på grunn av prikker ..	2 %	4 %	14 %	47 %	33 %	
u)	Prikkelastningen er for komplisert til at jeg skjønner hva systemet går ut på.....	3 %	9 %	32 %	43 %	13 %	
v)	Prikksystemet er så enkelt å overholde at jeg vil ikke få en eneste prikk.....	4 %	15 %	45 %	30 %	6 %	
w)	Det er lett å unngå prikker, jeg kjører alltid lovlydig	6 %	24 %	48 %	18 %	4 %	
x)	Jeg har til hensikt å kjøre lovlydig neste halvår.....	20 %	49 %	23 %	6 %	2 %	
y)	Mitt formål er å unngå å få en eneste prikk.....	31 %	50 %	13 %	4 %	2 %	
z)	Det eneste formål jeg har er å holde antall prikker under maksimal-grensen.....	4 %	9 %	10 %	42 %	35 %	

19. Har innføringen av systemet med prikkbelastning påvirket din atferd? (Sett ett kryss for hver linje)

Prikkbelastningen har medført at jeg ...	Svært		Svært		Uendret atferd
	enig	Enig	Uenig	uenig	
a) har blitt mer lovlydig	1 %	10 %	19 %	2 %	68 %
b) holder lavere fart generelt	1 %	12 %	20 %	2 %	65 %
c) foretar sjeldnere forbikjøringer	1 %	10 %	20 %	2 %	67 %
d) er blitt langt flinkere til å unngå rødlyskjøring	3 %	8 %	15 %	3 %	71 %
e) holder større avstand til forankjørende	1 %	10 %	16 %	2 %	71 %
f) er langt flinkere til å benytte bilbelte	3 %	9 %	13 %	2 %	73 %
g) parkerer mer lovlydig	2 %	6 %	15 %	2 %	75 %
h) er blitt mye mer bevisst på å overholde vikeplikten	2 %	8 %	14 %	1 %	75 %
i) kjører sjeldnere med promille	5 %	3 %	10 %	4 %	78 %
j) er blitt flinkere til å bruke blinklys i kryss og ved avkjøring	3 %	8 %	12 %	2 %	75 %
k) kjører sjeldnere mot enveiskjøring	3 %	4 %	12 %	3 %	78 %
l) er mer opptatt av å holde fartsgrensen i 30 – 50 soner	5 %	17 %	11 %	1 %	66 %
m) er mer opptatt av å holde fartsgrensen i 60 og 70 soner	4 %	16 %	11 %	1 %	68 %
n) er mer opptatt av å holde fartsgrensen i 80 – 100 soner	3 %	13 %	12 %	1 %	71 %
o) viker oftere for fotgjengere ved kryssing av gang/sykelbane	2 %	9 %	11 %	1 %	77 %
p) viker oftere for syklistene ved kryssing av gang/sykelbane	2 %	8 %	12 %	1 %	77 %
q) kjører sjeldnere i kollektivfelt	3 %	4 %	11 %	2 %	80 %
r) krysser sjeldnere heltrukket midtlinje	2 %	5 %	12 %	2 %	79 %
s) kjører sjeldnere over sperrefelt	2 %	5 %	12 %	2 %	79 %

Mine oppfatninger om trafikk og bilkjøring.
20. Her er noen påstander om kjøring i trafikken. Vi ber deg ta stilling til om du er enig eller uenig i dem. (Sett ett kryss for hver linje)

	Svært		Både/		Svært uenig
	enig	Enig	og Uenig	uenig	
a) Hvis du er en god sjåfør, er det helt OK å kjøre litt fort	2 %	9 %	29 %	45 %	15 %
b) Det er helt OK å kjøre for fort så lenge man oppdager politiet før de oppdager deg1 %	3 %	9 %	50 %	37 %	37 %
c) Å kjøre 5 til 10 km/t over fartsgrensen er helt OK fordi alle andre også gjør det	4 %	20 %	35 %	30 %	11 %
d) Det er helt OK å kjøre mer enn 10 km/t for fort i 80 eller 90 km sone hvis en kjører sikkert6 %	23 %	28 %	32 %	11 %	32 %
e) Det er helt greit å kjøre mer enn i 100 km/t på en rask strekning når det ikke er andre trafikanter å se på mils avstand	5 %	15 %	25 %	40 %	15 %
f) Av og til er det nødvendig å bryte trafikkreglene for å komme seg fram i trafikken .3 %	14 %	27 %	42 %	14 %	14 %
g) Det er bedre å kjøre smidig enn alltid å kjøre lovlig	5 %	24 %	35 %	29 %	7 %
h) En person som tar sjanser og bryter noen trafikkregler er ikke nødvendigvis en mindre sikker sjåfør enn en som kjører lovlig	5 %	22 %	31 %	32 %	10 %
i) Av og til er det nødvendig å bryte noen trafikkregler for å komme seg tidnok fram2 %	10 %	22 %	50 %	16 %	16 %
j) Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være "flyt" i trafikken	9 %	3 %	17 %	32 %	39 %
k) I blant er det nødvendig å ta sjanser i trafikken	0 %	4 %	13 %	55 %	28 %
l) Noen ganger er det nødvendig å tøyne reglene for å at trafikken skal gli	2 %	16 %	35 %	37 %	10 %
m) Noen ganger er det nødvendig å overse brudd på trafikkreglene	2 %	15 %	31 %	40 %	12 %
n) Hvis alle alltid skulle kjøre lovlig, stoppet trafikken	2 %	8 %	16 %	54 %	20 %
o) Ungdommen har behov for fart og spenning i trafikken	2 %	6 %	11 %	39 %	42 %
p) Når du kjører bil hører fart og spenning sammen	0 %	1 %	7 %	41 %	51 %
q) Bilkjøring er mye mer enn bare transport, det er også fart og moro	1 %	5 %	14 %	39 %	41 %
r) Man skal alltid overholde trafikkreglene uansett forhold	12 %	35 %	35 %	14 %	4 %
s) Du bør overholde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er	11 %	39 %	32 %	14 %	4 %
t) Radar- eller lasersvarer i bilen er helt i orden	4 %	12 %	18 %	45 %	21 %
u) Varsel på mobiltelefonen om politikontroller er helt i orden	4 %	13 %	20 %	41 %	22 %

21. Andre personer kan ha stor betydning for oss. Dette kan være familie, venner, kolleger og liknende.

	Svært		Både/		Svært uenig
	enig	Enig	og	Uenig	
Jeg tror andre viktige personer (i mitt liv) ...					
a) synes fyllekjøring er forkastelig.....	75 %	23 %	1 %	0 %	1 %
b) synes det er greit å bryte fartsgrensen dersom grensen er 80 km/t eller mer.....	6 %	28 %	36 %	23 %	7 %
c) mener det er svært viktig å holde fartsgrensen i 60 og 70 soner.....	17 %	49 %	28 %	5 %	1 %
d) synes bruk av bilbelte.....	5 %	3 %	5 %	34 %	53 %
e) synes det er greit at passasjerer ikke bruker bilbelte.....	1 %	2 %	8 %	40 %	49 %
f) anser det som greit å foreta litt risikable forbikjøringer.....	1 %	2 %	7 %	43 %	47 %
g) mener det er OK å benytte kollektivfeltet (selv om det ikke er tillatt).....	1 %	2 %	9 %	50 %	38 %
h) synes det er viktig å overholde vikeplikt for andre kjøretøy.....	42 %	50 %	3 %	3 %	2 %
i) synes alle bør overholde vikeplikt for gående og syklende.....	39 %	49 %	8 %	2 %	2 %
.....					
j) blir ofte sint og irritert i trafikken.....	2 %	8 %	40 %	36 %	14 %

	Svært		Både/		Svært vanskelig
	lett	Lett	og	Vanskelig	
22. Hvor lett/vanskelig synes du selv det er å ...					
a) foreta en helt problemfri forbikjøring.....	19 %	44 %	30 %	7 %	0 %
b) unngå å kjøre i kollektivfeltet.....	53 %	42 %	4 %	1 %	0 %
c) overholde vikeplikten for andre kjøretøy.....	32 %	58 %	10 %	0 %	0 %
d) holde 3 sek. avstand til forankjørende (60 soner eller høyere) ..	15 %	45 %	32 %	7 %	1 %
e) benytte bilbelte.....	65 %	28 %	5 %	1 %	1 %
f) overholde fartsgrensen i 30 – 50 soner.....	19 %	44 %	28 %	8 %	1 %
g) overholde fartsgrensen i 60 - 70 soner.....	13 %	46 %	32 %	8 %	1 %
h) overholde fartsgrensen i 80 -100 soner.....	10 %	32 %	39 %	46 %	3 %
i) vike for gående på ved kryssing av fortau eller gang/sykkelbane	33 %	56 %	10 %	1 %	0 %
j) vike for syklende på ved kryssing av fortau eller gang/sykkelbane	25 %	50 %	21 %	3 %	1 %

23. Fra tid til annen bryter alle trafikkreglene eller gjør andre ting som vanligvis ikke oppfattes som korrekt.

Hvor ofte det forekommer det at du ... (Sett ett kryss for hver linje)	Svært		Av og		
	ofte	Ofte	til	Sjelden	Aldri
a) snakker i mobiltelefonen under kjøring i tett trafikk.....	3 %	8 %	24 %	33 %	32 %
b) blir sint og irritert i trafikken.....	1 %	5 %	41 %	46 %	7 %
c) parkerer feil.....	1 %	1 %	18 %	62 %	18 %
d) kjører med promille over 0,2.....	0 %	0 %	1 %	6 %	93 %
e) kjører uten bilbelte.....	1 %	2 %	9 %	23 %	65 %
f) kjører på rødt lys.....	0 %	0 %	3 %	26 %	71 %
g) kjører mot enveiskjøring.....	0 %	0 %	1 %	16 %	83 %
h) kjører forbi kjøretøyet foran selv om det kjører etter fartsgrensen.....	2 %	6 %	32 %	36 %	24 %
i) foretar forbikjøring foran uoversiktlig sving eller bakketopp (og bruker motgående kjørefelt)	0 %	0 %	1 %	10 %	99 %
.....	0 %	0 %	0 %	11 %	89 %
j) foretar forbikjøring foran eller i vegkryss.....	0 %	0 %	0 %	11 %	89 %
k) lar være å stoppe for gående eller syklende ved kryssing av fortau eller gang/sykkelbane	0 %	1 %	7 %	51 %	41 %
.....	0 %	3 %	17 %	49 %	31 %
l) lar være å bruke blinklys når jeg skal svinge.....	0 %	0 %	7 %	46 %	47 %
m) kjører selv om du har vikeplikt ved utkjøring fra p-plass, eiendom, holdeplass e.l.	0 %	0 %	6 %	42 %	52 %
n) kjører selv om du har vikeplikt for trafikk fra høyre.....	0 %	0 %	3 %	39 %	58 %
o) kjører over gang/sykkel bane selv om det kommer gående eller syklende.....	1 %	3 %	18 %	49 %	29 %
p) bryter fartsgrensen med mer enn 10 km/t i 30 - 50 soner.....	1 %	6 %	29 %	46 %	18 %
q) bryter fartsgrensen med mer enn 10 km/t i 60 - 70 soner.....	4 %	12 %	33 %	34 %	17 %
r) bryter fartsgrensen med mer enn 15 km i 80-100 soner.....					

Tusen takk for at du fylte ut skjemaet!

20. Hvordan var det å svare på spørsmålene?

(23 %) Lett (62 %) Verken lett eller vanskelig (15 %) Vanskelig

Vedlegg 4:
Førere med mer enn 6 prikker – skjema
med frekvensoversikt

FØRERKORT OG PRIKKBELASTNING

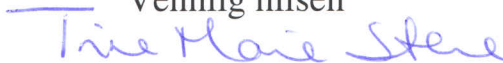
SINTEF Teknologi og samfunn gjennomfører på oppdrag fra Samferdselsdepartementet en undersøkelse om virkningen av ordningen med prikker i førerkortet for overtredelser i trafikken. Hittil har nesten 2500 personer mottatt brev om at de har fått 6 prikker. Dersom de får ytterligere 2 prikker (totalt 8 innen en tre års periode), står de i fare for å miste retten til å føre motorvogn i seks måneder.

Vi har sendt ut spørreskjema til 1.000 av disse førerne, og du er en av de som tilfeldig er plukket ut. Listen med navn på de førerne som vi har sendt skjema til er slettet. Vi er meget takknemlig hvis du tar deg tid til å svare på spørsmålene. De erfaringer du besitter er meget viktig for vurderingen av ordningen med prikkbelastning.

Det er viktig at du svarer ærlig og oppriktig. Du er sikret full anonymitet ved at dine svar ikke kan spores tilbake til deg. Navnelisten er slettet og skjemaene er ikke merket med nummer.

Når du har fylt ut spørreskjemaet så sender du det til oss i den vedlagte returkonvolutten. Det er fint om du **sender skjemaet tilbake til oss innen 10 dager** etter at du har mottatt det.

Vennlig hilsen



Trine Marie Stene

Prosjektleder, Tlf: 73594661

Svarene er angitt i prosentandeler (der ikke annet er oppgitt)

1. Kjønn	(93) Mann	(7) Kvinne			
2. Alder	(9) 18-24 år	(40) 25-39 år	(33) 40-54 år	(17) 55-69 år	(1) over 69 år
3. Sivilstatus	(62) Gift/Partnerskap/Samboer	(3) Enke/enkemann	(35) Ugift		
4. Bosted	(59) By	(24) Tettbygd	(17) Spredtbygd		
5. Hvilket fylke bor du i?					
(5) Østfold	(2) Telemark	(9) Sør-Trøndelag			
(10) Akershus	(2) Aust-Agder	(0) Nord-Trøndelag			
(17) Oslo	(5) Vest-Agder	(4) Nordland			
(5) Hedmark	(7) Rogaland	(1) Troms			
(2) Oppland	(11) Hordaland	(0) Finnmark			
(7) Buskerud	(1) Sogn og Fjordane				
(9) Vestfold	(3) Møre og Romsdal				

6. Kryss av for din høyeste form for utdanning

- (8) Grunnskole (7- eller 9-årig)
- (19) Videregående skole -yrkesfaglig retning
- (13) Videregående skole -allmennfaglig retning
- (16) Fagopplæring innen håndverk, industri, landbruk eller lignende
- (21) 3-årig høyskole/ universitet (lærer, sykepleier, ingeniør e.l.)
- (23) Universitet/ høyskole høyere grad (lektor, lege, psykolog, sivil økonom, siv.ing e.l.)

7. Hvor mange km kjørte du i gjennomsnitt per år i perioden 2004 - 2006?

Under 10000	10-15000	15-20 000	20-25 000	25-30 000	31 – 35 000	Over 35000
3	11	13	14	12	7	40

8. Har du vært i arbeid som yrkessjåfør i perioden 2004-2007?

Nei	Ja, som taxisjåfør	Ja, som bussjåfør	Ja, som sjåfør langtransport gods	Ja, som sjåfør nærtransport gods	Ja, som annen yrkessjåfør
(78)	(3)	(1)	(4)	(1)	(13)

9. Kjørte du i hovedsak privateid bil eller firmabil?

(52) Privatbil	(20) Firmabil/leiebil	(28) Begge deler
----------------	-----------------------	------------------

10. Hvilke av disse motorkjøretøyene kjører du til daglig? Du kan krysse av på flere hvis det er aktuelt.
(Kryss også av dersom du kjører motorsykkel daglig bare om sommeren)

a) Motorsykkel	(7)
b) Person/varebil med kraftig motor, rask akselerasjon og toppfart over 200 km/t	(47)
c) Person/varebil/minibuss med ikke så kraftig motor, roligere akselerasjon og toppfart under 200 km/t	(55)
d) Lastebil	(11)
e) Buss med mer enn 16 seter	(2)

11. Hvor fort kjørte du vanligvis på rette, oversiktlige strekninger i forskjellige fartssoner på bar veg, dagslys og ingen kø.

Ditt fartsvalg	Fartsgrense						
	30 km/t	50 km/t	60 km/t	70 km/t	80km/t	90 km/t	100 km/t
a) Under fartsgrensen	(9)	(1)	(0)	(0)	(0)	(0)	(2)
b) På fartsgrensen	(42)	(35)	(18)	(8)	(4)	(5)	(6)
c) 0 - 5 km/t over	(23)	(24)	(27)	(17)	(10)	(7)	(5)
d) 6 - 10 km/t over	(15)	(24)	(32)	(36)	(28)	(25)	(16)
e) 11 - 15 km/t over	(7)	(10)	12)	(21)	(26)	(20)	(23)
f) 16 - 20 km/t over	(3)	(4)	(9)	(11)	(21)	(24)	(22)
g) 21 - 25 km/t over	(1)	(2)	(2)	(6)	(9)	(13)	(14)
h) Mer enn 25 km/t over	(0)	(0)	(0)	(1)	(2)	(6)	(12)

12. På hvilket tidspunkt og hvorfor har du fått prikker i førerkortet i årene 2004, 2005, 2006 eller 2007?
Skriv inn antallet prikker i hver boks. Skriv 0 hvis du ikke har fått noen

På grunn av:	2004	2005	2006	2007
a) overtredelse av fartsgrensa	187 (65 %)	225 (78 %)	244 (76 %)	85 (30 %)
b) kjøring på rødt lys	4 (1,4 %)	6 (2,1 %)	7 (2,4 %)	2 (0,7 %)
c) ulovlig forbikjøring	3 (1,0 %)	7 (2,4 %)	0 -	0 -
d) vikepliktsbrudd	4 (1,4 %)	2 (0,7 %)	1 (0,3 %)	0 -

N=287

13. I hvilken grad har følgende straffereaksjoner innvirket på din kjøremåte i retning av mer lovlydig kjøring (lavere fart, overholdelse av vikeplikt etc.)?

Straffereaksjon	I ingen/svært liten grad	I noen grad	I stor grad	I meget stor grad
a) 1-3 forenklet forelegg/forelegg	(50)	(37)	(10)	(3)
b) mer enn 3 forenklete forelegg/forelegg	(40)	(37)	(20)	(3)
c) 1-3 prikker	(46)	(42)	(11)	(1)
d) 4 -5 prikker	(32)	(33)	(28)	(7)
e) 6 prikker og brev om fare for tap av førerretten	(18)	(28)	(25)	(29)

14. Hvor stor betydning mener du forholdene nedenfor har hatt for at du har fått 6 prikker?

Forhold	Ingen/svært liten betydning	Litt betydning	Stor betydning	Meget stor betydning
a) Uoppmerksom på kontroller og fotobokser	(19)	(23)	(38)	(19)
b) Har ikke hatt oversikt på antall prikker	(68)	(15)	(14)	(3)
c) Har det ofte travelt og tar sjansen på at det går bra	(29)	(29)	(31)	(11)
d) Kjedelig å kjøre sakte (holde fartsgrensen)	(38)	(23)	(24)	(15)
e) Annet (angi): (88 personer angitt annet)				

15. Antall prikker jeg har fått, har påvirket min kjøring slik at

(Sett ett kryss for hver linje)

	Stemmer ikke	Stemmer dårlig	Stemmer delvis	Stemmer bra	Stemmer meget bra
a) jeg har blitt mer lovlydig i trafikken	(30)	(12)	(25)	(20)	(13)
b) jeg holder generelt lavere fart	(20)	(16)	(26)	(24)	(13)
c) jeg har innsett at jeg må endre min kjørestil	(24)	(18)	(25)	(19)	(13)
d) jeg er blitt mye mer bevisst på å overholde vikeplikten	(59)	(14)	(7)	(10)	(9)
e) jeg vil i sterkere grad holde fartsgrensen i 30 – 50 soner	(26)	(13)	(17)	(25)	(20)
f) jeg vil i sterkere grad holde fartsgrensen i 60 og 70 soner	(22)	(13)	(21)	(28)	(16)
g) jeg vil i sterkere grad holde fartsgrensen i 80 – 100 soner	(26)	(16)	(27)	(21)	(10)
h) jeg har sterkt fokus på å unngå å få flere prikker	(11)	(8)	(18)	(23)	(40)

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

Utsagn	Helt uenig	Uenig	Både og	Enig	Helt enig
a) Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 80-sone	(8)	(24)	(43)	(19)	(7)
b) Det er stor sjanse for å bli tatt i fartskontroll ved kjøring over fartsgrensa i 50-sone	(6)	(16)	(27)	(36)	(15)
c) Noen ganger er det nødvendig å tøye reglene for at trafikken skal gli	(5)	(11)	(20)	(36)	(28)
d) For meg er bil/mc-kjøring en transport	(6)	(6)	(19)	(33)	(36)
e) For meg er v bil/mc kjøring en lidenskap	(31)	(22)	(20)	(12)	(14)
f) Sjåførere som tar noen sjanser og bryter noen regler er ikke mindre sikre enn de som bare kjører helt lovlig	(10)	(14)	(28)	(18)	(31)
g) Fartsgrensene på landevegen i Norge er riktige i forhold til vegstandard	(28)	(27)	(34)	(8)	(3)
h) Det er viktigere å ha på bilbelte i forsetet enn i baksetet.	(50)	(26)	(8)	(9)	(8)
i) Radar- eller laservarsler i bilen er helt i orden	(9)	(18)	(19)	(23)	(31)
j) Kjøreglede er en viktig del av bil/mc-kjøringen	(5)	(10)	(21)	(36)	(28)
k) Å bruke bilbelte i 80-90 soner har ingen hensikt da du dør i slike kollisjoner uansett.	(77)	(16)	(3)	(1)	(3)
l) En sikker bil/mc med gode kjøreegenskaper kan man gjerne kjøre litt fortere med	(13)	(24)	(34)	(13)	(16)
m) Jeg er mer redd for å bli tatt i kontroll enn for å komme ut for en ulykke	(31)	(24)	(17)	(16)	(12)
n) Jeg har ofte dårlig samvittighet på grunn av min oppførsel i trafikken	(54)	(32)	(10)	(3)	(1)

17. Har du i løpet av 2004, 2005, 2006 og 2007 vært involvert i følgende hendelser?

Hendelser	Nei, ingen	En gang	To ganger	Tre ganger	Fire eller flere ganger
f) Ulykke der du fikk personskade og behov for legebekandling	(95)	(4)	(1)	(0)	(0)
g) Ulykke der andre fikk personskade og behov for legebekandling	(92)	(7)	(0.4)	(0.4)	(0.4)
h) Ulykke med materiellskade og ikke behov for legebekandling	(73)	(17)	(5)	(4)	(1)
i) Nestenulykke der du kunne ha blitt alvorlig skadet / drept	(76)	(14)	(3)	(1)	(6)
j) Sett andre trafikanter bli utsatt for en nestenulykke eller ulykke	(43)	(14)	(11)	(3)	(28)

Tusen takk for at du deltok i undersøkelsen!

19. Hvordan synes du det har vært å fylle ut skjemaet?		
Lett	Verken lett eller vanskelig	Vanskelig
(66)	(31)	(3)

Vedlegg 5: Intervjuguide drift

Vedlegg: Intervjuguide drift

Dine egne erfaringer med ordningen

- Hvilke oppgaver/ aktiviteter (har/ har hatt)
- Ansvar for hva

Andre aktører – hvem?

- Samarbeid med andre (avhengig av andre aktører for å gjennomføre din jobb)
 - Innen egen etat/ annen etat
 - Mellom ulike nivå i hierarkiet
- Ansvar: hvem ansvar – hvilke aktiviteter/oppgaver

Registrering/ sletting av prikker

- Gir registeret et godt bilde av overtredelser?
- Pålitelighet eller systematiske skjevheter? (Fartskontroller vs andre kontroller: Plan for kontrollvirksomheten?)
- Andre overtredelse som burde inngå i registeret?
- Hva skjer av kontroller – Statistisk bilde av overtredelser

Beslag /inndragning av førerkort

- Hvordan skjer dette
- Varslingsrutiner
- Forsinkelser i systemet – hvorfor?

Rammebetingelser av betydning for gjennomføring

- Tid, sted, økonomi, personell etc
- Ulike systemer/ tekniske løsninger
- Bevilgninger til utstyr/teknologi

Problemer

- Som har dukket opp i selve gjennomføringen av ordningen/ idet praktiske arbeidet
- hva skyldes problemene
- hvilke aktører
- hvordan er dette løst

Informasjon - publikum

- Kjenner folk ordningen? (Hvorfor/ hvorfor ikke?)
- God nok informasjon om ordningen? (Hvorfor/ hvorfor ikke?)

Utfordringer framover

- hva
- hvem er delaktige aktører
- ansvar selv/andre
- forslag til løsninger
- kan din etat gjøre noe – eventuelt hva?

