

Ulovlig bruk av mobiltelefon i bil

En empirisk oppgave

Bacheloroppgave (BOPPG30)

Politihøgskolen
2020

Kand.nr. 292
Antall ord: 6596



Foto: UP

Innholdsfortegnelse

1.0	Innledning	3
1.1	<i>Problemstilling</i>	4
1.2	<i>Avgrensninger</i>	4
2.0	Metodisk forankring	5
2.1	<i>Datainnsamling, distribusjon og utvalg</i>	5
2.2	<i>Personvern</i>	6
2.3	<i>Videre informasjonsgrunnlag</i>	7
3.0	Analyse og drøfting	7
3.1	<i>Forekomst</i>	7
3.2	<i>Ulike førere og risiko</i>	10
3.3	<i>Hva kan bidra til å redusere den ulovlige bruken av mobiltelefon i trafikken?</i>	13
4.0	Avslutning	20
5.0	Litteraturliste	22
5.1	<i>Selvvalgt pensum</i>	22
5.2	<i>Øvrige kilder</i>	23
	Vedlegg 1 - Undersøkelse om bruk av mobiltelefon i trafikken	25

1.0 Innledning

Hvert år er det mange som dør eller blir hardt skadet i trafikken. Manglende oppmerksomhet eller distraksjon av fører er noen av grunnene til dette. To av dødsulykkene i 2018 skal ha vært forårsaket av bruk av mobiltelefon, men statistikken kan være høyere og det kan forekomme mørketall. (Politidirektoratet, 2019, s.29) Trafikkulykkene rammer ikke bare de involverte, men også familie og venner. En av politiets oppgaver er å forebygge ulykker ved å bl.a. å kontrollere trafikken. Politiet jobber sammen med andre aktører opp mot nullvisjonen, som er et mål om at det skal være null drepte eller hardt skadde i trafikken (Politidirektoratet, 2017, s.35).

Ikke all bruk av mobiltelefon i bil er ulovlig, men i denne oppgaven vil jeg fokusere på den ulovlige bruken. Bruk av mobiltelefon under kjøring er i strid med vegtrafikkloven (vegtrafikkloven, 1965, §23b) og forskrift om bruk av mobiltelefon i bil (Forskrift om bruk av mobiltelefon i bil, 1999, §2).

Hva sier loven om mobilbruk?

«Fører av en motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøring. Fører kan likevel bruke mobiltelefon til å starte opp, gjennomføre og avslutte en samtale når mobiltelefonen under kjøringen er håndfri eller er plassert i en holder. Holderen skal være forsvarlig fastmontert i umiddelbar nærhet av rattet og så nært førers ordinære synsfelt under kjøring som praktisk mulig, med mindre holderen er en integrert del av kjøretøyets originalinnredning. Når mobiltelefonen brukes håndfritt, kan den også benyttes til å styre og avspille lydfiler.» (Forskrift om bruk av mobiltelefon i bil, 1999, §2).

Overtredelse straffes med forenklet forelegg à 1700kr og to prikker (Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker, 1990, §12) (Forskrift om prikkbelastning, 2003, §3).

Da jeg hadde praksis la jeg merke til svært mange som brukte mobiltelefon ulovlig under kjøring. Som privatperson er dette spesielt lett å se da ingen prøver å skjule det for deg. Dette fanget min interesse, og i kraft av politirollen, kjente jeg på en motivasjon for å bidra til å gjøre trafikken litt tryggere. Målet med bacheloroppgaven er å rette fokus mot ulovlig bruk av mobiltelefon, samt legge til grunn for mer kunnskapsstyrt politiarbeid for trygge veier. Jeg ønsker derfor å undersøke omfanget av bruken, og se på hvordan politiet kan bidra til å redusere denne.

1.1 Problemstilling

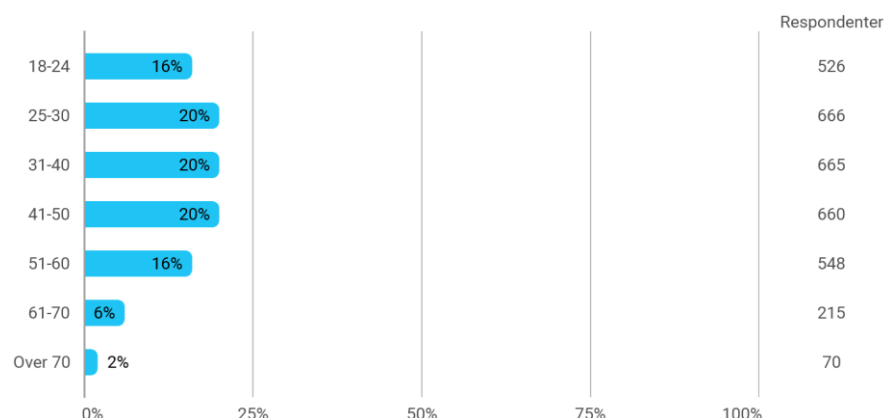
Hva er årsakene til ulovlig bruk av mobiltelefon i trafikken, og hvordan kan politiet bidra til å redusere eller hindre denne bruken?

I dette arbeidet vil jeg først undersøke hvor utbredt den ulovlige bruken er, hva mobiltelefonene brukes til og hvem som i størst grad utøver den ulovlige bruken. Jeg ser det derfor relevant å se på menneskers handlingsmønstre og risikovurderinger. Videre vil jeg undersøke proaktive og reaktive tiltak, og effekten av disse. Som grunnlag for bacheloroppgaven har jeg i samarbeid med Utrykningspolitiet (UP) laget en spørreundersøkelse. Jeg vil også benytte meg av andre kilder for å teste og vurdere i hvilken grad mine resultater stemmer overens med disse.

1.2 Avgrensninger

I denne oppgaven har jeg valgt å ikke drøfte teknologiske løsninger som gjør det umulig for føreren å benytte mobilen under kjøring. Jeg ser i hovedsak på alder og kjønn som demografiske variabler. Det kunne vært interessant å gjøre en mer inngående analyse som skiller mellom geografi, kjøresituasjon, kjøretøy, sosial klasse, livssituasjon, økonomi, yrkessjåfører eller privatpersoner. For å lage en kort og enkel undersøkelse, og for å holde meg innenfor størrelsesbegrensningen for oppgaven, valgte jeg allikevel å utelate dette. Nedenfor kan man se respondentenes alder.

FIGUR 1 - REPRESENTANTENES ALDER



Nettoutvalget, altså de som faktisk svarte på undersøkelsen, er jevnt representert av de ulike aldersgruppene, med unntak av eldre, som representeres noe mindre. Med begrepet mobilbruk, refererer jeg til alle typer kjøretøy, ettersom undersøkelsen min ikke skiller

mellom disse. UP foretok i 2018 en vegkanttelling av hvor mange som bruker mobiltelefon i trafikken (Politidirektoratet, 2019, s.11). Tellingen viser at personbiler og tungbiler utgjør majoriteten av disse, noe som indikerer at utfordringen i hovedsak er blant denne type kjøretøy.

2.0 Metodisk forankring

Vitenskapelige metoder er ulike måter man kan samle inn informasjon på når man vil undersøke ulike fenomener. Vi skiller i hovedsak mellom kvalitative og kvantitative metoder. I den kvalitative studerer man gjerne skriftlige eller muntlige kilder og går i dybden på objektet. Metoden egner seg best for å studere et fenomen eller en hendelse. Resultatene i denne type undersøkelse kan ikke gjøres allmenngyldige og er ikke representativt, ettersom man studerer et fåtall av objekter eller respondenter (Nyeng, 2012, s.71-77).

Kvantitative undersøkelser baserer seg på et større datagrunnlag, og man samler empiri ved bruk av metoder som gjør at man kan innhente informasjon fra langt flere respondenter. Datainnsamlingen foregår ofte ved hjelp av spørreundersøkelser, og svarene analyseres til statistikk (Nyeng, 2012, s.79-84). Det er den kvantitative metoden jeg vil benytte meg av i oppgaven, fordi denne metoden egner seg best når jeg ønsker å undersøke omfanget av den ulovlige bruken.

2.1 Datainnsamling, distribusjon og utvalg

Datainnsamlingen har jeg som sagt gjort ved hjelp av en spørreundersøkelse utarbeidet i samarbeid med UP. Målet undersøkelsen var å kartlegge omfanget av mobilbruk, hvilke faktorer som spiller inn for bruken, samt hvilke tiltak politiet kan benytte for å redusere denne. Målgruppen i prosjektet er alle med førerkort, og jeg ønsket å nå ut til respondenter som kan representere alle aldre og kjønn. For å nå ut så bredt som mulig, valgte vi å publisere undersøkelsen på UP sin Facebookside. Innlegget ble videre delt av private Facebookbrukere i ulike aldergrupper. Dette vil imidlertid utelukke den delen av målgruppen som ikke benytter seg av plattformen, som kan omfatte de yngste og eldste bilførerne. Disse kan dermed kan være underrepresentert, og kan være en svakhet ved utvalget. I tillegg har undersøkelsen blitt delt gjennom Facebooksiden for politistudenter i Stavern, samt politistasjonen i Ålesund. Det kan diskuteres om resultatet vil kunne påvirkes av om politi og politistudenter er mer bevisste på sin mobilbruk enn andre.

Undersøkelsen er laget i programmet «Survey X Act». Vi har etter beste evne utformet spørsmålene på en slik måte at de ikke skal være mulig å misforstå, eller være ledende. Svaralternativene er laget slik at alle skal kunne finne en kategori som passer. Alle spørsmål var obligatoriske å svare på, og på noen av spørsmålene kunne respondenten krysse av på flere svaralternativer. På enkelte spørsmål opererte vi med åpen tekstboks, der respondenten selv kan svare fritt. Dette gir oss mer dybde i svarene, og mulighet for å avdekke flere forhold. Det er allikevel vanskelig å forutse alle mulige feiltolkninger. Spørsmålene og svarkategoriene gjennomgikk flere runder med kontroller både gjennom UP og min veileder ved politihøgskolen før spørreundersøkelsen ble publisert. Etter at undersøkelsen hadde ligget ute et par timer, fikk vi tilbakemeldinger på at enkelte spørsmål var for utydelige, og at vi manglet et par kategorier i svaralternativene. Dette tok vi til etterretning, trakk spørreundersøkelsen tilbake og endret den. Resultatene ble nullstilt før vi publiserte undersøkelsen på nytt.

Programmet analyserer svarene på de faste spørsmålene, og man kan ta ut gode grafiske fremstillinger og statistikker. Analysen av de åpne svarene måtte gjøres manuelt ved gjennomlesning av alle kommentarer. Noen respondenter har i stedet for å huke av på de ulike svaralternativene, valgt å skrive akkurat det samme som alternativene, i tekstboksene. Dette blir dermed ikke bli tatt med i den automatiske statistikken, og gir små feilmarginer. Spørreundersøkelsen kan leses i vedlegg 1. Undersøkelsen inneholder ingen informasjon om lovlig eller ulovlig bruk av mobiltelefon i bil, og det er heller ingen spørsmål som kvalitetssikrer kunnskapen til respondentene om dette. Det må derfor tas høyde for at respondentene kan ha svart uriktig, basert på det de tror er lovlig eller ulovlig, på bakgrunn av manglende kjennskap til lovverket.

Undersøkelsen var aktiv i 22 dager, og det var totalt 3169 respondenter som gjennomførte spørreundersøkelsen.

2.2 Personvern

Innledningsvis ble respondentene informert om hensikten med undersøkelsen og at hver og en respondent ville være anonym. Dataprogrammet sørger for anonymiteten, slik at det ikke skal være mulig å kunne knytte en besvarelse til den enkelte respondent.

Avslutningsvis ønsket vi å forsikre oss om at respondenten var innforstått med hensikten med undersøkelsen, og hva som ble lagret av informasjon. Respondentene kunne krysse av «ja» eller «nei» på følgende: «*Jeg er informert om hensikten med studien og hvordan data vil oppbevares og behandles. Jeg er informert om at jeg vil være anonym. Jeg samtykker til at mine svar kan brukes i vitenskapelig sammenheng.*». På det aktuelle spørsmålet var det 25 respondenter som trykket «nei». Dette medfører at vi ikke kan vite hva de faktisk krysset nei for. Det at setningene ble lagt frem som ett punkt for samtykke, og ikke flere separate, gjør at vi ikke kan vite hva de faktisk krysset av for. Om de ikke var innforstått med anonymiteten, kan det ha påvirket svarene. Dette utgjør allikevel et så lite antall at det vil ha liten betydning for undersøkelsens resultater.

2.3 Videre informasjonsgrunnlag

For å støtte opp oppgaven ytterligere, søkte jeg i ulike søkemotorer på ord som «trafikk», «ulykkesstatistikk», «ulovlig bruk av mobiltelefon», «uoppmerksomhet», «prikker» ol. Det finnes lite tilgjengelig forskningslitteratur om bruk av mobiltelefon i bil i Norge. Noen forsikringsselskaper har foretatt egne undersøkelser. Etter forsøk på å få tak i disse, svarer forsikringsselskapene at de ikke ønsker å dele resultatet med utenforstående. I artikler på internett vises det derimot til enkelte av disse undersøkelsene, som jeg har valgt å referere til. I tillegg, vil jeg benytte publikasjoner fra blant annet riksadvokaten, forskrifter og andre offentlige publikasjoner fra Politidirektoratet og Transportøkonomisk institutt.

3.0 Analyse og drøfting

I det følgende vil jeg sammenlikne resultater fra egen undersøkelse med relevante kilder som nevnt overfor.

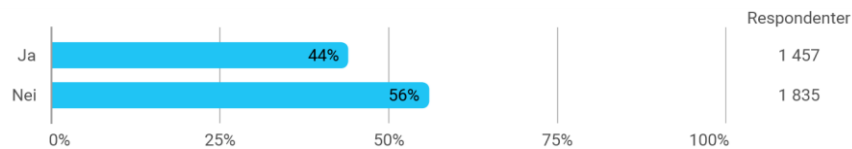
3.1 Forekomst

En vegkantundersøkelse foretatt av UP viser ulovlig bruk av mobiltelefon hos 3,6 % av de kontrollerte førerne. Forekomsten er høyere for tungbiler enn for personbiler (Politidirektoratet, 2019, s.7). Resultatet sier kun noe om hvor mange som ble observert idet de benyttet seg av mobiltelefonen på det aktuelle tidspunktet, på et gitt sted. Den sier ikke noe om hvor mange av disse som benytter seg av mobiltelefonen på en ulovlig måte, på en vanlig kjøretur. Dersom man hadde spurt alle som ble observert i vegkantundersøkelsen om hvor

ofte de bruker mobiltelefon ulovlig, er det naturlig å tenke at tallene ville vært høyere enn det UP kom frem til. Spørsmålet er hvor utbredt den ulovlige bruken egentlig er.

Respondentene i egen undersøkelse ble spurt om de bruker mobiltelefon ulovlig under kjøring. Resultatet vises nedenfor.

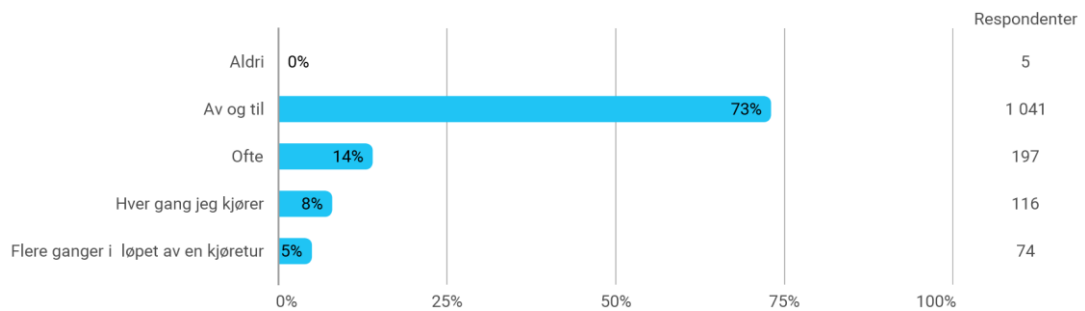
FIGUR 2 - DE SOM SIER AT DE BRUKER MOBILTELEFON ULOVLIG UNDER KJØRING



Det fremkommer at så mange som 44 % av respondentene sier at de bruker mobiltelefon ulovlig. Blant de få undersøkelsene som finnes om temaet, er uklart hvilke som spør om generell bruk av mobiltelefon, og hvilke som spør om ulovlig bruk. Spørsmålene som stilles er ofte hvorvidt respondentene bruker mobiltelefon i bil eller ikke. Dette gjør at sammenlikningsgrunnlaget er en utfordring. VG foretok i 2018 en undersøkelse som omhandlet bruk av mobiltelefon og mobilavhengighet. Her fremkommer det at 19 % av respondentene sier de benytter telefon i bilen. (Tangvald-Pedersen og Kreutz-Hansen, 2018). Undersøkelsen sier ingenting om telefonbruken gjelder lovlig eller ulovlig bruk. Hvis VGs undersøkelse handler om mobilbruk generelt, altså både den lovlige og ulovlige bruken, ville det være naturlig å tenke at disse tallene hadde vært høyere enn mine egne. Dersom det er snakk om ulovlig bruk derimot, vil tallene samsvare bedre. Kan det være at respondentene ikke har fått samme informasjon om anonymiteten i undersøkelsen fra VG, og at de derfor ikke har svart helt ærlig? Gjensidige har også foretatt en undersøkelse om bruk av mobiltelefon. Det fremkommer her at 44 % sier det hender at de bruker mobiltelefon uten handsfree i bil, noe som regnes som ulovlig bruk (Fossum, 2018). Dette samsvarer godt med resultatene fra egen undersøkelse, og det er sannsynlig å tenke at resultatene vi fikk stemmer godt overens med hvordan den ulovlige bruken faktisk ser ut. På denne måten kan man si at disse svarene er reliable.

I undersøkelsen min ble respondentene spurt om hvor ofte de bruker mobiltelefon ulovlig under kjøring. Svarene fremkommer i figuren nedenfor.

FIGUR 3 - HYPPIGHET FOR ULOVLIG BRUK AV MOBILTELEFON

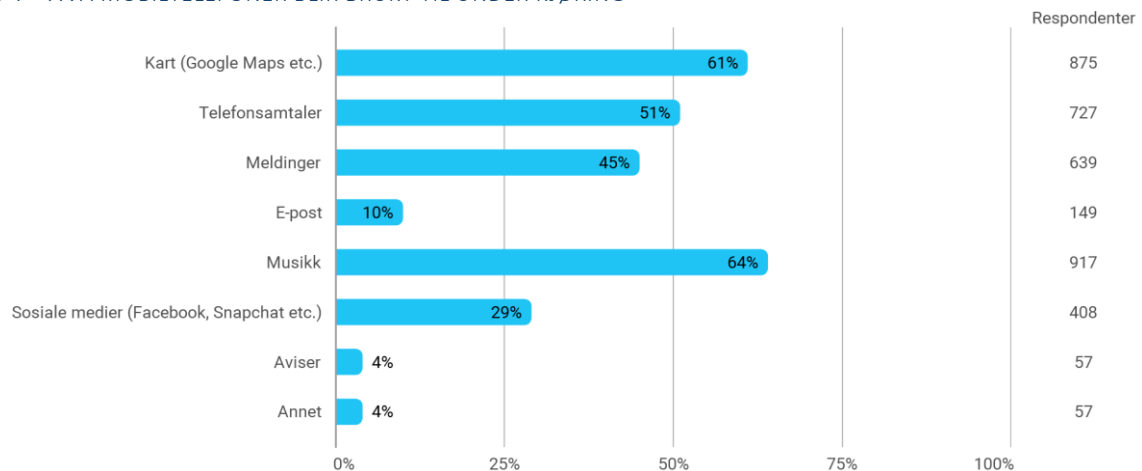


Så mye som 73 % av respondentene svarer at de benytter seg av mobiltelefon ulovlig av og til. Her kunne kategoriene vært mer presise, for eksempel i form av antall ganger pr. kjøretur. Svarene vil også variere med tanke på hvor lange kjøreturer man tar, og hva slags veier man kjører på. Dette ble ikke fanget opp av undersøkelsen. Den sier heller ikke noe om når på dagen mobiltelefon typisk blir brukt. UPs vegkantundersøkelse avdekker derimot at det er en høyere andel av ulovlig bruk på morgenen, enn midt på dagen og ettermiddagen (Politidirektoratet, 2019, s.7). Det er derfor nærliggende å tro at det samme gjelder hos de som selvrappporterer bruken. Politiets tilstandsanalyse for 2020 viser at det registreres færre og færre tilfeller av ulovlig bruk av mobiltelefon. Det er usikkert om denne nedgangen skyldes at man er blitt flinkere til å la mobiltelefonen ligge, eller om det skyldes andre forhold som for eksempel endring i holdninger eller utvikling av teknologisk utstyr (Politidirektoratet, 2019, s.30). Så mange som 19 % av de som bruker mobiltelefonen ulovlig i bil, svarer i egen undersøkelse at de bruker mobiltelefonen mindre nå, enn før prikkbelastning for ulovlig mobilbruk ble innført. Likevel viser de åpne svarene at dette ikke har så mye å gjøre med selve prikkinnføringen, men at respondentene har blitt eldre og mer ansvarlige. Det understrekes imidlertid at færre politikontroller av sikkerhetsutstyr i bil kan påvirke oppdagelsesraten på denne statistikken (Politidirektoratet, 2019, s.30). Det kan derfor tenkes at det likevel ikke er nedgang i faktisk ulovlig bruk av mobiltelefon, men kun den rapporterte, ulovlige bruken.

Det fremkommer i en analyse fra Riksadvokaten at det kun er sjekket bruk av mobiltelefon i 20 % av de ulykkene hvor dette har vært relevant å undersøke (Riksadvokaten, 2015, s.7). Dette kan skyldes manglende rutiner for slike undersøkelser under etterforskning. Dersom det hadde foreligget tilstrekkelig etterforskning av ulykkene hvor det er mistanke om mobilbruk, kunne tallene i realiteten vært langt høyere enn det statistikken i dag forteller oss.

For å forstå hvorfor så mange bruker mobiltelefon i bil, er det essensielt å se på hva mobiltelefonen brukes til, og hvem brukerne er. Derfor spurte vi respondentene om hva de bruker mobiltelefonen til under kjøring. Figuren nedenfor viser resultatet av spørsmålet.

FIGUR 4 - HVA MOBILTELEFONER BLIR BRUKT TIL UNDER KJØRING



Musikk og kart, etterfulgt av telefonsamtaler, meldinger og sosiale medier er hovedsakelig det folk bruker telefonen til når de kjører. Dette viser at de fleste handlingene på telefonen krever bruk av internett. Videre viser tall fra Statistisk sentralbyrå at 97,3 % av de som har telefon eller smarttelefon i aldersgruppen 16-54 år bruker internett på telefonen (Statistisk sentralbyrå, u.å.). Dette er den samme aldersgruppen som ifølge egen undersøkelse, i størst grad bruker mobiltelefonen ulovlig i bil (18-50 år). Hva dette skyldes kommer jeg tilbake til.

3.2 Ulike førere og risiko

Politiets innbyggerundersøkelse avdekker at det publikum frykter aller mest er å bli rammet av en alvorlig trafikkulykke (Politidirektoratet, 2019, s.3). Så hva gjør at så mange likevel velger å foreta valg som øker denne risikoen? Det kan jo stilles spørsmål ved om man faktisk tenker over at ulovlig bruk av mobiltelefon i bil også kan ramme andre, og ikke bare en selv.

I en rapport publisert av SINTEF, skilles det mellom aktiv og passiv risiko. Den aktive risikoen er blant annet det valget føreren tar ved for eksempel å kjøpe en gammel bil kontra en ny, som har mer oppdatert handsfreetstyr, og dermed mindre risiko. Det handler også om aktive valg man tar under kjøring, som for eksempel forbikjøring. Passiv risiko er forhold ved føreren som helse, erfaring og alder (Øvstedal, 2010, s.15). Når jeg videre drøfter risikovurdering, vil jeg drøfte begge formene.

Foreldre

Det viser seg at flertallet av de foreldrene som bruker mobiltelefon ulovlig i bil, er de med hjemmeboende barn, ifølge Gjensidige. Av disse benytter 58% mobilen ulovlig, 37 % av foreldre med borteboende barn (Fossum, 2018). Dette tyder på at tidsklemma kan ha mye å si, at foreldrene hele tiden må koordinere handling, middagsplanlegging, henting og kjøring av barn til og fra trening.

«Selv som mor med barn i bilen bryter jeg stadig reglene. Det er en uvane jeg skulle vært foruten, virker avhengighetsskapende og unødvendig.» - Anonym respondent i egen undersøkelse.

Det fremkommer tydelig at noen ønsker å la være å bruke mobiltelefonen i bil, men ikke klarer det. Det at disse tankene og handlingene er i uoverensstemmelse med hverandre, fører til et kognitivt ubehag som betegnes som kognitiv dissonans. For å redusere dissonansen eller ubehaget, skriver Frode Svartdal blant annet at man velger å bagatellisere handlingene eller konsekvensene av dem (Svartdal, 2018). I dette tilfellet vil man overbevise seg selv om at sannsynligheten for at det skulle skje noe er mindre enn den egentlig er, eller at konsekvensene ikke er så farlige som man tror.

SINTEF peker på at bakgrunnen for at enkelte bevisst foretar handlinger som er risikofylte er at gevinsten de kan oppnå ved å utføre handlingen, overskygger konsekvensene av å bli oppdaget (Øvstedal, 2010, s.23). SINTEFs funn overfor, peker mot det samme, at fordelene ved bruk av mobiltelefonen under kjøring ansees som viktigere enn ulempen det medfører ved å bli oppdaget. Handler det om at folk ikke har tid til å stoppe for å skrive en melding eller for en samtale de mener de trenger å ta? Eller vil de ikke ta seg tid til det?

Unge

Unge sjåførere er generelt mer utsatt enn andre sjåførere. Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) er unge førere i alderen 16-17 år mer risikoutsatt i trafikken enn andre trafikanter (Wethul, 2018). Hva er grunnen til det? SINTEFs rapport peker også på faktorer som uansvarlighet eller normløshet og mangel på empati (Øvstedal, 2010, s.17-21). Dette knyttes opp mot at ulike typer sensasjonssøkere, for eksempel de som liker å utfordre på den sosiale arenaen, er mer utsatt enn andre på samme alder. Det å ville utfordre blir dermed overført fra det sosiale

aspektet til trafikken. Denne gruppen er ofte mer egoistiske, mangler impuls kontroll og evner i mindre grad å se konsekvensene. Selv om de unge ofte havner i risikofylte situasjoner er det ikke alltid bevisst. De reflekterer lite over risiko, og er lettpåvirkelige for gruppepress og innflytelse fra andre. Det å endre atferden til, eller påvirke denne gruppen er derfor vanskelig. Ifølge Jay Giedd, utvikles ikke evnen til å vurdere risiko og tenke konsekvenser før i 25-års alderen (Øvstedal, 2010, s.17-21).

En respondent skrev at grunnen til at h*n bruker mobiltelefon i bil, er at vedkommendes venner ble irriterte dersom meldinger ikke ble besvart med en gang. Spesielt dersom de hadde en avtale om å møtes, og det skulle dukke opp spørsmål h*n måtte svare på etter at h*n hadde satt seg i bilen. Dette førte til at h*n følte seg presset til å benytte seg av mobiltelefon under kjøring.

Dette er et prakt eksempel på hvor lettpåvirkelige man kan bli. Selv om unge er mer risikoutsatte enn andre, vil risikoen for uhell reduseres betraktelig etter de første 8-10 månedene etter man har fått lappen. Grunnen til dette er blant annet at de tekniske kjøreferdighetene bedres, og at man lærer seg kjørebildet bedre. Dermed bruker man mindre mental kapasitet på kjøringen (Øvstedal, 2010, s.22). Allikevel er det slik at når kjøreferdighetene øker, kan man bli mer selvsikker. Da kan det være lett å overvurdere egen kapasitet. Man bruker da mindre kapasitet på selve kjøringen og har fokus på andre ting, som for eksempel betjening av radio og mobiltelefon, og oppmerksomheten på veien forsvinner.

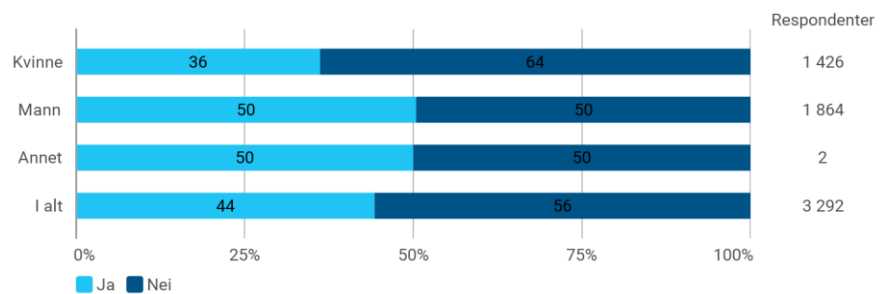
Eldre

Utfordringer som eldre førere kan ha, er at de ser og hører dårligere, har lengre reaksjonstid, og blir fortere trøtt (Øvstedal, 2010, s.60). Risikoen vil derfor være ekstra stor når oppmerksomheten allerede er dårligere. Oppmerksomheten ytterligere ved å multitasking bak rattet. Sett fra dette perspektivet, er det naturlig å tenke at eldre er også blant de mest risikoutsatte i trafikken. Det er imidlertid mange som kompenserer for eventuelle svekkelser av sanser, ved å ta enkelte forholdsregler. Dette gjør at denne gruppen totalt sett ikke er farligere i trafikken enn andre (Øvstedal, 2010, s.67). Dette bekreftes også igjennom egen undersøkelse, som viser at kun 5 % av de mellom 51-70 år sier at de bruker mobiltelefon ulovlig i bil, mot 2 % for de over 70 år. Svakheten her kan være at de er noe underrepresentert i utvalget.

Forskjeller mellom kjønn

SINTEFs rapport bekrefter gjennom studier av flere undersøkelser at menn er mer risikoutsatte i trafikken enn kvinner, og at alvorlighetsgraden er høyere i ulykker hvor menn er involvert. Grunnen til dette er blant annet at menn har en evne til å undervurdere risiko i tillegg til å overvurdere egne evner (Øvstedal, 2010, s.24). Nedenfor kan man se hvor mange menn og kvinner som svarte at de bruker mobiltelefonen ulovlig under kjøring.

FIGUR 5 - DE SOM SIER AT DE BRUKER MOBILTELEFON ULOVLIG UNDER KJØRING

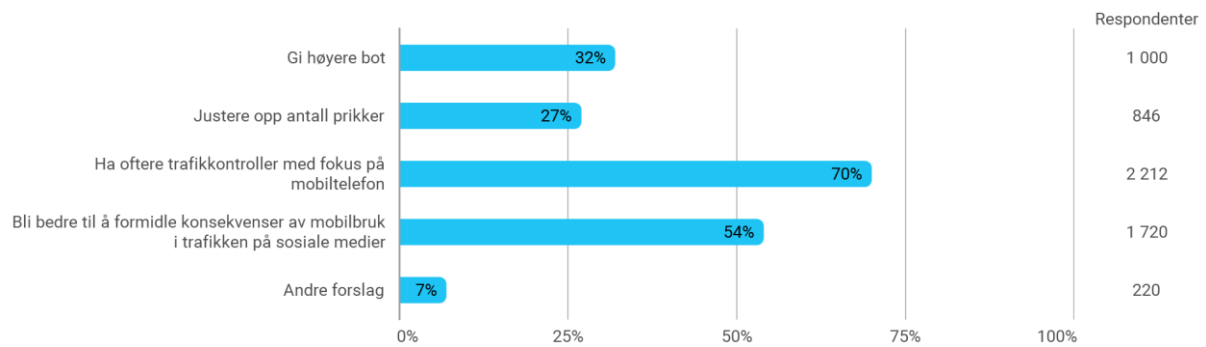


Så mye som 50 % av menn sier de bruker mobiltelefon ulovlig i bil, kontra 36 % av kvinnene. I en undersøkelse foretatt av Respons analyse for VG fremkommer det at 26 % av menn sier at de bruker telefon i bil, opp mot 12 % av kvinnene (Tangvald-Pedersen og Kreutz-Hansen, 2018). Det er også her usikkerhet om hvorvidt det er snakk om ulovlig bruk av mobiltelefon eller ikke. Likevel vil all bruk av mobiltelefon, uavhengig av om det er lovlig eller ikke, føre til redusert oppmerksomhet i trafikken. 70 % av de drepte og hardt skadde i trafikken i 2018 var menn, ifølge politidirektoratet. Statistikken sier derimot ikke noe om disse var sjåførere eller passasjerer (Politidirektoratet, 2019, s.10). Det kan jo tenkes, basert på det vi vet om menns vurderinger i trafikken, at de fleste kan ha vært sjåførere. Men dette er usikkert.

3.3 Hva kan bidra til å redusere den ulovlige bruken av mobiltelefon i trafikken?

Et spørsmål i undersøkelsen åpnet for at respondentene kunne komme med forslag til hva de mente kunne bidra til å redusere bruk av mobiltelefon i bil. Mange av de foreslåtte tiltakene er utenfor politiets virkeområde, men politiet kan selvfølgelig påvirke lovgivere eller endring i praksis hos sivile aktører. Nedenfor vises resultatet av spørsmålet:

FIGUR 6 - HVA POLITIET KAN GJØRE FOR Å REDUSERE ULOVLIG BRUK AV MOBILTELEFON I TRAFIKKEN



De fleste mener at hyppigere politikontroller og bruk av sosiale medier er de mest effektive tiltakene politiet kan gjøre. Videre vil jeg drøfte ulike tiltak som politiet, samt andre statlige og sivile aktører kan gjøre for å redusere den ulovlige bruken av mobiltelefon.

Lovverk og justering av reaksjoner

Lovverket vårt er til for å redusere uønskede handlinger. Det er et primærforebyggende, reaktivt tiltak, som kjennetegnes ved at det retter seg mot befolkningen som helhet (Runhovde og Skjevraak, 2018, s.12). Det å få prikker i førerkortet og bot som følge av ulovlig mobilbruk, skal virke allmennpreventivt så vel som individualpreventivt. I et intervju for Motor, uttalte UP-sjef Runar Karlsen at han mener straffen for bruk av mobiltelefon er uforholdsmessig lav sammenliknet med andre overtredelser (Motor.no, 2019). Flere respondenter har i egen undersøkelse foreslått økning av både prikkbelastningen og bøtesummen. I tillegg er det enkelte som trekker frem førerkortbeslag som en rimelig reaksjon, ettersom den potensielle faren ved ulovlig mobilbruk er såpass stor som den er.

Transportøkonomisk institutt har foretatt en evaluering av virkningen av prikkbelastningssystemet på generell basis. Denne ble riktignok gjennomført før prikker ble innført for ulovlig bruk av mobiltelefon i bil, men den sier likevel noe om den preventive virkningen prikkene har. Jeg vil derfor belyse det jeg mener er relevant fra rapporten i det følgende.

Rapporten viser at de som har prikker fra før av, har høyere sannsynlighet for å få prikker i påfølgende periode enn de som ikke har prikker i det hele tatt. Dette gjenspeiler en tilbøyelighet hos enkelte til å overskrive loven. Samme undersøkelse viste også at for dem som hadde fire prikker eller mer, hadde prikkbelastningen en preventiv effekt overfor eventuelt nye trafikkovertrедelser. Dette er blant annet fordi man etter å ha fått fire prikker får

et varselbrev fra politiet, og man er redd for å miste førerkortet. Når det gjelder effekten overfor førere i prøveperioden er denne sterkere enn førere generelt, fordi de som er i prøveperioden får dobbel prikkbelastning (Sagberg, Ingebrigtsen og Sundfør, 2016, s.2). Konsekvensene er derfor større for denne gruppen, for de samme overtredelsene. En undersøkelse utført for IF skadeforsikring viser at mange er mer opptatt av antallet prikker man får enn størrelsen på boten (Sagberg, Ingebrigtsen og Sundfør, 2016, s.11). Dette er fordi prikkbelastningen øker risikoen for å miste førerkortet. Politiet blir sitert på det motsatte i en artikkel i Fædrelandsvennen (Sagberg, Ingebrigtsen og Sundfør, 2016, s.11).

Mange er uvitende om hva man kan få prikker for og ikke. Flere av de som har fått prikker er orientert om lovverket, enn de som ikke har fått prikker (Sagberg, Ingebrigtsen og Sundfør, 2016, s.3). Egen undersøkelse viser at det kun var to av tre som hadde fått med seg at det ble innført prikkbelastning for bruk av mobiltelefon 1. januar 2019. Tallene er innhentet ett år etter innføringen. For den tredjedelen som ikke vet at prikkbelastningen gjelder, vil ikke prikkbelastningen ha noen preventiv effekt. Har det vært publisert for lite rundt lovendringen? Er ikke informasjonen tilstrekkelig fra politiets og samarbeidspartnernes side? Det ble foretatt et raskt søk på google etter artikler som inneholdt både ordet innføring, prikker og mobiltelefon for å se hvor mye informasjon som finnes der ute om temaet. Søket resulterte i hele 41 600 treff på artikler som omhandler endringene av reaksjonene, og som er publisert både før og etter den nye endringen trådte i kraft. Dette tyder på at det ikke har vært mangel på omtale rundt endringen. Spørsmålet blir da hvorfor folk ikke har fått det med seg. Kan det være snakk om manglende interesse for lover og regler? Er det vanskelig å forstå ordlyden i loven? Er artiklene formet på en måte som gjør at folk faktisk leser dem? Kanskje føler de at temaet ikke angår dem?

For at man skal kunne handle i tråd med gjeldende lovverk, er det en forutsetning at man vet at det finnes en lov som omhandler temaet, og at man forstår ordlyden. Vi skal derfor se på problemstillinger rundt dette. Det viser seg at ikke alle forstår loven, fordi lovverket er for vagt definert. Politiet havner derfor stadig i situasjoner hvor ulovlig bruk av mobiltelefon blir et definisjonsspørsmål. I utgaven av Tønsbergs blad fra 14. desember 2019 står det at en kvinne fikk et forenklet forelegg for å ha tatt opp mobiltelefonen sin mens hun ventet på grønt lys. Kvinnen ble imidlertid frikjent fordi bilen ikke var i bevegelse på tidspunktet mobiltelefonen ble brukt. Kvinnens advokat og retten fant at lovverket var for uklart på dette området (Williksen, 2019, s.17). Mye tyder derfor på at lovteksten bør utbedres slik at

retningslinjene er tydeligere. I tillegg må de nye endringene publiseres på en slik måte at flest mulig får det med seg. Politiet kan riktignok ikke endre loven, men de har en betydelig påvirkningskraft på lovgiver. Politiets oppgave vil derfor være å uttrykke et behov for tydeliggjøring av lovteksten.

Holdningskampanjer og sosiale mediers virkning

For å få til en atferdsendring, må man gå i dybden for å endre de underliggende holdningene. Derfor er holdningskampanjene så viktige. Holdningskampanjer skal virke forebyggende, og kan rettes mot befolkningen som helhet (primærforebygging), eller mot risikogrupper i samfunnet (sekundærforebygging) (Runhovde og Skjevraak, 2018, s.12).

I boken «Kognitiv psykologi» skriver Haufmann og Kelstrup at de som lykkes med store mål om endringer, er de som tillegger målet som en del av sitt eget «selvskjema». Et eksempel på dette er de som ønsker å slanke seg. De som får det til, er de som er endringsvillige og identifiserer målet som en del av sin personlighet. På denne måten er det «en selv» som svikter, dersom man ikke får det til (Haufmann & Kelstrup, 2000, s.365). På samme måten må motivasjonen for å slutte med ulovlig mobilbruk være sterk nok for at føreren skal endre atferdsendring. De må altså føle at dette gjelder dem. Kanskje må dette også være et ansvar som ligger hos flere enn hos føreren, og passasjerene må bli flinkere til å si ifra når førere benytter seg av mobiltelefonen. Det er derfor viktig å ha holdningskampanjer som retter seg mot både fører og passasjerer. Holdningskampanjene må være av god kvalitet, og det må rettes større fokus rundt ulovlig mobilbruk.

Torgrim Økland skriver for ndla.no at for å kunne påvirke noen, må man fokusere på en av tre følgende faktorer: Spille på avsenderens integritet og troverdighet (etos), spille på mottakerens følelser (patos), eller spille på mottakerens fornuft og intellekt med utgangspunkt i saken (logos) (Økland et al., 2019). Dette viktigheten av å velge riktig virkemidler i de ulike kampanjene. Statens Vegvesens kampanje «Takk for oppmerksomheten» handler om ulike «oppmerksomhetstyver», blant annet bruk av mobiltelefon (Statens vegvesen, 2019). Dette er en av få kampanjer som retter seg mot bruk av mobiltelefon i bil. Kampanjen er en bevisstgjøring av hvor langt man faktisk kommer med en bil på noen få sekunder, og hvor lite det skal til før det skjer noe. I kampanjen takker de også alle sjåførere som ikke holder på med «oppmerksomhetstyver». På denne måten kan man si at de spiller på følelsene hos de som faktisk er uoppmerksomme i bilen. Men hvordan når man ut til riktige målgrupper?

Vi vet at unge er storforbrukere av sosiale medier, og at det er dette de bruker tiden sin på. SINTEF opprettet derfor en gruppe på Facebook kalt «Levva livet og overleve» for å se om de kunne komme i kontakt med ungdommer i risikogruppen. Målet var å se om de kunne opprette en dialog gjennom Facebook til både førere og passasjerer. Gruppen fikk over 1200 medlemmer, hvor mange deltok aktivt ved å kommentere innlegg og dele erfaringer. Responsen viste at kommunikasjonen fungerte bra, og at en del ungdommer engasjerte seg for dette (Øvstedal, 2010, s.33). Dette tyder på at kommunikasjon gjennom plattformer som målgruppen faktisk benytter seg av, er effektivt når de blir brukt med målrettede virkemidler. Når man skal starte holdningskampanjer, vil det derfor være essensielt å finne ut hvem man ønsker å nå ut til. Deretter må man se på hvilke kanaler eller medier målgruppen benytter, samt hvilke virkemidler man burde bruke for å treffe mottakeren.

Politiet jobber ikke med kampanjer, men kan dele informasjon gjennom sine kanaler om konsekvenser og lovverk og oppfordre publikum til å la mobiltelefonen ligge. Eksempel vis kan dette være korte videosnutter eller bilder med tilhørende tekst på sosiale medier. Dette kan gjøres på plattformer som Instagram, Facebook og Snapchat. Politiet er generelt blitt flinkere til å ta i bruk disse kanalene, men det foreligger et forbedringspotensiale når det kommer til fokus på ulovlig mobilbruk i bil. På Facebooksiden «Politiet i Norge» ble det publisert et Facebookinnlegg med informasjon om bruk av mobiltelefon og innføring av prikkbelastningen. Dette innlegget ble publisert 28. desember 2018, tre dager før lovverket trådte i kraft. Per skrivende stund har det siden dette innlegget ble publisert, ikke vært noen flere innlegg som omhandler bruk av mobiltelefon på denne siden. På UPs Facebookside derimot, er mobiltelefon nevnt 5 ganger i løpet av 2019, i tillegg til publisering av undersøkelsen om bruk av mobiltelefon. Dette er betraktelig bedre, men det kan selvsagt diskuteres om dette er tilstrekkelig hyppig. Publiserer derimot man for ofte, kan det ende opp med å ikke ha noen effekt. Denne balansen kommer vi tilbake til.

Statens vegvesens kampanje «si ifra» har som hensikt å fremme at det faktisk er lov til å si ifra i de tilfellene man føler seg utrygg som passasjer. Kampanjen bestod av skolebesøk fra Statens Vegvesen, i samarbeid med politiet. I tillegg er det produsert en video, hvor man ser en person som kjører uforsvarlig. Man kan se at de som sitter på, reagerer på kjøringen hans. Kampanjen har vist seg å treffe målgruppen, og har bidratt til reduksjon av tabu når det kommer til å si ifra. På denne måten har kampanjen bidratt til holdningsendring i kjøresammenheng, og dermed tryggere trafikk (Øvstedal, 2010, s.43). Tiltaket «ikke tøft å

være død» bidro også til en viss endring i hvordan ungdommer tenkte rundt trafikksikkerhet, men bidro ikke til en generell holdningsendring (Øvstedal, 2010, s.43). En studie foretatt av Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at de kampanjene som retter seg mot ett tema om gangen, har hatt en effekt på 8-10 % nedgang i antall ulykker under kampanjetiden. Etter endt kampanjeperiode var nedgangen ca. 14 % (Vaa, Assum, Ulleberg og Veisten, 2004, s.2-3). Videre sier den at for at informasjonskampanjer skal ha en effekt er det visse suksesskriterier som bør være tilstede. TØIs studie viser at kampanjer alene, uten tilhørende tiltak fra politiet, ikke har noen effekt. Det er derfor viktig at politiet samarbeider tett med sivile aktører.

Kampanjer som informerer til et stort omfang av mennesker innenfor en målgruppe har bedre effekt enn de små kampanjene. Kampanjene burde heller ikke ha en kampanjeperiode på mer enn 200 dager, fordi publikum blir «mettet» på budskapet. (Vaa, Assum, Ulleberg og Veisten, 2004, s.5-6 og 21). Derfor må politiet være forsiktige med å overeksponere, men finne en balanse som fungerer. Tv, aviser og radio er de massemediene som gir best effekt av kampanjene. I tillegg har plakater vist seg å være effektive. Det som derimot er mindre effektivt er brosjyrer alene (Vaa, Assum, Ulleberg og Veisten, 2004, s.23). Dette kan bety at budskapet bør plasseres i en plattform man allerede er interessert i, og at man derfor blir «tvunget» til å se budskapet.

Kursing og implementering av informasjon hos kjøreskolene

I USA har det vært utprøvd et tiltak hvor de som er blitt tatt for å kjøre aggressivt, har måttet delta på et sinnemestringskurs. Dette er et reaktivt tiltak, som virker personorientert og individualforebyggende. På kurset lærte deltakerne avslappingsteknikker og teknikker for å tenke annerledes i kjøresituasjoner. Dette hadde en positiv effekt på deltakerene (Øvstedal, 2010, s.44). Kunne man hatt tilsvarende kurs for de mest mobilavhengige sjåførene? Dette kan være en bevisstgjøring om risikoene ved mobilbruk i trafikken, og hvorfor man synes det er så viktig å bruke mobiltelefonen under kjøring. Tiltaket er ressurskrevende, og man ville aldri ha kunnet kurse alle som blir tatt for ulovlig mobilbruk. Kanskje kunne man alternativt sett på momentene i kursene og tilført dette i informasjonskampanjene?

Da jeg selv øvelseskjørte, fikk jeg ingen informasjon om reglene rundt bruk av mobiltelefon i bil. Informasjon rundt uoppmerksomhet må være i større fokus når man tar førerkort, enn det det har vært. Hva om alle kjøreskolene hadde telefonholdere i bilene sine, slik at elevene kunne legge fra seg telefonen under øvelseskjøring? På denne måten får elevene etablert gode

rutiner og ser eksempler på hva slags mobilløsninger som er tillatt. Forhåpentligvis fører dette til at elevene tar ansvar for å kjøpe inn nødvendig utstyr til bilen, for å sikre at all bruk av mobiltelefon blir både trygg og lovlig. Politiet kan foreta hyppige besøk hos kjøreskolene med god informasjon til lærere og elever, men dette krever at politiet får tildelt, evt. omprioriterer ressurser. Som et minimum er det viktig å opprettholde et godt samarbeid med trafikkskolene om hva slags informasjon som blir formidlet elevene og hvordan det gjøres. Dette krever mindre ressurser, og vil derfor være mer gjennomførbart.

Tilstrekkelig utstyr i bil

Så mye som 82 % av respondentene i egen undersøkelse sier at de har en form for handsfreeløsning i bilen. Enkelte respondenter påpeker at dersom det ble delt ut gratis telefonholdere til bil, ville de ha brukt det. Spørsmålet er da hvem som eventuelt skulle ha finansiert dette, men det går jeg ikke videre inn på. Det påpekes at ikke alle kjøretøy har integrerte Bluetooth-løsninger eller tilfredsstillende styring av media og tekstmeldinger. Derfor «må» man ty til ulovlig mobiltelefonbruk. Dette kan ha noe med pris å gjøre. Unge kjøper ofte eldre biler hvor slikt utstyr sjeldent er integrert, fordi det er billigere. Hos mange bilprodusenter er disse løsningene å regne som tilleggsutstyr, som for eksempel multifunksjonsratt. Det er foreløpig ikke noe krav til bilprodusentene om at dette må medfølge alle biler. Dersom man ønsker å bestille nye biler med dette, må man derfor betale ekstra. På denne måten er det opp til kjøperen å sørge for at nødvendig utstyr medfølger, når man kjøper seg bil. Det finnes applikasjoner som kan sperre for bruk av mobiltelefon når bilen er i bevegelse. Det kan vurderes om dette burde gjøres til standard, men det kan lett komme i strid med personvern.

Politikontroller

Tilstedeværelse er noe av det viktigste politiet gjør, både for å skape tillitt og trygghet, men også for å forebygge kriminalitet. Politikontroller er en del av politiets forebyggende virksomhet, og skal virke både allmennpreventivt og individualpreventivt. Uten politiets håndhevende virksomhet, ville ikke lovene hatt noen funksjon. Så mye som 70 % av respondentene i egen undersøkelse pekte på politikontroller som et virkemiddel for å redusere den ulovlige bruken av mobiltelefon i trafikken. Økt satsning på kontroller, er derfor et viktig grep i politiets arbeid.

4.0 Avslutning

I denne oppgaven ønsket jeg å avdekke omfanget av ulovlig bruk av mobiltelefon i bil og hvilke tiltak politiet kan gjøre for å redusere bruken, for derigjennom å redusere ulykkesstatistikken.

Som presentert tidligere, viser det seg at 44 % av respondentene i egen undersøkelse sier de bruker mobiltelefonen ulovlig i bil, noe som er en høyere andel enn jeg først antok. Brukerne er jevnt fordelt i aldersspennet 18-50 år. I dette aldersspennet gjør vi følgende funn:

- Menn utpeker seg spesielt når det kommer til risikovillighet, og er også overrepresentert i ulykkesstatistikken.
- Unge sjåførere er mer risikoutsatte enn andre fordi de ikke er like gode til å vurdere risiko eller å tenke konsekvenser.
- Enkelte eldre kompenserer for svekkede sanser og reaksjonstid, og er derfor ikke like risikoutsatte som man skulle tro. Dette gjelder likevel ikke alle.
- Foreldre som har hjemmeboende barn er også storforbrukere av mobilbruk i bil.

Årsaker som blir nevnt for bruk av mobiltelefon er følgende:

- Mobilavhengighet (press om å være tilgjengelig for andre)
- Lite tilfredsstillende utstyr i bil
- Utydelig lovverk

De vanligste bruksområdene for bruk av mobiltelefon i bil er:

- Musikk
- Kart
- Telefonsamtaler
- Meldinger
- Sosiale medier

Det er flere tiltak som er viktige, men som ligger utenfor politiets virkefelt. For å klare å redusere ulovlig bruk av mobiltelefon i bil, må politiet derfor få hjelp av andre aktører, som nevnt over. Et forslag er at kjøreskolene tar større ansvar for å tydeliggjøre lovverket og sikrer rutiner og motivasjon for bruk av lovlige og trygge mobiltelefonløsninger.

Holdningskampanjer fra samarbeidspartnere som Statens vegvesen og Trygg trafikk er avhengige av tilhørende tiltak fra politiet for at kampanjene skal ha maksimal virkning.

Kampanjene må rettes mot de gruppene som er mest risikoutsatte, i de kanalene hvor gruppene kan nås, og med kommunikasjon som føles relevant for gruppene. Som grunnlag for dette arbeidet bør det foretas flere undersøkelser om risikogruppene, hva som påvirker disse, og virkningen av ulike kampanjetyper.

Politiet må påvirke lovgivere i riktig retning, slik at lovtekstene oppdateres og blir tydeligere i sin ordlyd. Det bør vurderes om prikkssystemet bør justeres slik at konsekvensene vil bli større for føreren. Dette er igjen opp til lovgiver å avgjøre. Det er til syvende og sist politiets kontrollvirksomhet som synes å virke aller best mot ulovlig mobilbruk, og det er derfor viktig at vi opprettholder og fokuserer på dette. Skal vi se dette i det store bildet er det allikevel viktig at politiet ikke overkontrollerer, slik at publikum føler seg overvåket. Dette er det store paradokset og det viktige området å finne den rette balansen på.

5.0 Litteraturliste

5.1 Selvvalgt pensum – Ca. 306 sider

Helstrup, t. & Kaufman, G. (2000). *Kognitiv psykologi*. Bergen: Fagbokforlaget (1s)

Motor.no (2019. 02. april) UP mener mobil-straffen er for lav. Hentet fra:

<https://www.motor.no/artikler/2019/februar/up-mener-mobilstraffen-er-for-lav/> (1s)

Olsvik. (2014). Vitenskapsteori for politiet. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag s. 140-147 (8 s)

Svartdal, F. (2018. 22. mai). Kognitiv dissonans. Hentet fra: https://snl.no/kognitiv_dissonans (1s)

Politidirektoratet. (2019) *Trafikksikkerhetsarbeid. Politiets tilstandsanalyse for 2020*. Hentet fra: <https://www.politiet.no/globalassets/tilstandsanalyse-2020-siste.pdf> (35s)

Sagberg, F. Ingebrigtsen, R. Sundfør, H. B. (2016). *Prikker i førerkortet ved trafikkovertrедelser – Evaluering av prikkbelastningsordningen* (1523/2016) Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/26e5d43fbad44f3b9ec938dfc862f71e/evaluering-av-prikkbelastningsordningen.pdf> (36 s)

Riksadvokaten. (2015) *Analyse av dødsulykker og straffesaksbehandlingen i trafikkaker*. (Riksadvokatens publikasjoner nr.4/2015). Hentet fra: <https://www.riksadvokaten.no/wp-content/uploads/2017/10/Riksadvokatens-publikasjoner-4-2015.pdf> (67s)

Runhovde, S. R., Skjevraak, P. E. (2018) *Kriminalitetsforebygging på norsk – en kunnskapsoversikt*. Hentet fra: <http://www.forebygging.no/Global/kriminalitetsforebygging%20p%C3%A5%20norsk.pdf> (14 s)

Vaa, T. Assum, T. Ulleberg, P. Veisten, K. (2004). *Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker – forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet*. (727/2004) Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php/131116/Publikasjoner/TØI%20rapporter/2004/727-2004/727-2004.pdf> (38s)

Williksen, F. (2019, 14. desember) Ble frikjent i retten. *Tønsbergs Blad*. s.17

Økland, T. G. (2019, 7. januar) De tre appellformene. Hentet fra:
<https://ndla.no/nb/subjects/subject:18/topic:1:185340/topic:1:63255/resource:1:63364>

Øvstedal, L.R. (2010) *Aktiv og passiv risiko. Studie av høyrisikogrupperne unge- og eldre bilførere med forslag til risikoreduserende tiltak*. Hentet fra: <https://docplayer.me/2419618-Aktiv-og-passiv-risiko.html> (103s)

5.2 Øvrige kilder

Forskrift om bruk av mobiltelefon i bil. (1999). Forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn (FOR-1999-12-17-1309) Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-12-17-1309> (1s)

Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker. (1990). Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker (FOR-1990-06-29-492) Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-06-29-492?q=forelegg%20i%20vegtrafikksaker> (1s)

Forskrift om prikkbelastning. (2003). Forskrift om prikkbelastning (FOR-2003-09-19-1164) Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2003-09-19-1164?q=prikk> (1s)

Fossum, Øystein. (2018, 31. August). Foreldre er verstinger. *Dinside.no* Hentet fra: <https://www.dinside.no/motor/foreldre-er-verstinger/70129138>

Nyeng, F. (2012). *Nøkkelbegreper i forskningsmetode og vitenskapsteori*. Ukjent utgivelsessted. Vigmostad & Bjørke AS. (23s)

Vegtrafikkloven. (1965). Lov om vegtrafikk (LOV-1965-06-18-4) Hentet fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1965-06-18-4/KAPITTEL_4#KAPITTEL_4 (1s)

Wethal, A. W. (2018, 29. mai). 16 åringer mest utsatt i trafikken. Hentet fra <https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/artikler-og-publikasjoner/16-aringer-mest-utsatt-i-trafikken>

Statens vegvesen. (2019, 22. oktober). Takk for oppmerksomheten. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/kampanjer/oppmerksomhet>

Statistisk sentralbyrå. (u.å.). Bruk av IKT i husholdningene. Hentet 20. Mars 2020 fra <https://www.ssb.no/statbank/table/12349/tableViewLayout1/>

Tangvald-Pedersen, A. *Kreutz*-Hansen, H. (2018, 7. Juli). Halvparten føler seg mobilavhengige. VG. Hentet fra: <https://www.vg.no/spesial/2018/de-skjermavhengige/undersokelsen/>

Vedlegg 1 - Undersøkelse om bruk av mobiltelefon i trafikken

Dokumentet viser hvilke spørsmål som ble stilt under undersøkelsen, og måten spørsmålene var utformet på.

**Markerer spørsmål som vises dersom respondenten trykker på spesifikke svaralternativer. Spørsmål uten dette symbolet vises for alle respondenter.*



Foto: UP

Dette er en undersøkelse om bilføreres bruk av mobiltelefon i trafikken. Undersøkelsen er laget av en politistudent i samarbeid med UP for å kartlegge vaner og holdninger rundt bruk av mobiltelefon under bilkjøring. I tillegg ønsker vi å undersøke om de ulike reaksjonsformene påvirker mobilbruken. Undersøkelsen er i hovedsak laget som en del av en bacheloroppgave, men vil også kunne bli brukt i forbindelse med politiets trafikkarbeid langs norske veier. Undersøkelsen er anonym, og tar kun få minutter å svare på.

Aller først vil vi vite litt om deg:

Hvor gammel er du?

- (2) 18-24
- (3) 25-30
- (4) 31-40
- (5) 41-50
- (6) 51-60

- (7) 61-70
- (8) Over 70

Kjønn

- (1) Kvinne
- (2) Mann
- (3) Annet

Jeg bor i

- (1) By
- (2) Tettsted
- (3) Annet

Så til det vi lurer på:

Hvor ofte kjører du bil (evt. lastebil eller annet)?

- (1) Mindre enn 1 gang i uken
- (2) 1-2 ganger i uken
- (3) 3-5 ganger i uken
- (4) 6-7 ganger i uken
- (5) Flere ganger om dagen

Har du en handsfree-løsning i bilen? Eks. Telefonstativ, Bluetooth-headset, fabrikkmontert Bluetooth tilknyttet multifunksjonsratt, etc.

- (1) Ja
- (2) Nei

***Benytter du deg av handsfree-løsningen?**

- (1) Ja
- (2) Nei

***Hva er grunnen til at du ikke har handsfree-løsning?**

- (2) Det er ikke integrert i bilen, og det er for dyrt
- (3) Det er ikke integrert i bilen, men jeg har heller ikke behov for det
- (4) Det er integrert i bilen, men det er ødelagt
- (5) Jeg planlegger å kjøpe det, men har ikke gjort det enda

- (6) Annet

Braker du mobiltelefon ulovlig under kjøring?

- (1) Ja
(2) Nei

***Hvor ofte bruker du mobiltelefon ulovlig under kjøring?**

- (1) Aldri
(2) Av og til
(3) Ofte
(4) Hver gang jeg kjører
(5) Flere ganger i løpet av en kjøretur

Hva bruker du mobiltelefonen til under kjøring? (Her kan man velge flere alternativer)

- (1) Kart (Google Maps etc.)
(2) Telefonsamtaler
(3) Meldinger
(4) E-post
(5) Musikk
(6) Sosiale medier (Facebook, Snapchat etc.)
(7) Aviser
(8) Annet _____

1. januar 2019 ble det innført en reaksjon à to prikker i førerkortet for ulovlig bruk av mobiltelefon under kjøring - i tillegg til et forenklet forelegg à 1700kr.

Har du fått med deg denne endringen?

- (1) Ja
(2) Nei

***Gjorde innføringen av prikkbelastningen noen endring i din bruk av mobiltelefon under kjøring?**

- (1) Jeg bruker telefonen mindre nå enn før prikkene kom
(2) Jeg bruker telefonen mer nå enn før prikkene kom
(3) Jeg bruker telefonen på samme måten som før
(5) Jeg følger reglene, og bruker ikke mobiltelefon ulovlig under kjøring
(4) Jeg bruker aldri telefonen under kjøring

***Hva er grunnen til dette?**

- (1) Jeg er redd for å miste førerkortet fordi jeg har prikker fra før av
- (2) Jeg er redd for å bli tatt, for jeg vil unngå prikker på førerkortet
- (3) Jeg synes boten er for dyr
- (6) Jeg hadde ikke handsfree-løsning tidligere, men nå har jeg det
- (4) Fordi det er farlig å bruke mobiltelefonen under kjøring
- (5) Annet _____

***Hva er grunnen til dette?**

Hvilke tiltak kan politiet foreta for å redusere bruk av mobiltelefon i trafikken?

- (1) Gi høyere bot
- (2) Justere opp antall prikker
- (3) Ha oftere trafikkontroller med fokus på mobiltelefon
- (4) Bli bedre til å formidle konsekvenser av mobilbruk i trafikken på sosiale medier
- (5) Andre forslag _____

Samtykkeerklæring

Jeg er informert om hensikten med studien og hvordan data vil oppbevares og behandles. Jeg er informert om at jeg vil være anonym. Jeg samtykker til at mine svar kan brukes i vitenskapelig sammenheng.

- (1) Ja
- (2) Nei

Takk for at du svarte på vår spørreundersøkelse!