

Är nya lagen om mobilförbud i trafiken effektiv?

- En kvantitativ enkätstudie om attityder bland unga bilförare.

Is the new law on mobile bans in traffic effective?

- A quantitative survey of attitudes among young drivers.

Robin Elmlund

Institutionen för miljö- och livsvetenskaper
Miljö och säkerhet
Examensarbete 15HP
Handledare: Carl Bonander
Examinator: Magnus Johansson
Datum: 2018-04-15
Löpnummer: 43

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
Sammanfattning:	3
Abstract.....	3
Förord	4
1. Inledning.....	4
1.1 Bakgrund	5
1.1.1 Trafiksäkerhet i tid och rum	5
1.1.2 Olika visioner i förhållande till trafiksäkerhet	6
1.1.2 Riskuppfattning och riskfaktorer.....	7
1.2 Syfte.....	10
1.3 Frågeställning	11
1.4 Uppsatsens struktur.....	11
2. Tidigare forskning och teori:.....	11
2.1 Beteendevetenskaplig teori för skadeprevention.....	11
2.2 Rationellt valteori.....	14
2.3 Avkräckningsteorin.....	16
3. Metod och material.....	17
3.1 Datainsamlingsmetod.....	18
3.2 Analysmetod.....	19
3.3 Urval	20
3.4 Avgränsningar	21
3.5 Enkätkonstruktion.....	21
3.6 Variabeltyper.....	22
3.7 Etiska överväganden	23
4. Resultat	23
Tabell 1.1 Bakgrundsvariabler	24
Tabell 1.2 Bilförarrelaterade variabler	24
4.2 Tabell 2.....	27
Tabell 2.1 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 5, om respondenterna är medveten om den nya lagen.....	27
Tabell 2.2 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 6, om respondenterna tror att lagen kan förbättra trafiksäkerheten.....	27
Tabell 2.3 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 10, om respondenterna är rädda för att bli tagen av polis.....	27
Tabell 2.4 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 14, hur stor sannolikhet tror respondenterna det är att bli dömd för brottet om de blir tagna.	28
Tabell 2.5 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 13, hur stor sannolikhet tror respondenterna det är att bli tagen av polis när man som förare använder mobilen samtidigt som man kör.....	28
Tabell 2.6 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 16. hur ofta respondenterna använde mobilen som förare innan den nya lagen trädde i kraft.	28
Tabell 2.7 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 23, om respondenterna anser sig själva ha goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns.....	28
Tabell 2.8 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 15, om respondenterna tänker ändra sitt beteende som en konsekvens till den nya lagen.....	29
5. Diskussion.....	29
5.1 Resultatdiskussion.....	29
5.1.1 Upplever unga bilförare att den nya lagen om mobilförbud i trafiken är tillräckligt	

effektiv?.....	29
5.1.2 Avskräckningsteorin kopplat till resultatet.....	31
5.1.3 Rationellt valteori kopplat till resultatet.	31
5.2 Metoddiskussion.....	32
5.2.1 Validitet, reliabilitet och generalisering.....	33
6. Slutsatser.....	34
Källförteckning.....	35
Litteraturlista:	35
Bilaga 1	Introduktionsbrev till enkäten ...36
Bilaga 2	Enkätfrågor och svarsalternativ ...36
Bilaga 3	Statistiskt redovisning ..39

Sammanfattning:

Mobilanvändning i trafiken är ett tidigare känt problem som i många fall bidrar till omfattade olyckor, skador och dödsfall. Bakomliggande faktorer till detta beteende är något som både är intressant, viktigt och framförallt nödvändigt att undersöka. Att undersöka yngre bilförare attityder i relation till den nya lagen om mobilförbud i trafiken och om lagen anses effektiv är syftet med detta examensarbete. Då mobilanvändning globalt sett förespås öka framöver har detta varit intressant att undersöka. För att undersöka studiens frågeställning ”Upplever unga bilförare att den nya lagen om mobilförbud i trafiken är tillräckligt effektiv?” har en enkät tagits fram, där främst individer mellan åldrarna 18-26 fick möjligheten att delta. Enkätsvaren analyserades därefter i syfte att kartlägga och ge en ökad förståelse kring denna problematik. Relevanta teorier har valts ut i relation till problematikens ramar kring individens beteende såväl medvetenhet. Bakgrunden bygger i sin tur på trovärdig fakta om trafiksäkerhet kopplat till mobilanvändning i både tid och rum. Uppsatsen har en kvantitativ anda med både metod och analys, metoden har byggts på enkäter och enkätsvaren har därefter statistiskt undersökts kvantitativt i ett analysverktyg på datorn. Uppsatsen grundar sig på olika teoretiska perspektiv och känd data med fokus på mobilanvändning och trafik kopplat till beteende, vilket har valts ut utifrån mitt egna intresse. Det är också ett allmänt och viktigt ämne att studera i takt med det faktum att en avvikelse och distraktion från förarens körmedvetenhet snabbt kan bidra till svåra olyckor, skador och dödsfall. Lagstiftning i förhållande till mobilanvändning bakom ratten påverkar befolkningen i allmänhet. Hur mycket en lag egentligen påverkar en förarens beteende kommer undersökas i syfte att få en fördjupad förståelse och kunskapsinsikt, detta för att se om lagen faktiskt räcker. Undersökningen visar att majoriteten av yngre förare är medvetna om den nya lagens existens och tror att den kommer vara effektiv, mer forskning kommer däremot krävas för att se hur effektiv lagen kommer att vara i det långa loppet.

Nyckelord: Riskperception, beteende, medvetenhet, individuella faktorer, socioekonomiska faktorer.

Abstract

Mobile use in traffic is a previously known problem, which in many cases contributes to accidents, injuries and deaths. The underlying factors for this behavior are something that is both interesting, important and above all necessary to investigate. To investigate younger drivers' attitudes in relation to the new law on mobile bans in traffic and if the law is considered effective, is the purpose of this degree project. As mobile usage is expected to increase in the future, this has been interesting to

investigate. To investigate the study's question "Do young drivers experience that the new law on mobile traffic in traffic is efficient enough?" A questionnaire has been produced, mainly among individuals between the ages of 18-26 being given the opportunity to participate. The questionnaire was then analyzed to map and give an increased understanding of this problem. Relevant theories have been chosen in relation to the problematic framework of the behavior of individuals as well as awareness. The background, in turn, is based on credible facts about road safety linked to mobile usage in both time and space. The essay has a quantitative spirit of both method and analysis, the method has been based on questionnaires and the questionnaire has then been quantitatively investigated quantitatively in an analysis tool on the computer. The essay is based on different theoretical perspectives and well-known data focusing on mobile usage and traffic related behavior, which has been selected based on my own interests. It is also a general and important subject to study as the fact that a driver's driving awareness and distraction can quickly contribute to serious accidents, injuries and deaths. Legislation in relation to mobile use behind the wheel affects the population in general. How much a team really affects a driver's behavior will be investigated with a view to gaining in-depth understanding and knowledge, to see if the law actually is enough. The survey shows that the majority of younger drivers are aware of the existence of the new law and believe it will be effective, but more research will be required to see how effective the law will be in the long run.

Keywords: Risk perception, behavior, awareness, individual factors, socioeconomic factors.

Förord

Denna uppsats är ett examensarbete på programmet Miljö och säkerhet på Karlstad Universitet. Jag vill tacka min handledare Carl Bonander för bra vägledning, stöd, samarbete såväl diskussion genom hela uppsatsen. Vill även rikta ett stort tack till alla som valde att delta i enkätundersökningen, utan er skulle denna uppsats ej vara möjlig.

1. Inledning

Trafikolyckor är ett samhällsekonomiskt och folkhälsomässigt problem som bidrar till allvarliga skador såväl dödsfall per år. Mobilanvändning bakom ratten ses som en stor riskfaktor eftersom den bidrar till distraktion som påverkar förarens körförmåga och medvetenhet avsevärt. Distraktion innebär att föraren omedvetet eller medvetet fokuserar på en annan aktivitet än sin körning. Detta innebär att föraren sätter sig själv och andra i en allvarlig och riskfylld situation. Ouppmärksamhet bidrar till att både reaktionstiden för föraren blir längre, körbeteendet blir förändrat samtidigt som andra händelser i trafikmiljön förlorar sin fulla uppmärksamhet. Det räcker inte att endast informera allmänheten om faran med kommunikationsutrustning under färd, lagstiftning har därför införts och grundar sig mycket på den markanta ökningen och användningen av mobiltelefoner man har kunnat se i våra samhällen. Det är främst människors tendens till att fortsätta sitt mobilanvändande även under sin körning som problem uppstår. Frågan landar därför i om lagstiftning ses vara tillräcklig och effektivt nog för att styra förarens beteende mot något som främjar trafiksäkerheten (Trafikverket 2017).

Bilismen har generellt vuxit sig starkare genom åren och tillsammans med en ökad ekonomiskt tillväxt har trafikläget på Sveriges och andra länders vägar blivit allt mer riskfyllda. En starkare ekonomi öppnar upp möjligheter för ett bredare bilinköp vilket resulterar till fler bilister på vägarna. Det är inte bara bilismen som vuxit sig starkare genom åren utan även tillgången och användningen av mobiltelefoner. Idag äger alla mer eller mindre en mobiltelefon vilket i sig ger fördelar för snabb information och kommunikation. Konsekveser uppstår när människor väljer att använda sin mobil i miljöer och situationer som kräver fullständigt kontroll och fokus. Mobilanvändning bakom ratten tendera alltså till att förstärka risken för att en olycka kan inträffa. Det skapar en distraktion hos

föraren som kan innebära en risk då förarens uppmärksamheten och körkapaciteten kraftigt försämras (MSB,2015).

Lagstiftning och annat förebyggande arbete ses kunna påverka förarens medvetenhet och förhoppningsvis kunna bidra till en hållbar beteendeförändring. En beteendeförändring som innebär att förare inte väljer att ta riskfyllda beslut som att använda sin mobil i trafiken. Lagstiftning genom avskräckning för trafikbrottsöverträdelse och straff anses kunna ändra förarnas aktiva val att bruka sin mobil bakom ratten. Det ses som en positiv effekt men för att uppnå denna positiva effekt kommer lagar vara tvungna att vara tydliga och lättförståeliga för alla, detta för att inte lagen ska kunna misstolkas eller förlora sin viktiga innebörd och syfte i sig. Syftet att otillåtna beteenden och kriminella handlingar i sig kommer få konsekvenser vid överträdelse av en lag. Lagar behöver dessutom underhållas i förhållande till omvärlden och samhällsutvecklingen i sig. Den nya lagen som infördes den 1 februari 2018 om mobilförbud i trafiken är ett exempel på en lag som rekonstruerats. Den har blivit tryckigare omformulerad i relation till dagens samhälle men frågor kring lagens effektivitet kan däremot diskuteras. En omformulering och förtydligande från tidigare lag om mobilanvändning i trafiken har skett, den nya lagen har blivit mer korrekt, tydligt och säger vad som gäller och inte. Det krävs bortsett från lagen mer forskning om orsakssamband och valet att aktivt välja ett riskfyllt beteende i trafiken för att kunna uppnå en så bra trafiksäkerhet som möjligt (Citeseerx,2003).

1.1 Bakgrund

Det kommer vara nödvändigt att titta tillbaka på hur trafikläget har sett ut generellt i Sverige, dels för att förstå anledningen till varför mobilanvändning i trafiken har blivit ett beteende idag såväl att skador och olyckor har en tendens att inträffa i relation till distraktion hos förare.

1.1.1 Trafiksäkerhet i tid och rum

Bilismen tog generellt sett fart efter andra världskriget, en tid då vägtransportsystemen utvecklades och byggdes ut samtidigt som människor fick en större budget. En ökad budget som bidrog till att människan fick råd att köpa sig en egen bil. 1960-talet ses som det år då Sverige utvecklades snabbt och kraftigt med en större ekonomisk tillväxt i landet. Det sågs som positivt för nationen men mindre positivt för säkerhetsläget i många fall. Utvecklingen fick alltså även ett bakslag i och med att fler bilister bidrog till att fler människor dödades och skadades allvarligt i trafik- och vägolyckor. 1300 människor sågs i mitten av 1960-talet dö årligen i förhållande till trafikolyckor. Detta började bli ett stort problem för ett land som höll på att moderniseras. Högertrafikomläggningen infördes år 1967 vilket innebar att Sverige gick ifrån vänster till en högertrafik, vilket många såg som något negativt. Trafiksäkerheten ansågs för många bli försämrade med fler risker eftersom människor blev tvungna att ställa om sitt normativa och vardagliga beteende. Undersökningar som gjorts senare kunde se att denna reform ändå blev lyckad med färre dödsfall och trafikolyckor än vad många tidigare hade trott. Både kommunikationen och informationen mellan samhället och trafikanterna hade förbättrats vilket hade spelat en stor roll. Efter reformens framgång med högertrafikomläggningen tog Olof Palme, som var dåvarande kommunikationsministern initiativet att inrätta en särskild och specifik myndighet som senare fick namnet trafiksäkerhetsverket. En myndighet som tog på sig ansvaret att samla alla trafikrelaterade frågor. Detta bildande sågs som starten på ett systematiskt trafik- och vägsäkerhetsarbete för Sverige, vilket även blev mycket framgångsrikt på 1970-talet. Statistik visade att dödsfallen minskade med hela 40% från år 1966 med 1313 dödsfall till år 1982 med 558 dödsfall. Men under år 1980 såg man att denna positiva framväxt med minskade dödsfall i trafiken började avta igen, man började återigen se att fler bilister på vägarna innebar fler dödsfall. En beräkning från 1989 visar på att 904 personer omkom till följd av vägtrafikolyckor, Sverige sågs nu återigen röra sig mot ett fyrsiffrigt dödstal som år 1966

(MSB,2015).

I takt med en lågkonjunktur och en ökad arbetslöshet i början av 1990-talet började man se negativa konsekvenser. Konsekvenser som kom att påverka både trafiksäkerhetsarbetet men även trafiksäkerhetsverket som organisation i sig i Sverige. Den borgerliga regeringen beslutade under denna tid att trafiksäkerhetsverket skulle upphöra, allt arbete såväl ansvar flyttades senare över till det så kallade vägverket år 1933. Många trafiksäkerhetsstrateger menade på att Sverige behövde något nytt i relation till trafiksäkerhetsarbetet vilket de resonerade utifrån både den ekonomiska kris och lågkonjunktur som ägde rum. Stark misstro för både övervakning, myndighetsförmynderi såväl regler och lagar börjades ta form. Denna misstro blev starkt påverkat och influerat av den dåvarande nyliberala våg som svepte över länder världen över. Många ansåg att en hållbar trafiksäkerhet genom idéer om att en dialog och kommunikation med trafikanterna skulle kunna vara en lösning. En bättre väg för att främja trafiksäkerhetsarbetet än att gå igenom trafiksäkerhetsverkets anda som man tidigare hade gjort. Att en positiv förändring för hela trafiksäkerhetsläget i Sverige på så sätt skulle kunna förbättras. Många menade på att en dialog för att väcka olika värderingar hos trafikanterna i förhållande till säkerhet i trafiken skulle kunna, på ett långsiktigt men effektivt sätt påverka förarens beteende i trafiksituationer. Professor Claes Tingvall anställdes år 1994 som ny trafiksäkerhetsdirektör hos vägverket och han delade inte samma syn som många andra trafiksäkerhetsstrateger för hur Sveriges trafiksäkerhetsarbete skulle bedrivas. Vägverket började utifrån Tingvalls nya argument bedriva ett utvecklingsarbete som bidrog till framtagandet av premorian ”Nollvisionen”. Nollvisionen som i sig har en vision och en ide om ett vägtransportsystem utan hälsoförluster. Politiska förändringar skedde parallellt med detta utvecklingsarbete och hösten 1944 lämnade den borgerliga regeringen över makten och ansvaret till den socialdemokratiska regering som då tog form. En politisk agenda tog också form med hjälp av Ines Uusmann. Uusmann hade ett tydlig fokus på både ny teknik, miljö såväl säkerhet och fick dessutom senare ansvaret för kommunikationsdepartementet. Med hjälp av Ines Uusmann fick Nollvisionen också en politisk anda som senare även blev ett riksdagsbeslut år 1997. Nollvisionen fick nu bli Sveriges riktning för arbetet mot fortsatt väg-och trafiksäkerhet. Nollvisionen har därefter förstärkt både polisens, kommunernas, regeringens såväl riksdagens arbete mot ökat trafiksäkerhet. Nya satsningar för trafikkameror, hastighetsdämpande åtgärder i både landsbygd och på tätbebyggda områden infördes, direkta insatser som också infördes var mitträckesbygge. Andra insatser och åtgärder som utfördes var omdirigeringar i körkortssystemet, ökade sanktioner vid trafikbrott såväl höjda böter som fortkörningsböter vid överträdelse av märkt hastighet. Forskning och åtgärder relaterade till mobilt användning i trafiken var däremot mindre uppmärksammat (MSB,2015).

1.1.2 Olika visioner i förhållande till trafiksäkerhet

Genom tiden har olika synvinklar kring trafiksäkerhet och dess arbete såväl vilken vision man ska agera utifrån diskuterats. Bland annat så har många jämfört den traditionella trafiksäkerhetspolicyn med Nollvisionen, detta blev en viktigt förståelse för att se hur samhället och aktörer tänker i förhållande till risker i trafiken.

Det finns vissa skillnader mellan den traditionella trafiksäkerhetspolicyn och Nollvisionens synsätt. Det traditionella förhållningssättet innebär att antalet allvarligt skadade och antalet döda är ett pris som samhället måste betala för att bevara en hållbar trafiksäkerhet, med andra ord att det i vissa fall måste vara acceptabelt att människor skadas eller omkommer som en konsekvens av en trafikolycka. Jämför man detta med Nollvisionen så indikerar nollvisionens långsiktiga målsättning på att ingen ska allvarligt skadas eller dödas i trafiken oavsett pris till följd av trafikolyckor. Att alla människor mer eller mindre har en omedvetet eller medveten Nollvision, att ingen allvarligt vill skadas eller dö av en trafikolycka. Skillnaden kan alltså ses mellan det långsiktiga målsättningen

med säkerhetsarbetet. Nollvisionen accepterar att människor har en tendens att göra omedvetna såväl medvetna misstag. Olyckor ses också kunna accepteras utifrån Nollvisionen men däremot kommer dess allvarliga konsekvenser inte accepteras. Säkerhetsansvaret ligger helt och hållet på individen i den traditionella säkerhetspolicy, att man alltid kan skuldbelägga och att det alltid kommer vara någon trafikants fel och skyldighet till att en olycka uppstår. Att valet att bli distraherad genom att använda sig av mobiltelefon bakom ratten eller andra orsaker som resulterar till att olyckor uppstår ligger på individens ansvar. Nollvisionen menar isället på att det inte alltid måste vara den enskilda individens fel och ansvar. Att det lika gärna skulle kunna vara systemutformarna för lag såväl vägtrafikens ansvar att olyckor uppstår. Den traditionella trafiksäkerhetspolicy menar på att det alltid kommer vara den enskilda individen som bär ansvaret, att den enskilde individen är den felaktiga länken i vägtransportsystemet till att både olyckor, skador och dödsfall uppstår. Trots förbättringar under åren så kommer mer forskning krävas för att ta fram nya medel och idéer för säkrare vägtrafik. Mer forskning kommer även vara viktigt i förhållande till en ökad befolkning med en ökad mobilanvändning (MSB,2015).

Under 1960-talet så tog läkaren och ingenjören William Haddons forskning om trafiksäkerhet fart, Haddons forskning började även influera andra forskare att undersöka relationen mellan individens beteende och trafik (Ncbi,1980a). Många började ifrågasätta och tänka ett steg längre kring varför människor råkar ut för trafikolyckor trots att säkerheten såväl teknik som design för en säker bil redan existerade. Enligt Ralph Nader som bland annat studerat mycket kring trafiksäkerhet och bildesign under denna tid blev influerad av Haddon. Han började argumentera kring att den främsta orsaken till att trafikolyckor sker beror på brister inbyggda i bilarna, och alltså inte individens kunskaper bakom ratten. På grund av Naders anklagelser och argument försökte många bilindustrier som General Motors undvika stämningar. Bilindustrier försöka försköna och informera att bilen i fallet var säker för kunderna, detta höll i många fall inte som argument. Nader uppmärksammades allt mer och kom på senare tid att bli en så kallad katalysator för ett förstärkt konsumentinflytande. Detta resulterade till att många företag och bilindustrier började utveckla ännu säkrare motorfordon än vad dom redan förespråkade att de hade. Tack vare Haddons och Naders bidrag skedde en breddning på 1970-talet i både utbildning och information i syfte att nå en ökad trafiksäkerhet. Olika program, interventioner, lagstiftningar och preventiva strategier börjades tas fram i syfte att stärka trafikfrågor i relation till trafiksäkerhet. Många började se och förstå vikten med att undervisa om trafikfrågor för att kunna öka trafiksäkerheten. Undervisning som både bidrar till ökade kunskaper för hur både skador och olyckor uppstår och även hur de lättast kan undvikas. Undervisningen utgick ifrån att individer i de flesta fall utgår ifrån sitt eget bästa när risker uppenbarar sig, att fel som begås av människor sker främst på grund av felaktiga handlingar och användning av diverse redskap. Redskap som bland annat mobiltelefon under sin körning samtidigt som man ansåg att fel som misstag, försummelse och slarv var vanliga orsaker till att både skador och olyckor uppstår (Ncbi,1990b).

1.1.2 Riskuppfattning och riskfaktorer

Det även viktigt att kolla på vad en risk i sig innebär och hur olika typer av risker kan skilja sig åt. Säkerhet och risker har båda en subjektiv såväl objektiv ansats, mätbarhet och anda. Subjektiva risker syftar på människans sätt att bedöma och uppfatta risker. En risk ses utifrån en subjektiv synvinkel som en upplevt sannolikhet för att förmodade och oönskade konsekvenser ska inträffa som kan bidra till olyckor. Faktorer som påverkar denna upplevda riskuppfattning kan vara faktorer som att köra bil vilket är en aktivitet där oönskade konsekvenser har en tendens att ofta uppstå. I relation till trafiken så har individer som kör ett fordon oftast en tendens att underskatta risker vilket oftast bidrar till att större risker och konsekvenser uppenbarar sig. Samma sak gäller vid mobilanvändning i trafiken, vissa förare anser sig själva ha fullständig uppmärksamhet på sin

körsituation trots användandet av mobiltelefon bakom ratten vilket är felaktigt. Det är att överskatta sin egen förmåga att kunna förutse och vara beredd på risker och konsekvenser som kan uppenbara sig trots att man är distraherad. Huruvida vem som anses ha bäst koll i relation till trafiksäkerhet kan diskuteras. Experter anses generellt sett ha bättre koll på trafikläget för att kunna bedöma objektiva risker korrekt än andra utan några influenser av expertis. Denna skillnad i experters såväl vanliga människors riskuppfattning skapar i sig både motsättningar. Motsättningar mellan samhällets och individens perspektiv kring vad som bör göras när risker såväl osäkerheter uppenbarar sig. En maktobalans där frågor kring vems ansvar det kommer bli att uppnå en ökad säkerhet och begränsa risker. En konsekvens av detta kan ses i relation till faktiska (objektiva) risker, det vill säga att om en risk uppenbarar sig så kan risken betraktas som relativt liten av individen och motivationen att undvika risken minskar. Experter ser risken som något mycket större och motivationen till att börja agera ökar. Till exempel i relation till trafiksäkerhet och bilkörning, många upplever att risken att själv vara med om en olycka som relativt låg om man har en säker bil. Experter menar istället på att faktiska risker finns och kommer mötas av individen oberoende om individen kör en så kallad säker bil eller inte. Experter menar också att faktiska risker kommer uppenbara sig beroende på hur individen har i avseende att möta risken. Till exempel om individen har i avseende att köra över hastighetsbegränsning eller använda sig av mobiltelefon bakom ratten, risken att vara med om en olycka kommer då öka avsevärt trots en säker bil. Samma sak gäller om föraren tror sig ha fullständigt kontroll på sin körförmåga trots att hastighetsbegränsningen överskrids. Under 1982 presenterade professorn Gerald JS Wilde en teori om riskkompensation (Risk Homeostasis) som utgår ifrån att människor har en tendens att ta ut en så kallad ökad säkerhet. Att många väljer att köpa sig en dyrare bil i tron om att den ska vara säkrare och samtidigt tillåter föraren att kunna köra mer riskfyllt än tidigare, som att köra över hastighetsbegränsningen. Att människor med andra ord tenderar till att anpassa sitt riskbeteende och handlingar i förhållande till upplevda risker. Är risken att bli tagen av polis låg kör vi fortare, är risken att bli tagen istället hög så tenderar vi till att sänka hastigheten. Många förare kan välja att använda mobiltelefonen om de anser att trafikläget tillåter det eller om de precis kört förbi en säkerhetskontroll. Individer utgår ifrån sitt egna omdöme om riskens karaktär och utifrån den agerar. Förare borde istället låta interaktionen vara avgörande och utifrån den agera för att möta en potentiell risk som kan uppenbar sig. Det kommer dessutom vara avgörande huruvida individen väljer att skilja på potentiella faror och reella faror eftersom detta kommer spela en avgörande roll om en olycka kommer inträffa eller inte. Oftast ses det vi värnar om som något vi väljer att skydda, det innebär att vi har en tendens att öka vårt omdöme, medvetenhet och förståelse i relation till olika typer av risker istället för att ta chansningar som kan innebära konsekvenser och förluster. Har en individ erfarenhet av släkt eller vänner som varit med om en trafikolycka är sannolikheten låg att individen väljer att själv använda sig av kommunikationsverktyg bakom ratten under sin körning om det var orsaken (MSB,2015).

En viktig riskfaktor som kommer påverka antalet vägtrafikolyckor är huruvida föraren är fokuserad eller distraherad under sin körning. Källa till distraktion kan vara många men vanligast är det en faktor som sker internt i fordonet som att knappa på radion eller i telefonen. Externa riskfaktorer är faktorer som sker utanför fordonet som kan bidra till distraktion, till exempel människor vid sidan av vägen eller skyltar. En tillväxt av mobiltelefonanvändning har generellt sätt ökat kraftigt i våra samhällen vilket bidrar till oro för många beslutsfattare. Detta är en orosfaktor som forskning dessutom vet lite om eftersom insamlad data huruvida en olycka berodde på en distraktions faktor som mobiltelefon vanligtvis är okänt. Det är något som man vanligtvis inte kollar upp vid inträffade olyckor. Att mobiltelefon generellt sätt distraherar en individ såväl förare är det inga tvivel om. Använder man en mobiltelefon så tar man per automatik ögonen bort från en annan aktivitet, ens sinne kring tidigare aktivitet så som att kolla på vägen och dess rådande omgivning tappar då sitt fokus. Knappar man på mobiltelefonen så tar föraren dessutom bort händerna eller handen från ratten vilket i sig är ett stort orosmoment och riskfaktor. Mobilanvändning under körning bidrar till

något som kallas för kognitiv distraktion som påverkar förarens körbeteende. Reaktionsstiden vid inbromsningar såväl trafiksignaler ökar drastiskt samtidigt som föraren kommer ha det svårare att hålla sig inom sitt körfält och hålla avstånd till bilar framför. Medvetenheten kring sin körning och körsituationen generellt sätt försämras alltså avsevärt. Att sms:a under körningen ses som det moment som har störst riskfaktor och negativ påverkan på förarens körbeteende (WHO,2011).

Unga förare ses som mer riskbenägna och oftare tenderar till att använda sig av mobiltelefon under sin körning jämfört med äldre förare. Detta beror mycket på yngres relativa oerfarenhet bakom ratten jämfört med äldre förare med längre erfarenhet. WHO:s rapport från 2011 "Mobile phone use: a growing problem of driver distraction"(WHO,2011) har genom sin undersökning hävdad att studier kommit fram till att en förare kommer ha fyra gånger större sannolikhet att vara med om en trafikolycka om föraren är distraherad. Distraktion som till exempel uppstår som en konsekvens av att använda sig av en mobiltelefon under sin körning. Skulle sannolikhet vara låg för att en trafikolycka ska inträffa måste föraren ha sitt fullständiga fokus enbart på sin körning och inget annat (WHO,2011).

Forskning pågår kring risken att använda mobiltelefon vid körning men lite forskning kring hur man ska lösa detta problem är studerat. Många länder jobbar mer med kända metoder för att öka trafiksäkerheten. Kontinuerliga kontroller för att se om säkerhetsbälten används, nykterhetkontroll och hastighetskontroll ute på vägarna. Många länder jobbar även med att försöka identifiera risker som oftast framträder i relation till olyckor som en konsekvens av mobilanvändning i trafiken men mer forskning krävs även här. Många länder har tillämpat lagstiftning i förhållande till mobilanvändning i trafiken och valt att kontrollera om lagstiftningen följs genom stark tillsyn. Många länder jobbar också med att försöka förstärka kommunikationen mellan samhället och allmänheten genom undervisning och kampanjer. En förstärkt kommunikation som har i syfte att öka allmänhetens medvetenhet såväl kunskap om vilka faror och risker det finns av att använda sig av mobiltelefon bakom ratten. Man har även valt att betona påföljderna av ett oacceptabelt körbeteende i relation till överträdelse av lagen. Vissa länder och företag har även infört en företagspolicy som är tänkt reglera anställdas beteende i relation till mobilanvändning i trafiken. Tekniska lösningar som till exempel applikationer är annat som många länder valt att erbjuda förare. Applikationer som har i syfte att koppla samtal och inkomna sms till röst- och sms kommunikations services när appen känner av att bilen och föraren är i rörelse (WHO,2011).

Trots dessa tillämpningar för att uppnå en bättre trafiksäkerhet har effektiviteten inte beräknas som tillräckligt för att reducera problematiken helt. Huruvida lagstiftning påverkar mobilanvändning bakom ratten är det lite forskat om, det ses ändå som ett område som kommer vara nödvändigt att forska mer om för att kunna lägga en samlad bedömning för potentiella reducerings åtgärder i både nutid och framtid. En växande mobilmarknad och mobilanvändning ses kunna öka problemet med mobilanvändare i trafiken globalt sett, detta är något som världens alla regeringar kommer vara tvungna att jobba mer effektivt emot. Regeringar måste bli mer proaktiva och arbeta med förebyggande insatser samtidigt som de kommer behöva effektivisera bevakningen av detta växande problematiska trend. Genom att bevaka detta kommer bevis för att en reduktion måste ske bli tydligare och kunna tas fram. Detta underlag skulle även kunna resultera till att politiska beslut lättare kommer att kunna tas i framtiden. Beslut som alltså kommer kunna grundas i fakta och vetenskap och inte enbart i teorin (WHO,2011).

Trafikolyckor påverkar alla åldersgrupper och enligt statistik så dör omkring 1,3 miljoner människor varje år och cirka 50 miljoner människor beräknas skadas i en trafikolycka. Olyckor påverkar både individer, familjer, släkt och vänner men även nationer och dess ekonomiska tillväxt enormt. Yngre människor mellan åldrarna 15-29 år anses ha en större tendens att vara inblandad och omkomma i trafikolyckor än äldre förare. Denna trend ses som den nionde ledande dödsorsaken

globalt sett och enligt statistik kommer denna trend troligtvis öka fram till år 2030. Skulle denna trend öka fram till år 2030 skulle det resultera till att bli den femte ledande dödsorsaken, en trend nationer världen över behöver ta på allvar, bevaka och arbeta emot. Den ökande motoriseringen i låg och medelinkomstländer kräver också förbättrade strategier och åtgärder för att nå en säkrare trafikmiljö. Vetenskaplig forskning visar på att en överdriven och otillåtlig hastighet i trafiken är något som bidrar till olyckor, skador och dödsfall. Avsaknad av säkerhetsbälte, motorcykelhjälpl och barnstolar är några av de andra större anledningar till att både olyckor, skador och dödsfall uppstår. Distraction i trafiken tillhör också en av de större problem som många politiker såväl beslutsfattare världen över känner oro kring och försöker arbeta mot. Denna distraction ses alltså vara ett resultat av en ökad användning av mobiltelefoner såväl annan kommunikationsutrustning hos föraren under färd. Mobiler vars bidrag har en tendens att påverka och avleda en förare och dennes beteende under färd, det är en riskfaktor och ett problem där till och med länder med störst trafiksäkerhetsrekord har svårt att omfatta och arbeta emot (WHO,2011).

För att förstå bakomliggande orsakssamband till varför distraction i sig kan innebära fara för en själv och andra i trafiken kommer det vara nödvändigt att kolla på och försöka förklara begreppet i sig.

Distraction är ett svårdefinierat begrepp som har i sin benämning en tendens att kunna tolkas och påverkas av många olika anledningar. Distraction som begrepp brukar oftast ses som en avvikande uppmärksamhet från en befintlig aktivitet och uppmärksamhet. Distraction hos en förare påverkar förarens tillfälliga uppmärksamhet och denna uppmärksamhet ses kunna fördelas i något som kommer att kallas för primära och sekundära grupper. En primär grupp där förhållanden kommer kopplas till körningen i sig och en sekundär grupp där olika förhållanden inte kommer kunna kopplas och relateras till förarens körning. En förare som använder och kommunicerar med hjälp av en mobiltelefon under sin färd kommer ständigt använda sin kognitiva förmåga. Genom att aktivt tänka på någonting annat än sin körning kommer föraren börja analysera och utifrån analysen kommer körningen påverkas, detta kopplas till en primär uppgift. Denna påverkan kan i sin tur bidra till en situation och ett beteende som bidrar till att både försämra förarens reaktionsförmåga, situationella beteende och beslutsfattande, detta kopplas till en sekundär grupp (WHO,2011).

Denna distraction hos en förare ses kunna fördelas och förklaras med hjälp av flera typer av distraction. Visuell, fysisk, auditiv och kognitiv distraction. En visuell distraction där förarens körförmåga kommer påverkas genom att föraren tittar bort ifrån vägen och sin pågående körmedvetenhet. En fysisk distraction uppträder när en förare väljer att knappa på mobilen, ratta på radion eller knappa på GPS:en under färd. En distraction som alltså kommer påverka förarens förmåga att inte kunna hålla i ratten samtidigt och korrekt. En auditiv distraction är när en förare väljer att höja musiken på radion eller på mobilen vid inkomna samtal eller för musikens skull. Denna distraction kan bidra till att föraren går miste om viktiga signaler och maskerar annat viktigt ljud från till exempel ambulans eller polis. En kognitiv distraction är när föraren reflekterar över ett samtal via en konversation på telefonen istället för att ha sin medvetenhet och fokus på vägsituationen (WHO,2011).

Efter att fått en ökad förståelse,översikt och kunskap över hur trafiksäkerheten sätts ut genom tiden fram tills idag, vad riskuppfattning och riskfaktorer innebär såväl att det finns olika versioner av trafiksäkerhet och dess roll kan vi nu förstå att mobilförbud i trafiken är ett problem. Ett problem som kommer vara viktigt att fortsätta studera då det påverkar trafiksäkerheten i allmänhet på många sätt.

1.2 Syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka om den nya lagen om mobilförbud i trafiken är effektiv vilket kommer ske genom en enkätundersökning på Facebook. Studien kommer bland söka svar genom valda teorier som avskräckande teori, beteendevetenskaplig teori för skadeprevention, teori om socialt lärande såväl teori om rationellt val. Dessa teorier har valts ut i syfte att bidra till en ökad förståelse över valet en förare väljer, att använda mobilen när man kör eller inte. För att tydliggöra problematiken ytterligare kring mobilanvändning i trafiken så har tidigare forskning tagits fram. Tidigare forskning som ger god bakgrund genom såväl bilismens utveckling i Sverige till nollvisionens betydelse fram till idag. Bakgrunden har tre delrubriker (Trafiksäkerhet i tid och rum, olika visioner i förhållande till trafiksäkerhet och Riskuppfattning och riskfaktorer). Detta är delrubriker som jag valt att ta med för att få en bakgrundsbeskrivning av problematiken som senare ska kunna smalna av till syftet såväl frågeställningen för examensarbetet. Den 1 februari 2018 trädde lagen om mobilanvändandet i trafiken i kraft och denna studie syftar till att söka svar på hur den upplevs.

För att få fram data att analysera så har en enkätstudie genomförts vilket har gjort i syfte att få en mer detaljerad och mer berikad bild över förarens val att använda mobiltelefonen under färd. Jag har valt att fördjupa mig och lyfta fram denna problematik dels på grund av att intresset för både beteende, lag såväl trafik är stort. Relaterade risker med ett riskfyllt beteende är dessutom viktigt och nödvändigt att kolla på då mobilanvändning i trafiken har blivit en normal och vardaglig företeelse hos många förare idag. Med denna studie hoppas jag på att jag själv såväl läsaren får en mer fördjupad bild och förståelse över problemets allvarlighet. Mina förhoppningar för denna studie är även att den ska bidra till beteendeförändring för de förare som idag använder sin mobiltelefon bakom ratten.

1.3 Frågeställning

Upplever unga bilförare att den nya lagen om mobilförbud i trafiken är tillräckligt effektiv?

1.4 Uppsatsens struktur

Jag har på ett fördjupat sätt gått in på teorier och tittat på anledningar bakom ett riskfyllt beteende med att använda mobiltelefon bakom ratten som förare. Olika teoretiska perspektiv i relation till problembilden finns alltså med. I relation till detta har en enkätundersökning gjorts där uppsatsen blivit berikad på svar för att en analys av undersökningen ska kunna göras. Slutligen har resultatet diskuterats och en slutsats av studien har gjorts. En slutsats som sammanfattar studiens viktigaste punkter i relation till problemet, mina frågeställningar, teorier och det färdigställda statistiskt beskrivande resultatet utifrån enkätundersökningen.

Bakgrund är en presentation av de fakta som tagits fram under arbetets gång och som är relevant för frågeställningarna uppsatsen har i syfte att besvara. Teoriavsnittet har utgångspunkter med relevans för undersökningen och har valts ut i relation till bakomliggande orsaker till varför ett val eller ett beteende väljs framför ett annat. Metoddelen beskriver vilken metod och tillvägagångssätt som används för att besvara uppsatsens frågeställning. Metoddelen finns med som ett hjälpmedel för läsaren för att förstå på vilket sätt frågeställningen har blivit besvarad och utifrån vilket analysverktyg som används. En Analys/Resultat del presenterar uppsatsens undersökning och resultat vilket har skett utifrån sammanställningen av enkätundersökningen. Efter Analys/Resultat delen kommer Slutsats/Diskussions delen som summerar resultaten utifrån enkätundersökningen och uppsatsens frågeställning, där uppsatsens viktigaste delar och resultat dessutom lyfts fram. Källförteckning finns i slutet av uppsatsen i syfte att klargöra vilka källor som används i syfte att underlätta för läsaren att ta del av informationen vid bland annat eventuell fortsatt undersökning.

Uppsatsen har följt Harvardsystemet med källhänvisningar och litteraturreferenser löpande i texten.

2. Tidigare forskning och teori:

2.1 Beteendevetenskaplig teori för skadeprevention

Beteendevetenskaplig teori för skadeprevention är viktigt att undersöka för att förstå anledningar och orsaker till varför man väljer ett riskfyllt beteende. Ett beteende som att använda mobiltelefon bakom ratten som med största sannolikhet kommer bidra till att både föda och stärka risker och öka skadeansatsen vid trafikolyckor avsevärt.

Ett tvärvetenskapligt perspektiv för att undvika skador krävs för att nå internationella mål för att minska hälsoförluster. Vare sig skadan är orsakad oavsiktlig eller avsiktlig hos individen eller påford från omgivningen eller andra så har dessa orsakssamband något gemensamt. Detta har med ett beteende att göra och ses kunna vara förebyggande det vill säga ska kunna förebyggas med rätt skadeförebyggande strategi. Det har tidigare varit brist på vetenskaplig uppmärksamhet i relation till determinanter. Det vill säga förståelsen kring motiv, drivkraft och avgörande såväl bestämmande faktorer vid orsak av ett skaderelaterat beteende, ett beteende som att använda kommunikationsverktyg som mobiltelefoner bakom ratten när man kör (Citeseerx,2003).

Determinanter kan ha en positiv såväl negativ innebörd i sin karaktär, det vill säga riskökande eller skyddande och kan även vara så kallade distala som ligger långt ifrån individen som lagstiftning. Determinanter kan även vara proximala det vill säga ligga nära individen som något som förhåller sig till individens närmiljö. Att främja ett hälso- och ett säkerhetsfrämjande samhällsarbete är inte alltid lätt eftersom de har en tendens att påverkas av bestämningsfaktorer. Bestämningsfaktorer som anses icke- påverkbara är faktorer i förhållande till kön och ålder och faktorer som kan påverka säkerhetsarbetet är faktorer inom ramen för olika miljöförhållande såväl livstilar. Både icke- och påverkbara bestämningsfaktorer håller samman vilket innebär att det är svårt att skilja dem åt, båda innehåller olika aspekter av en och samma samhällsutveckling. Det är viktigt att undersöka vad som driver en riskutvecklingen framåt och vilka faktorer som kan tänkas påverka ett säkerhetsfrämjande samhällsarbete och utveckling. Även vilka bestämningsfaktorer som kan tänkas påverka och vilka faktorer som inte kommer att påverka ett säkerhetsarbete kommer bli en viktigt förståelse (MSB,2015).

Vetenskap och tidigare forskning har fokuserat mer på förenklade antaganden, att förändra skadans karaktär skulle bidra till att förändra individens motivation till val av beteende som att använda mobiltelefonen bakom ratten. En förändring som skulle kunna bidra till att antagande och bemötande av en risk skulle tas på större allvar. Skulle skadan vid en handling visas bli stor skulle beteendet sannolikt förändras. På senare tid har forskare noterat i vikten att istället förbättra individers beteendeinterventioner i förhållande till risker och skador. Vikten att istället lägga fram god bakgrund i relation till skador och hälsa, det vill säga att lägga fram bättre empirisk data om beteendeinterventioner såväl teorier och ramar skulle bidra till att individens skadeförebyggandet beteende ökar. Beteendevetenskapliga metoder anses kunna få individen mer upplyst kring skador och risker som generellt skulle kunna bidra till ett bättre riskbeteende och medvetenhet hos individen. En upplysning som ökar förståelsen för förare kring vilka risker det finns med att använda mobilen bakom ratten. Förändringar i skadeprevention är viktigt för att både skapa kontroll och för att förebygga framtida skador och risker. Det sägs finnas ett aktivt såväl passivt beteende hos individen. Passivt beteende där individen förlitar sig på sin omgivning att göra risk och skadeförebyggande åtgärder för skydd och säkerhet. Det aktiva beteende kräver eller uppmuntrar istället individer att själva ta en aktiv roll för risk- och skadeprevention i sin närmiljö fullt av risker. Huruvida ett beteende är passivt eller aktivt så kommer korrekt och god kunskap om potentiella

skador såväl risker vid mobilanvändning i trafiken vara en viktig och avgörande förståelse. Det förekommer en rad motsättningar och oenighet i respektive tillvägagångssätt och metod vilket kan ifrånhäva ett offerbeteende. Ett offerbeteende där individen kan ha ett visst påstående och skylla ifrån sig när risken eller skadan inte anses kunnat förebyggas eller skapas av individen själv, som att en olycka berodde på en annan förarens distraktion vid mobilanvändning bakom ratten. Det finns därför ett stort behov av aktiva såväl passiva strategier och det ses sällan som möjligt att uppnå en god skademinskning utan att vissa beteendemönster hos individer själva kommer förändras. Det går med andra ord inte att undvika skador utan mänsklig anpassning. Yngre barn behöver till exempel sitta i barnstol och bära säkerhetsbälte när de åker bil. Det är föräldrarnas roll att se till att barnstolen finns, är korrekt monterad och att säkerhetsbältet används. Det kommer med andra ord alltid finnas och krävas förändringar och åtgärder i beteendemässiga komponenter för att skadeprevention ska uppnås vilket dessutom kommer kräva en aktiv individuell insats. Ett tydligt exempel kring detta finns motiverat i relation till trafiksäkerhet (Citeseerx,2003).

Här är det tydligt att tidigt beskriva farorna vid ett felaktigt trafik- och riskbeteende. Trots att bilen anses vara säker eller att förare inte tror sig distraheras av mobilanvändning vid sin körning, att föraren anser sig själv ha en god kompetens, utbildning, erfarenhet och tycks ha kontroll över sin körning så kommer individen alltid ha en aktiv roll att bevisa detta. För att bevisa detta kommer förare ständigt behöva se över och tillhandahålla aktiva säkerhetsåtgärder för skador och riskreducering. Föraren och passageraren som alltid använder säkerhetsåtgärder som säkerhetsbälte kommer trots detta inte kunna förlita sig på att skador eller olyckor inte kommer att inträffa. Det kommer vara beteendet vid framförandet av fordonet och på vägarna som kommer spela stor roll såväl andra trafikanter trafikbeteende. Både pedagogik och politiska inventeringar och insatser med fokus på livsstilsförändringar ses kunna spela stor roll i relation till skadeförebyggandet och riskmedvetenheten i bland annat trafiken. Staten bör aktivt informera sina medborgare om vilka skador och risker det finns i relation till trafiken såväl vilka lagrum som gäller. Även stödjande väljare inom politiken kommer kunna identifierats genom goda grunder av god kommunikation mellan politiker och medborgare. Medborgarna kommer därpå ha möjligheten att underlätta processen att ta fram nödvändig och bearbetad lagstiftning för såväl skadeförebyggande arbetet och för säkerhetskontroll.

För att uppnå en så optimal säkerhet som möjligt kommer beteendeförändring krävas även för de parter som också tillverkar verktyg människan kan ha användning av. Verktyg som bland annat motorfordon ,leksaker och kommunikationsutrustning som mobiltelefoner. Det kommer också krävas beteendeförändring och åtgärder hos beslutsfattare som både reglerar lagstiftningen och som har mandat för att kunna ta fram och arbeta förebyggande. Lagstiftning som kan hjälpa till att skapa en säkerhetsram där individer ska hålla sig inom för att inte påverka andra eller en själv negativt, till exempel i förhållande till trafikfrågor där trafikolyckor kan bli en konsekvens av ett otillåtet beteende. Lagstiftning kommer också behöva underhållas för att upprätta ett så acceptabelt säkerhetsbeteende som möjligt vilket kan ske vid till exempel kontroll av polis. Fler poliser på vägarna som har tillsyn och kontrollerar mobilanvändandet bakom ratten kan avskräcka förare och bidra till att dessa kommunikationsverktyg inte används (Citeseerx,2003).

Miljö, biologi och beteende integrerar ständigt och dynamiskt med varandra vilket även påverkar vårans hälsa och välbefinnande i hög grad. Denna så kallade växelverkan är ett fenomen som ständigt förändras över människans livscykel och påverkas utifrån både samhällsnivå och individnivå. Dessa nivåer kommer i sin tur ha inflyttande på hälsan genom diverse faktorer, faktorer som både bidrar till att skapa både problem såväl möjligheter. USA är ett exempel där man uppnått förbättrade hälsoeffekter genom att minskat dödsfall i trafiken. Denna minskning skedde främst genom befolkningsbasis och genom interventioner på flera nivåer. Genom att förändra den sociala och fysiska miljön och införa en bättre lagstiftningspolitik såväl utbildningsprogram kunde man se

att körningsbeteendet förändrades. En förändring som kom att på senare tid att minska hälsoproblematiken. Den ekologiska modellen är en bra modell som både ger en översikt över livscykel och ger nytta. Nyttan är att både kunna utveckla ett förebyggande beteende och program såväl beskriva påverkade faktorer vid en handling som mobilanvändning i trafiken (Citeerx,2003).

Utöver integrationen mellan miljön, biologin och beteendet anses åtta faktorer finnas som ses påverka variationen av ett mänskligt beteende som att använda mobiltelefon i trafiksituationer. Den första förknippas med intentioner vilket individen ses utföra och ha en avsikt att utföra ett specifikt beteende. Den andra faktorn förknippas med miljörisker där individen inte ser några miljöhinder att utföra sitt beteende. Den tredje kopplas vanligtvis till kunskaper vilket individen ses ha de färdigheter som krävs för att överhuvudtaget kunna utföra sitt beteende. Den fjärde förknippas med resultat vilket innebär att individen ser till fördelarna framför nackdelarna för sitt beteende, att fördelarna uppväger nackdelarna. Den femte förknippas med sociala normer varav individen uppfattar ett normativt tryck för att utföra sitt beteende på än att låta bli. Den sjätte handlar om självstandarder, där individens självbild eller värderingar överensstämmer med individens uppfattning och uppträdande av ett specifikt beteende. Den sjunde syftar på känslomässiga reaktioner, där individens emotionella reaktion på att utföra ett beteende ses mer som positivt än negativt. Den åttonde och sista faktorn som ses påverka variationen av ett mänskligt beteende är självverkan, där individen har en tendens att uppfatta att denne har förmågan att utföra ett beteende utifrån olika omständigheter. Dessa är faktorer som kommer påverka föraren huruvida mobilen kommer plockas upp och användas bakom ratten eller inte (Citeerx,2003).

De tre första faktorerna intentioner, miljörisker och kunskaper ses och betraktas alltså som tillräckliga och nödvändiga för att kunna utföra ett specifikt beteende. De återstående fem faktorerna ses som modifierade variabler som senare kommer att påverka individens avsiktsriktning. Som vi nu kan förstå så har forskning i relation till beteende vid skadeprevention en avgörande betydelse. En betydelse huruvida potentiella risker och skador kommer uppenbara sig hos individen som förarens val att använda mobiltelefon eller inte bakom ratten (Citeerx,2003).

2.2 Rationellt valteori

Sociala fenomen hos individen kan förklaras utifrån en rationellt valteori, en teori som anses påverka de val man väljer och agerar utifrån. Denna teori ses kunna hjälpa till att öka förståelsen kring individens handlingar som att använda mobiltelefon under sin färd. Rationell valteori bygger på att aktören förutsägs välja att handla utifrån vad han/hon tror sig ge vinning för en själv. En viktig förståelse för att kunna se och avgöra varför en förare väljer använda sin mobil bakom ratten. En individ som väljer att handla utifrån ett alternativ där han/hon tror sig ge ett socialt utfall som sägs optimera individens preferenser under utformade begränsningar som ses som subjektiva. Det finns fem kritiska element i detta antagandet: nytta, tro, alternativ, begränsningar och sociala resultat. Begränsningen ses kunna försvåra individens val på två sätt vilket kan förklaras som att begränsningar i sig gör även möjliga alternativ omöjliga att utföra. Detta kan i sin tur relateras till olika typer av förbud. Till exempel så kommer inte en individ kunna köpa ett hus om dennes budget ligger under kostnaden för huset pris totalt sett. Röker individen så kommer denne inte få röka på platser där rökning är förbjudet, alternativet att villigt bryta mot regeln kommer däremot alltid finnas tillgängligt. Samma sak gäller vid mobilanvändning. Trots att begränsningar för ett visst handlande och alternativ finns som budget eller tillgång till mobiltelefon, är det svårt att kontrollera att denna begränsning inte överskrids. Den andra begränsningen som ses kunna försvåra individens val är att kostnader(nackdelar) såväl nyttor(fördelar) ständigt förändras. Till exempel så kan priset

på huset drastiskt öka i värde eller så kan priset på cigaretter stiga vilket bidrar till att kostnaden för att röka blir högre. Samma sak gäller om alternativ kommunikation som handsfree blir en begränsning att införskaffa hos föraren, budgeten kanske inte tillåter detta inköp eller att kostnaden för handsfree ökat. Detta är ett subjektivt fenomen vilket aktörens tro på världen och de begränsningar som medföljer är av en subjektiv karaktär, det vill säga inte objektiv som påverkar individens val av alternativ. Trots denna sanning är inte subjektiva begränsningar oberoende av objektiva begränsningar. Subjektiva begränsningar påverkas av bland annat sociala resurser som pengar, kraft, aktualitet, privilegium, tillgångar och prestige. Sen påverkar också individens handlingar genom integration och påverkan utifrån andras val och handlingar. Med andra ord så kan andra aktörers val bli ett subjektivt hinder för en aktör och vice versa. Tidigare upplevelser kan ses spela roll, till exempel om en närstående varit med om en olycka vid ett resultat av distraktion på grund av mobilanvändning bakom ratten. Med hjälp av en så kallad spelteori kan interaktionen mellan människor lättare kunna förstås. En spelteori ses som ett analytiskt verktyg som lättare kan hjälpa till att studera relationen och interaktionen mellan aktörer. Utgångspunkt och där fokus kommer ligga i att söka maximering av vinst och minimering av förlust. Fångarnas dilemma är ett exempel som kan beskriva denna teori vilket menar på att om två fångar anger varandra för brott så åker båda dit, är det ingen som anger någon så kommer de gå fria. Om bara den ena anger den andra kommer den andra åka dit vilket kommer bidra till förlust, den som angav kommer istället belönas med vinst och vice versa. Människan kan alltså förklaras att alltid ha fokus på sin egen nyttomaximering. Ett alternativ till detta för att uppnå nyttomaximering för båda parter är att försöka informera om nackdelarna vid kommunikationsverktyg bakom ratten, att detta bidrar till en distraktion som kan bidra till svåra olyckor och skador (Sociopedia,2013).

Individen rankar dessutom sina handlingar och möjliga sociala resultat utifrån hans/hennes verktyg. Om ett alternativ ses som möjligt att välja så kommer det bli det alternativ som kommer att bli valt eftersom det är det alternativ som kommer ge bästa möjliga utfall och nytta för individen. Som tidigare nämnt kommer utomstående faktorer påverka individens val av handling. Alltså är individens alternativ aldrig statiska, alternativen och valen aktören han handla utifrån kommer alltid ha en tendens att förändras i takt med ny information om världen. Till exempel om en brand skulle utlösas på en biograf, individens alternativ att undkomma fara kommer då bero på andra aktörers val av handling. Skulle alla välja att springa mot nödutgången samtidigt skulle trängsel uppstå. I förhållande till information kan spelet poker och schack nämnas. Schack indikerar på att båda aktörerna har tillgång till samma information vilket skiljer sig ifrån poker. I poker är tillgången till den totala informationsbilden redan uppdelad mellan aktörerna. Detta alternativ är utifrån en framåtriktat rationellt valteori där alternativen hos individen är framåtblickande, där individen alltså väljer alternativ genom att förutsäga det sociala resultatet av sitt val och handlande. Resultatet kan alltså skilja sig från den förutspådda händelsen och mycket kommer bero på andra individers förhoppningar, val och handling vid alternativ. Den andra typen av rationell valteori har mer fokus på ett bakåtriktat perspektiv där individen försöka lära sig från det förflutna, det vill säga tidigare val av alternativ och handling samt vilket utfall de fick. Om det tidigare alternativet fick ett utfall av en typ av belöning är det inget som direkt motstrider aktören att välja samma alternativ igen. Benägenheten att välja samma alternativ blir nu desto högre än tidigare. Samma sak sker om alternativet man tidigare valt skulle ha bidragit till ett negativt utfall och resultat, benägenheten att välja samma alternativ kommer istället bli lägre. Mycket av detta kommer spela roll huruvida information förmedlas eller inte, information om bland annat risker med mobilanvändning i trafiken och vilka konsekvenser det kan få (Sociopedia,2013).

Ett socialt dilemma kan förekomma utifrån en ackumulering av aktörers rationella val. Underbudet av offentliga varor är en annan typ av ackumulering av rationellt val där oavsiktliga konsekvenser och social irritation kan uppkomma hos aktörer. Till exempel i relation till trafiksäkerhet kommer

fungerande trafikljus behöva finnas och fungera för att inte olyckor och skador ska inträffa. Här har även invånarna en chans att bidra genom att styra upp en social rörelse i förhållande till sina intressen. Med hjälp av en rörelse kan invändare lättare sätta press på beslutsfattare och kommuner att installera skadeförebyggande åtgärder som trafikljus. Skulle installation av trafikljus genomföras skulle alla aktörers användbarhet och säkerhet kunna belönas. Skulle installationen inte genomföras skulle detta kunna bero på att andelen av fördelar med offentliga varor oftast har en tendens att minska i relation med ökning av en gruppstorlek, samtidigt som kostnaden för en organisation att utföra en installation skulle öka. Alltså så skulle en efterfråga på bland annat strängare lagstiftning och kontroll på till exempel mobilanvändning i trafiken kunna bidra till en ökad trafiksäkerhet. En ökad trafiksäkerhet vid ett resultat av minskad mobilanvändning bakom ratten (Sociopedia,2013).

En annan sak som kan bli ett resultat av många aktörers val och handlingar är att något bli en norm. En social norm där aktörer känner en skyldighet att utföra ett visst beteende eller att detta beteende ses vara tillåtet eftersom andra väljer att handla på ett visst sätt. I relation till trafiksäkerhet och mobilanvändning bakom ratten är detta ett stort problem och en problematik som måste forskas och informeras mer om (Sociopedia,2013).

2.3 Avkräckningsteorin

Förhoppningsvis kan lagstiftning avskräcka människors val av handling som att använda sin mobiltelefon bakom ratten.

En avskräckande doktrin har alltså en tendens att styra människors val av alternativ och handling. En avskräckande teori med bakgrund ifrån klassisk kriminologi med fokus på en filosofi och beteende. En filosofi mot brott i relation till mänsklig handling och ett beteende som påverkar rationella beslut hos aktören. Enligt avskräcknings teorin kommer lagrum och straff mot brott och annan kriminell verksamhet kunna avskräcka människor från att välja alternativ som motiverar för att utföra en kriminell handling. Strafflagstiftning är i sin tur ett incitament för att få medborgare i allmänhet att undvika brott genom att påverka ett individuellt beteende som att använda sin mobiltelefon under sin körning. Att påverka individers beteende genom att lägga fram valet att välja mellan bland annat fängelse eller böter vid brott ses som effektivt. Lika viktigt är det att förmedla, informera och vara tydlig om att undvika brott lönar sig, att alternativet att undvika en kriminell handling innebär att individen inte kommer behöva straffas. Det finns en kritik om att fängelsestraff nödvändigtvis inte alltid kommer avskräcka individen till fortsatt kriminalitet. Många som har suttit i fängelse har under sin fängelsevistelse fått en större kriminell umgängeskrets, vissa aktörer har dessutom fått sig större kunskaper om olika typer av brottsliga handlingar. Att kriminella lär sig av andra kriminella aktörer är inget ovanligt. Samma sak gäller vid mobilanvändandet, kommer man undan med ett riskfyllt beteende som att använda sin mobiltelefon bakom ratten som förare så kan denna handling fortsätta. Det som ses som positivt är att de flesta straffade ser sitt brott som något som inte var värt mödan. Många är ifrån familjen under sin strafftid samtidigt som det kommer bli svårare att både skaffa bostad och jobb när man fått stämpeln som kriminell. Kopplar vi detta till teori så ses den differentiella förstärkningen som något som antingen belönar eller bestraffar aktörens beteende i både tid och rum. En stämpling som kriminell kan till exempel vara en konsekvens och bestraffning vid en kriminell handling som både ses följa aktören i både nutid och framtid. En stämpling som både indirekt och direkt jobb såväl bostadansökningar. Att bli stämplad som kriminell kan kraftigt försvåra integrationen och knytt punkten vid nya mänskliga kontakter såväl nya umgängeskretsar. Det finns även så kallade inlärning såväl beteendepprinciper kopplat till ett kriminellt beteende och handling. Detta ses påverkas genom vald umgängeskrets där aktörer lär av andra aktörer med kriminell bakgrund. Ett rationellt val utifrån individen där alltså ett generellt beteende från andra aktörer ses påverka individens generella beteende och val av handling

(Scholarlycommons.law.northwestern.edu,1990).

Det ses dessutom finnas en koppling mellan social inlärningsteori och den avskräckande teorin. En avskräckande teori ses kunna hjälpa aktörens sociala inlärningsbeteende att inte handla på ett visst sätt om man inte vill bli straffad. En inlärning av ett socialt beteende kan även få avskräckningen i sig att tappa sin grad av allvarlighet såväl påföljderna vid brott och straff. Det finns en så kallad formell och en informell avskräckning. En formell avskräckning indikerar i aktörens faktiska uppfattning om att bli tagen av polisen samt vilka påföljder och rättsliga sanktioner som följer. En informell avskräckning indikerar istället aktörens uppfattade uppfattning att bli tagen av till exempel föräldrar som alltså ser påföljderna vid ett brottsligt beteende som inte lika allvarligt då sanktioner av olika slag inte finns. Liknelsen kan ses att båda variabelerna förhåller sig till avskräckning generellt sätt eftersom val av handling bidrar båda till straff på något sätt. Kanske är det så att straffet eller bötern eller att ekonomiska konsekvenser vid mobilanvändning i trafiken ska öka för att få folk att förstå graden av allvarlighet. Detta är inte helt lätt att reda ut eftersom alla individer har en tendens att både uppfatta straff. Det ses även förekomma en variation i uppfattad sannolikhet för aversiva konsekvenser vid ett visst beteende och handling. En annan sak som kommer ha stor inverkan på aktörens val av handling såväl beteende kommer vara av det faktum huruvida en avskräckande effekt har lokaliserats eller inte. Såväl om hotet för den rättsliga bestraffningen har blivit korrekt informerad vilket kommer vara direkt relevant till den avskräckande doktrin. Är inte information om risker såväl lagrum informerat tydligt och korrekt till förare om mobilanvändning i trafiken så lär inte många ändra sitt beteende. Det anses också spela roll om aktören har blivit straffad tidigare, en tidigare straffad aktör kan ha en tendens att inte ha lika stor rädsla för straff till skillnad från en icke kriminell såväl straff och brottsfri aktör. Bli en förare bötfälld för överträdelse av lagen vid till exempel mobilanvändning bakom ratten och om föraren anser att boten såväl överträdelsen och situationen att bli tagen inte var så farlig som man tidigare trott så kan detta bidra till ett fortsatt beteende (Scholarlycommons.law.northwestern.edu,1990).

Att avstå en brottslig handling kan bero på förväntad eller faktiskt förlust av en investering eller belöning och inte rädslan för konsekvenserna vid ett direkt straff. Begreppet positivt straff menar istället att aktören känner av en rädsla för rättsliga påföljder. För att studera aktörers rationella val av en kriminell handling kommer man vara tvungen att kolla på bland annat rationaliteten av en kriminell handling, den uppfattade och den faktiska balansen mellan konsekvens och belöningar i förhållande till att begå brott. Det kommer dessutom vara nödvändigt att analysera aktörens bakgrund och andra variabler som studerar aktörens beteende och val till handling att begå ett brott. Det är generellt sett svårt att studera och uppfatta ett kriminellt beteende i praktiken eftersom det även finns icke rationella variabler och influenser och olika nivåer av rationalitet. Det är också svårt eftersom det inte heller går att bedöma alla människor att vara och handla rationellt (Scholarlycommons.law.northwestern.edu,1990).

Denna avskräckande teori som nu blivit diskuterad kan kopplas till den nya lagen i trafikförordningen(2017:1284) 4 Kap. 10 e§ (Svensk författningssamling,2017) om användning av mobiltelefon vid framförandet av ett motordrivet fordon på vägarna. Lagens syfte är att reducera det trafikfarliga användandet av mobiltelefon och lagen sägs ha skärpts från tidigare lag. Innan den nya lagen presenterades och infördes den 1 februari 2018 så menade den tidigare lagen att det var förbjudet att använda mobiltelefonen bara om den påverkade förarens körförmåga. Alltså så var det tidigare tillåtet att använda och hålla mobilen i handen när man körde på vägarna så länge man ansåg sig själv ha kontroll över sin körförmåga. Den nya lagen har skärpt formuleringen vilket även gjort det tydligare kring vad som är acceptabelt och inte (Transportstyrelsen,2018).

Det är nu förbjudet att använda och ha mobil såväl annan kommunikationsutrustning i handen när man kör och förbudet gäller för alla motordrivna fordon som lastbil, buss, bil, moped, motorcykel och även för yrkesförare. Man får med andra ord fortfarande använda mobilen och annan kommunikationsutrustning men detta är endast tillåtet om man inte använder det i handen när man kör. Anser man sig själv behöva kommunikationsutrustning vid färd så finns det alternativ man kan använda som inte kommer påverka föraren att bryta mot lagen. Tekniska hjälpmedel så som handsfree ses som ett bra alternativ som gör att man inte behöver hålla något i handen vilket betyder att man kommer kunna ha båda händerna på ratten och blicken framåt på vägen när man kör. Skulle det vara så att man är tvungen att skicka ett sms eller ringa ett samtal så kan man istället be medpassagerare om hjälp. Mycket kommer ha betydelse huruvida man planerat sitt resande eller inte, knappa in gps- koordinater såväl uppdatera låtlistor ses som ett bra alternativ att göra innan färd så man slipper göra det under resans gång. Det finns dessutom andra hjälpmedel från flera olika mobiltillverkare som hjälper föraren med sin körförmåga i relation till mobilanvändning vid färd. Det finns ett utvecklat ”billäge” där mobilen automatiskt stänger av kommunikationsmöjligheter och funktioner på mobilen när man färdas över en viss hastighet, samtidigt som mobilen kommer vid inkomna sms och samtal kunna se till att kommunicera till andra att föraren är upptagen för tillfället (Transportstyrelsen,2018).

3. Metod och material

Jag har valt att göra en enkätundersökning som mitt val av metod för datainsamling och för analysdelen har jag valt att föra en beskrivande statistisk analys. Mitt empiriska material kommer med andra ord tas fram med hjälp av enkäten.

3.1 Datainsamlingsmetod

En internetbaserad enkätundersökning anses av Wagner et al (2012) vara både ett tids- och kostnadseffektivt sätt att undersöka en större mängd data. Alla deltagare kommer dessutom vara anonyma samtidigt som data direkt kommer kunna fångas upp och direkt kunna analyseras vilket arbete och problem vid bortfall av information. För att möjliggöra detta kommer frågor på enkäten behöva vara korrekt utformade, intressanta och förståeliga med ett enkelt språk och inte för långa för att inte förlora deltagarnas motivation till att besvara vilket är något jag tänkt på vid utformningen av enkäten. Jag har med andra ord använt mig av en kvantitativ ansats för att kunna besvara frågeställningarna. Det är ett val jag med fördel gjort eftersom denna metod jämfört med en kvalitativ ansats lättare kan undersöka ett större urval. En kvantitativ metod kan dessutom lättare hitta förklaringar till hur något ser ut som det gör jämfört med en kvalitativ metod som mer undersöker varför något är som det är (Wagner et al,2012).

Wagner et al (2012) förklarar att en kvantitativ metodansats är en undersökningsform och design där information insamlas genom siffror och att data i sin tur används för att beskriva, förklara och bestämma skillnader mellan olika variabler och sociala fenomen. Vilket därefter har man även möjlighet att kolla på dess effekter och orsakssamband. Jag anser och motiverar därför mitt val genom Wagner et al (2012) argument, att en kvantitativ metod för datainsamling kommer kunna vara det alternativ och metod som kommer passa bäst för uppsatsens ändamål och för att kunna besvara min frågeställning. En kvantitativ metod som ska ge resultat genom en enkätundersökning där individer ska få möjlighet att besvara ett antal förutbestämda frågor på webben. En enkät ser jag kunna underlätta datainsamlingen och genom att ha en webbenkät så kommer insamlingen av data underlättas och vara mindre tidskrävande i förhållande till en intervju eller brevtutskick. Med hjälp av en enkät har jag kunna fått fram resultat och faktorer som jag på ett lättare sätt kunnat

kvantifiera, det vill säga saker jag kan räkna på som siffror, ålder, kön, tillfällen såväl angivna mängder av något. Jag kommer redan från start ha en klar bild över vilka frågor som ska finnas med vilket sker i bakgrund av mitt empiriska material och frågeställning. Jag har redan från start också koll på vilka teorier som ligger bakom såväl vad jag har i syfte att uppnå. Jag har i syfte att få svar på kortare frågor, frågor som ska kunna besvaras mer koncist som alltså inte innebär att frågan eller svaret i sig kan bidra med vidare varför frågor. Frågorna ska alltså lätt kunna besvaras utan input av känslor och tankar som lätt kan spåra iväg och göra arbetet för brett och svårtolkat. Wagner et al (2012) förklarar också vikten i att tidigt och noggrant tänkt ut enkätfrågor för att inte enkäten ska bli delvis för stor att ta sig ann både för forskaren själv såväl för deltagarna. Sen kommer genomtänkta frågor bidra till att resultatet lättare kommer att kunna tolkas vilket kommer vara avgörande för att se om uppsatsens frågeställning blivit besvarade (Wagner et al,2012).

Jag har i utformningen av enkäten använt mig av Google docs (Google drives program för frågeformulär) som enkäthanterare eftersom den är tydlig, tillgänglig utan kostnader och enkel att använda. Den ger mig även en tydlig översikt över svaren genom visuella så kallade cirkeldiagram och procentuell statistik. Enkäten (se bilaga 2) har lagts upp online på Facebook där man har möjlighet att nå en större population snabbt och enkelt. Konstruktionen av frågorna kommer ha stor betydelse och enligt Wagner et al (2012) kommer alltså enkätens längd spela roll huruvida personer kommer ha engagemang nog att vilja besvara. Språket måste vara enkelt och det är med fördel att ge en tydlig och enkel förklaring om vad man har i syfte att göra med svaren och varför de specifika frågorna överhuvudtaget ställs. En nackdel med en enkät är att det inte går att undersöka djupare i svaren men det är just av den anledning jag valt en enkät, annars skulle en kvalitativ intervju användas vilket kan vara något för ett framtida undersökning. Ett alternativ jag valt att ha med för deltagarna är att ha ett ytterligare fält tillgänglig för övriga kommentarer i enkäten för att inte få en viss information förlorad.

Enkäten består sammanlagt av 24 frågor som både är korta och tydliga för att underlätta ett aktivt deltagande och för att bevara intresset genom hela undersökningen. En enkätstudie är en bra metod enligt Wagner et al (2012) då enkätstudier tillåter en undersökning utifrån ett större urval jämfört med en kvalitativ metod där intervjuer begränsar urvalet rejält med betydligt färre deltagare. Enkäter är dessutom i många fall billigare att genomföra jämfört med intervjuer samtidigt som enkäter med fördel kan nå ut till ett större antal individer på kortare tid enligt Wagner et al (2012).

Enkätundersökningen hjälper med andra ord till att fånga upp ett bredare deltagande samtidigt som ett antal variabler begränsats genom att ha avgränsat mig till yngre förare mellan åldern 18-26 som har körkort. Kvantitativa undersökningar underlättar bortsett ifrån möjligheten till ett bredare urval också att undersöka statistiska samband såväl att kvantifiera attityder lättare. Jag kommer även bland annat kolla på skillnader mellan kön, ekonomi, avstånd till destination vid körning såväl sociala faktorer som kan bidra till ett visst beteende, medvetenhet och handling. Det vill säga kommer yngre förare mellan 18-26 år kunna delta i enkätundersökningen. Urvalet kommer alltså inte ske slumpmässigt då Facebook kommer vara den webbplats som enkäten kommer läggas upp på vilket indikerar till att vissa typer av personer kommer vara mer benägna till att kunna delta och vara än andra. Därefter kommer individerna placeras i en urvalsgrupp för vidare undersökning.

3.2 Analysmetod

En så kallad deskriptiv statistik har användas för att beskriva en så allmän bild av resultatet som möjligt och för att ge en bredare överblick över vilka deltagare som bland annat svarat lika. Studien har kollat på olika variabler och utifrån dem dragit jämförelser såväl diskussion och slutsatser. Svaren har alltså summerats och sammanfattats på ett enkelt och begripligt sätt för att läsaren lättare

ska kunna förstå vad undersökningen kommit fram till. Svaren utifrån enkäten har analyseras med tydliga diagram och tabeller. Jag har med denna analysmetod kunnat jämfört olika variabler genom statistiskt ställa dessa mot varandra som till exempel, kön mot kön, ålder mot ålder och bakgrund mot bakgrund. Detta i syfte för att se hur beteendet, ålder och kön skiljer sig och påverkar bilförarens mobilanvändning på vägarna. samtidigt som detta kommer underlätta för att se om den nya lagen om mobilförbud anses vara effektivt nog bland de som besvarat och valt att delta i undersökningen. Alltså så har resultaten filterats, beräknats och visualiserats i tabeller och diagram i kategoriserade grupper. Vilket enligt Wagnet at al (2012) kommer data man samlat in från sin valda metod vara tvunget att transformeras till något visuellt förståeligt vilket sker genom att man kvantifierar den insamlade data. En verklighet kommer genom insamlad information mätas och beräknas till något förståeligt. Eftersom forskningsfrågan som tidigare nämnt baseras på frågor som hur och inte varför så har deltagarna bidragit med svar som lättare har kunnat utarbetas statistiskt till något som blivit användbart att kunna se på visuellt. Detta har bidragit till att slutsatser och diskussion lättare har kunna göras. Skulle frågor kring varför och hur det kommer sig att man handlar som man gör finnas för deltagarna att besvara så skulle en kvantitativ metod med statistisk analytisk grund inte funka. En kvalitativ ansats skulle istället vara att föredra där bland annat känslor och tankar välkomnas. Fler deltagare som skulle ha svarat på enkäten var självklart önskvärt men inget problem för att analysen av någon anledning inte skulle kunnat bli av. Mycket av detta kommer enligt Wagnet at al (2012) bero på hur väl enkäten och frågorna är konstruerad samtidigt som det kommer spela roll hur väl undersökningen är planerad och genomförd. Detta är något jag kommer ta med mig i kommande undersökningar. Att skicka ut enkäten tidigare skulle kunna vara ett alternativ för framtida enkätundersökningar samtidigt som avgränsningen skulle kunna vara något att diskutera mera. Avgränsningen skulle kunna ha sett annorlunda ut än vad den nu gjorde, i relation till ålder såväl en webbplats som Facebook (Wagner et al, 2012).

En alternativ metod för datainsamling och analys rörande mitt aktuella ämnesval är att göra en intervjustudie med en specifik utvald grupp eller individer. Enligt Wagnet at al (2012) kommer data man fångat upp utifrån en kvalitativ metod som intervju ske genom konversation mellan två parter, där frågor och svaren kommer ha en anda av bland annat intervjupersonens tankar, erfarenhet, tro och beteende. Skillnaden med en kvalitativ ansats jämfört med en kvantitativ kommer alltså vara utifrån vems perspektiv slutsatserna kommer byggas på. Alltså kommer en kvalitativ ansats bygga på intervjupersonens syn och perspektiv på världen jämfört med en kvantitativ där slutsatserna byggs på forskarens syn och perspektiv. En kvalitativ metod och analys skulle välkomna varför frågor, känslor och tankar som dessutom skulle finnas med i undersökningen. En kvalitativ ansats bidrar till att deltagarna får möjlighet att vidareutveckla sina svar utan gränser för att förstå hur folk känner, tycker och tänker. Detta betyder då att jag inte längre kan ha fasta och avgränsade frågor från början utan måste vara mer flexibel och kunna komma med följdfrågor. En kvalitativ metod innebär även att man ska kunna vara beredd på att utveckla undersökningen samtidigt som den pågår. Detta av anledning eftersom varför frågor i sig kan leda till att fler frågor som behövs besvaras. Detta är en av anledningarna till varför jag valt en kvantitativ metod för datainsamling såväl analys framför en kvalitativ metod. Det är viktigt att alla kan förstå vad man har kommit fram till i slutet av undersökningen vilket innebär att analysen måste vara klar och tydlig för alla att ta del av. Visar det sig genom undersökningen att koncista svar inte räcker till för att besvara uppsatsens frågeställningar utan behöver vidare utvecklas så kommer en alternativ kvalitativ metod med intervjuer vara att föredra. Det skulle även resultera till att bli den nya alternativa analys- såväl metoden för insamling. Insamling av data skulle då ske genom intervjuer och svaren skulle samlas in, bearbetas, sammanfattas och därefter visualiseras genom text och citat utifrån intervjuarens reflektion över den avslutade intervjun (Wagner et al,2012).

3.3 Urval

Jag har valt att undersöka anledningar till mobilanvändning i trafiken och därigenom se om lagen anses vara effektiv nog att kunna följas i syfte att främja trafiksäkerheten. För att gjort detta möjligt har genom att har enkäten postats på webben. Urvalsprocessens tillvägagångssätt gick ut på att använda mig av webbplatsen Facebook där många potentiella deltagare ansågs befinna sig. Presentationen av enkäten innebar att alla medlemmar på Facebook vid kontakt av enkäten fått möjlighet att delta och besvara enkätfrågorna. Eftersom Facebook är en stor social webbplats valde jag att posta enkäten på min tidslinje där mina vänner och vänners vänner får möjlighet att se och delta i enkätundersökningen. Vid postandet av enkäten så bad jag främst min Facebook krets att delta och att de gärna fick dela enkäten vidare till andra för att få så stor spridning som möjligt. Antalet deltagande slutade med en grupp på 72 personer. Tydligt beskrivning om studiens syfte och vilket studiens främsta målgrupp var finns beskrivet i enkätens introduktion (se bilaga 1). Studien avgränsade sig till ett deltagande mellan åldrarna 18-26 år som då skulle få ha möjlighet att få svara på enkäten. Syfte var att undersökningen skulle underlättas och för att arbetet inte skulle blir för stort. För att få in tillräckligt med svar för att tillfredsställa och ta fram en bra analys så har ett äldre deltagande än 26 år vid intresse fått möjligheten att delta i undersökningen. Det står däremot tydligt i enkäten att enkäten främst vänder sig till ett deltagande mellan 18-26 år. För att hålla koll på deltagare över 26 år som valt att svara på enkäten har fråga 18 i enkäten vid ålder identifikation ett alternativ där deltagare har fått möjlighet att kryssa i "äldre än 26" (se bilaga 2). Wagner et al (2012) säger att en enkätstudie kan med fördel göras och är en bra metod att använda om syfte är att göra en undersökning av en större urvalskrets vilket Facebook tillhandahåller. Tanken från början var att göra ett slumpmässigt urval, men eftersom jag inte får möjligheten att lista individer och deltagare som till exempel studenter på Karlstad universitet och utifrån den listan slumpa vilka som får enkäten så var detta inget alternativ. Att använda Facebook som en urvalsprocess är inte helt enkelt, deltagare som svarar ansågs delta och svara när de finner intresse av att delta och svara vilket alltså dessutom sällan kommer ske slumpmässigt. Kort sammanfattat tror jag att individer som väljer att delta och svara på enkäten antagligen har starka åsikter om lagstiftningen i sig eller kanske i sin natur är mer riskintresserade.

Skulle jag valt en kvalitativ metod för urvalsprocessen skulle enligt Wagner et al (2012) ske fortlöpande, alltså genom studien vilket skulle försvåra undersökningen, analysen och uppsatsen i sin helhet. Det skulle förmodligen ta längre tid och bli för stort att ta sig ann. Genom att ha använt mig av en kvantitativ metod för min urvalsprocess så har urvalet varit tvungen att se och vara färdigt innan datainsamlingen ska göras vilket underlättar analysarbetet (Wagner et al,2012).

3.4 Avgränsningar

Jag har som tidigare nämnt valt att avgränsning mig till yngre förare mellan åldrarna 18-26. Detta dels för att ha en avgränsning för att arbetet inte ska bli för stort men också av anledning av det faktum att yngre förare är den målgrupp som oftast har en tendens att ha ett större riskbeteende jämfört med äldre förare. En annan avgränsning har varit i relation till uppsatsens undersökningsområde vilket genom diskussion med min handledare har vi kommit fram till att en bra avgränsning är att undersöka och titta närmare på kopplingen mellan beteende och den nya lagen. Alltså om den nya lagen om mobilförbud anses vara effektiv nog. Mitt tidigare undersökningsområde av intresse var betydligt bredare och skulle ta för mycket tid att undersöka i relation till den tidsperiod uppsatsen sträcker sig inom. En bredare undersökning om fler orsakssamband och faktorer som påverkar riskperceptionen hos förare vilket innebar att fler teorier och empiriskt material skulle vara tvungen att finnas med. Detta har med fördel uteslutits i studien,

av anledning för att arbetet skulle bli för mycket att både gå igenom, analysera och föra en diskussion om. En annan avgränsning som gjort är att använda mig av Facebook som den webbplats där individer får möjlighet att kunna delta. Enkätfrågorna är dessutom begränsade till frågor i relation till mobilanvändning, beteende och lag. För att visualisera mitt resultat har en avgränsning till tabeller och cirkeldiagram gjorts med en avgränsning till variabeltyper i relation till bakgrund, bilförare och lagens effektivitet. Anledning till att en avgränsning, syfte och frågeställning har gjorts i relation till den nya lagen är främst av anledning av att den spelar roll i den samtid vi lever i. En avgränsning till yngre förare gjordes av anledning av att det är främst den åldersgrupp som tenderar till att vara mest risktagande jämför med äldre förare. En ytterligare avgränsning som gjordes är i relation till frågeställningen, en frågeställning finns med av anledning för att arbetet inte ska bli för stort för att en undersökning såväl slutsats och resultat inte ska kunna bli av. Teorierna som jag valt att titta närmare på har också avgränsats i relation till ämnesområdet.

3.5 Enkätkonstruktion

Mina frågor som finns med på enkäten som deltagarna har möjlighet att svara på är följande:

1. Hur länge har du haft ditt körkort?
2. Har du tillgång till egen bil?
3. När du åker bil, hur långt brukar din genomsnittliga färd vara från destination A-B? (km)
4. Hur ofta kör du bil?
5. Är du medveten om den nya lagen 1 februari om mobilanvändning i trafiken?
6. Tror du lagen kan förbättra trafiksäkerheten?
7. Har du möjligheter för handsfree kommunikation i din bil?
8. Använder du verktyget vid inkomna samtal eller sms?
9. Är det något du tänkt dig införskaffa i syfte att kunna ha händerna bort från mobilen vid körning?
10. Är du rädd för att bli tagen av polis generellt sett när du åker på vägarna?
11. Tycker du det är okej att använda mobilen för snabba ärenden medans du kör om du anser att det inte påverkar din körförmåga?
12. Tycker du själv att du är en så pass bra förare att du skulle lita på dig själv som förare om du skulle möta dig själv ute?
13. Hur stor sannolikhet tror du det är att bli tagen av polis när du knappar på mobilen samtidigt som du kör på vägarna?
14. Om du blir tagen hur stor sannolikhet tror du det kommer vara att du blir dömd för brottet?
15. Planerar du att ändra ditt beteende som en konsekvens av den nya lagen?
16. Hur ofta använde du som förare mobilen innan den nya lagen trädde i kraft?
17. Anser du dig själv vara bra på att utföra två saker samtidigt?
18. Hur gammal är du?
19. Kön?
20. Vad har du för bakgrund? (Ursprung)
21. Vad har du för bakgrund? (Landsbygd/storstad)
22. Anser du att män är mer riskbenägna än kvinnor?
23. Anser du själv att du har goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns?
24. Skulle du vilja ändra lagen (ja/nej, kommentera fritt och kort varför)

Observera att fråga 7. kommer bidra till en följdfråga där beroende på vad deltagaren svarar så kommer denna skickas vidare för att besvara antingen fråga 8. eller 9. Svarar deltagaren ja på fråga 7 kommer denne skickas vidare för att få besvara fråga 8. Vid ett nej-svar på fråga 7. kommer

deltagaren få besvara fråga 9. (se bilaga 2 för enkäten såväl frågornas svarsalternativ). Alla enkätfrågor har senare vid analysen kategoriserats in i 3 olika variabeltyper för vidare undersökning.

3.6 Variabeltyper

Wagner et al (2012) menar på att bearbetningen och datainsamlingen i sig är variabler som i sin tur kan uttryckas i olika typer av skalor och delas in i olika kategorier vilket har gjorts.

De huvudsakliga och viktigaste variablerna som studerats och samlats in i denna uppsats har varit variabler i relation till lagen. Variabler som sammanfattar respondenternas upplevelser i relation till om lagen är effektiv eller inte. Uppsatsen studerar i huvudsak kategoriska variabler som sedan mäts och jämförs för att senare kunna sammanfattas och dra slutsatser från. Alla variabler har samlats in genom respondenternas svar på enkätfrågorna. Sammanställningen av respondenternas svar har i sin tur delats in i tre olika variabeltyper och kategorier som förhåller sig till bakgrund, bilförare och variabler i relation till lagens effektivitet.

Därefter så har kopplingar i relation till ålder och lagens effektivitet gjorts för att besvara uppsatsens syfte och frågeställning. Bakgrundsvariabler och variabler i relation till bilförare och lag har strukturerat upp statistiskt i en tabell utifrån enkätfrågorna och respondenternas svar.

Cirkeldiagram finns även tillgängligt att se i bilaga 3 för varje enskild fråga. Jämförelser i relation till ålder och om lagen ses som effektiv har senare gjort i en separat tabell.

Några bakgrundsvariabler som undersökningen valt att grunda sig på är variabler som har med både ålder, kön, bakgrund (Sverige eller utomlands) och bakgrund (landsbygd eller storstan) att göra.

Variabler i relation till bilförare är variabler som bland annat grundar sig på tillgänglighet av handsfree och bil. Hur ofta och långt man kör såväl avsikt. Sannolikhet att bli tagen och dömd vid överträdelse av brott, kunskap om den nya lagen eller om lagen ska ändras är exempel på variabler i relation till lagens effektivitet. (se bilaga 2) Varför dessa variabler valts ut är dels på grund av mitt egna intresse samtidigt som dessa variabler ses kunna styrka möjligheten att få svar på uppsatsens syfte såväl frågeställning. Skulle dessa variabler inte finnas med skulle en tillförlitlig undersökning med god bakgrundsgrund inte kunna göras. Skulle inte variablerna finnas med så skulle även en ökad förståelse om den nya lagen om mobilförbud i trafiken ses som effektiv inte kunna göras. Det är intressant att titta närmare på och se om kön, ålder, tillgång till bil och handsfree spelar någon roll kring vilket beteende en förare har i relation till trafikregler såväl säkerhet. Det är också intressant att kolla på vilken bakgrund deltagarna har såväl vad de både tycker och tänker kring trafiksäkerhet generellt sätt. Detta för att i sin tur se om detta kan påverka uppfattningen om mobilförbudet är effektiv nog (Wagner et al,2012).

3.7 Etiska överväganden

Som grund för uppsatsens etiska överväganden i relation till undersökningen så har jag utgått ifrån viktiga grundprinciper från Vetenskapsrådets forskningsetiska principer (2002) inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning. Detta för att förtydliga för deltagarna vilka krav det finns vid ett aktivt deltagande i undersökningen, krav som alltså finns där för att skydda individen vid ett deltagande. För att skydda deltagaren och individen i fråga så finns det så kallade fyra allmänna huvudkrav, nyttjandekravet, informationskravet, konfidentialitetskravet och samtyckeskravet (Gu,2002).

I introduktionen i enkäten står det tydligt att svaren kommer behandlas konfidentiellt och enbart presenteras på gruppnivå. Det står även att individen när som helst kan välja att avbryta sitt deltagande så länge inte enkäten är inskickad eftersom individen inte längre kommer kunna vara identifierbar i datamaterialet. Det framgår även att om individen väljer att svara på enkäten så

Samtycker denna till att vara delaktig i studien. Vid frågor finns både mitt (studentens namn) såväl handledarens namn skrivet, (Se bilaga 1). Informationskravet innebär att respondenterna ska bli informerade om samtycke det vill säga att om de väljer att svara på enkätens frågor så ska all information om bland annat undersökningens upplägg finns tillgänglig. Även vilka fördelar såväl risker det finns samtidigt vilket syfte undersökningen har att uppnå kunna fås tillgängligt för individen. Individen ska även få information om att deltagandet när som helst får avbrytas genom studien och att studien i sig är frivillig. Samtyckeskravet handlar om att forskaren ska skaffa och inhämta så kallad samtycke av deltagarna som väljer att delta i undersökningen. Eftersom deltagandet vid en enkätundersökning är frivilligt ska samtycke till materialets senare användning finnas när respondenten väljer att skicka in sina svar på enkäten. Konfidentialitetskravet innebär att allt i studien kommer hanteras och behandlas konfidentiellt, det vill säga att ingen information som kan identifiera deltagaren ska finnas kvar i efterhand. Sista kravet är Nyttjandekravet vilket handlar om att insamlade uppgifter endast kommer få användas i vetenskapliga och i forskningssyften och inget annat (Gu,2002).

4. Resultat

Studien genomfördes genom en enkätundersökning på Facebook varav 72 personer valde att delta och svara på enkätfrågorna. Fråga 18 i enkäten (se bilaga 2) kan man alltså se att 36 % som deltog var äldre än 26 år. I samma fråga kan man utifrån de 72 personer som valde att delta se att 64% av deltagarna var yngre eller lika med 26 år gamla vilket indikerar i att undersökningens främsta mål klarades av trots att ett äldre deltagare än 26 år tilläts delta (se bilaga 3). I detta avsnitt kommer resultatet presenteras utifrån tre rubriker som kommer vara kopplade till uppsatsens frågeställning. De tre underrubrikerna är följande, Bakgrundsvariabler, Bilförarrelaterade variabler och variabler i relation till lagens effektivitet. Det kommer också finnas en tabell för jämförelse mellan ålder och lagens effektivitet i syfte för att besvara uppsatsens frågeställning om den nya lagen om mobilförbud i trafiken ses som effektiv. Tabellen visar även unga bilförarens attityder till lagen. Detta visas med hjälp av procentuell statistik utifrån enkätens och respondenternas sammanställande svar samtidigt som hänvisning till enkäten i sin helhet kommer ske genom visuella cirkeldiagram (se bilaga 3).

Tabell 1 redovisar bakgrundsvariabler, bilförarrelaterade variabler och variabler i relation till lagens effektivitet gentemot respondenternas svar på enkätfrågorna.

Tabell 2 tittar på samband och därefter drar slutsatser genom att sätta utvalda frågor såväl svar emot varandra med utgångspunkt på hur ålder relaterar till frågor som beror lagens effektivitet.

4.1 Tabell 1.

Tabell 1.1 Bakgrundsvariabler

Ålder	Antal responster (72 st)
18 – 20	3 (4%)
20 – 22	9 (13%)
22 – 24	10 (14%)
24 – 26	24 (33%)
26	26 (36%)
Kön	Antal respondenter (72 st)

Män	38 (53%)
Kvinnor	34 (47%)
Etnicitet	Antal respondenter (72 st)
Inrikes födda	70 (97%)
Utrikesfödda	2 (3%)
Typ av bostadsort	Antal respondenter (72 st)
Storstad	30 (42%)
Landsbygd	42 (58%)

Tabell 1.2 Bilförarrelaterade variabler

Antal år med körkort	Antal respondenter (72 st)
<1 år	7 (9%)
1-2 år	9 (13%)
>3 år	56(78%)
Tillgång till egen bil	Antal respondenter (72 st)
Ja	61 (85%)
Nej	11 (15%)
Genomsnittlig färd (Km)	Antal respondenter (72 st)
0 – 4 km	7 (10%)
5 - 10 km	22 (31%)
11 - 30 km	28 (39%)
31 – 50 km	9 (13%)
> 50 km	5 (7%)
Hur ofta kör du bil	Antal respondenter (72 st)
Aldrig	4 (6%)
1-2 ggr i veckan	11 (15%)
3-4 ggr i veckan	21 (29%)
Varje dag	36 (50%)
Möjlighet för handsfree kommunikation i bil	Antal respondenter (72 st)
Ja	46 (64%)
Nej	26 (36%)
Användning av handsfree	Antal respondenter (72 st)
Alltid	19 (26%)
Ibland	19 (26%)
Aldrig	10 (14%)

Har ej svarat	24 (34%)
Tänkt införskaffa handsfree	Antal respondenter (72 st)
Ja	13 (18%)
Nej	13 (18%)
Har ej svarat	46 (64%)
Är det okej att använda mobilen för snabba ärenden om du anser att det inte påverkar din körförmåga?	Antal respondenter (72 st)
Ja	23 (32%)
Nej	49 (68%)
Tycker du att du själv är en så bra förare att du skulle lita på dig själv som förare om du skulle möta dig själv ute på vägarna?	Antal respondenter (72 st)
Ja	62 (86%)
Nej	10 (14%)
Anser du dig själv vara bra på att utföra två saker samtidigt?	Antal respondenter (72 st)
Ja	54 (75%)
Nej	18 (25%)
Är män mer riskbenägna än kvinnor?	Antal respondenter (72 st)
Ja	49 (68%)
Nej	23 (32%)

Tabell 1.3 Variabler i relation till lagens effektivitet

Medvetenhet om den nya lagen	Antal respondenter (72 st)
Ja	67 (93%)
Nej	2 (3%)
Ja, men vet inte vad den innebär	3 (4%)
Kan lagen förbättra trafiksäkerheten?	Antal respondenter (72 st)
Ja	61 (85%)
Nej	11 (15%)
Rädd för att bli ertappad av polis när man kör?	Antal respondenter (72 st)
Ja	13 (18%)
Nej	59 (82%)
Hur stor sannolikhet tror du det är att bli tagen av polis när du knappar på mobilen samtidigt som du kör på vägarna?	Antal respondenter (72 st)
Stor	13 (18%)

Liten	59 (82%)
Om du blir tagen hur stor sannolikhet tror du det kommer vara att du blir dömd för brottet?	Antal respondenter (72 st)
Stor	38 (53%)
Liten	34 (47%)
Planerar du att ändra ditt beteende som en konsekvens av den nya lagen?	Antal respondenter (72 st)
Ja	42 (58%)
Nej	30 (42%)
Hur ofta använde du som förare mobilen innan den nya lagen trädde i kraft?	Antal respondenter (72 st)
Alltid	11 (15%)
Aldrig	12 (17%)
Sällan	49 (68%)
Anser du själv att du har goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns?	Antal respondenter (72 st)
Ja	68 (94%)
Nej	4 (6%)

4.2 Tabell 2.

Tabell 2.1 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 5, om respondenterna är medveten om den nya lagen.

Ålder (fråga 5)	Ja	Nej	Vet ej
18-20	3 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
20-22	7 (78%)	0 (0%)	2 (22%)
22-24	10 (100%)	0 (0%)	0 (0%)
24-26	22 (92%)	1 (4%)	1 (4%)
Äldre än 26	26 (100%)	0 (0%)	0 (0%)

Tabell 2.2 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 6, om respondenterna tror att lagen kan förbättra trafiksäkerheten.

Ålder (fråga 6)	Ja	Nej
18-20	3 (100%)	0 (0%)

20-22	9 (100%)	0 (0%)
22-24	8 (80%)	2 (20%)
24-26	19 (79%)	5 (21%)
Äldre än 26	20 (77%)	6 (23%)

Tabell 2.3 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 10, om respondenterna är rädda för att bli tagen av polis.

Ålder (fråga 10)	Ja	Nej
18-20	0 (0%)	3 (100%)
20-22	3 (33%)	6 (67%)
22-24	2 (20%)	8 (80%)
24-26	4 (17%)	20 (83%)
Äldre än 26	4 (15%)	22 (85%)

Tabell 2.4 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 14, hur stor sannolikhet tror respondenterna det är att bli dömd för brottet om de blir tagna.

Ålder (fråga 14)	Liten	Stor
18-20	0 (0%)	3 (100%)
20-22	5 (56%)	4 (44%)
22-24	3 (30%)	7 (70%)
24-26	9 (37%)	15 (63%)
Äldre än 26	16 (62%)	10 (38%)

Tabell 2.5 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 13, hur stor sannolikhet tror respondenterna det är att bli tagen av polis när man som förare använder mobilen samtidigt som man kör.

Ålder (fråga 13)	Liten	Stor
18-20	3 (100%)	0 (0%)
20-22	4 (44%)	5 (56%)
22-24	10 (100%)	0 (0%)
24-26	19 (79%)	5 (21%)
Äldre än 26	22 (85%)	4 (15%)

Tabell 2.6 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 16. hur ofta respondenterna använde mobilen som förare innan den nya lagen trädde i kraft.

Ålder (fråga 16)	Alltid	Sällan	Aldrig
18-20	1 (33%)	1 (33%)	1 (33%)
20-22	0 (0%)	8 (89%)	1 (11%)
22-24	2 (20%)	6 (60%)	2 (20%)
24-26	4 (17%)	17 (70%)	3 (13%)
Äldre än 26	5 (19%)	16 (62%)	5 (19%)

Tabell 2.7 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 23, om respondenterna anser sig själva ha goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns.

Ålder (fråga 23)	Ja	Nej
18-20	3 (100%)	0 (0%)
20-22	9 (100%)	0 (0%)
22-24	9 (90%)	1 (10%)
24-26	22 (92%)	2 (8%)
Äldre än 26	26 (100%)	0 (0%)

Tabell 2.8 Jämförelse mellan fråga 18 och fråga 15, om respondenterna tänker ändra sitt beteende som en konsekvens till den nya lagen.

Ålder (fråga 15)	Ja	Nej
18-20	3 (100%)	0 (0%)
20-22	7 (78%)	2 (22%)
22-24	6 (60%)	4 (40%)
24-26	13 (54%)	11 (46%)
26 och äldre	14 (54%)	12 (46%)

Redovisning av fråga 24, där respondenterna fick kommentera fritt om de skulle vilja ändra lagen eller inte.

41 av 72 av respondenterna valde att svara vilket motsvarar (57%).

90% vill inte ändra lagen och resterande 10% ville ändra lagen.

Av dom som ville ändra lagen så tyckte dom antingen att lagen inte kommer göra någon skillnad eller att lagen bör bli differentierad eller att påföljderna skulle bli strängare för att en skillnad skulle kunna ses.

5. Diskussion

5.1 Resultatdiskussion

Det huvudsakliga resultatet gentemot uppsatsens syfte och frågeställning är något som detta avsnitt kommer diskutera. Uppsatsens syfte var att undersöka om den nya lagen om mobilförbud i trafiken är effektiv vilket har undersökts genom en kvantitativ enkätstudie. En enkätstudie som tittat på attityder bland unga bilförare vilket förhåller sig till uppsatsens frågeställning ”Upplever unga bilförare att den nya lagen om mobilförbud i trafiken är tillräckligt effektiv?”. Eftersom uppsatsens syfte och frågeställning handlar om ålder i relation till lagens effektivitet så kommer övriga variabler inte diskuteras lika ingående.

5.1.1 Upplever unga bilförare att den nya lagen om mobilförbud i trafiken är tillräckligt effektiv?

Utifrån sammanställningen av respondenternas svar på enkätfrågorna så visar tabell 1.1 om bakgrundsvariabler, att 72 personer valt att delta i enkätundersökningen. Av de 72 som valt att delta så kan man se att majoriteten har varit yngre eller lika med 26år (46st) vilket motsvarar 64%. Resterande 36% har varit äldre än 26 år (26 st).

Av alla respondenter som valt att svara så visar tabell 1.3 om variabler i relation till lagens effektivitet att majoriteten av alla respondenter är medvetna om den nya lagen. 67st (93%) svarade ja, endast 2st (3%) svarade nej och resterande 3st (4%) svarade ja, men att de inte vet vad den nya lagen innebär. Om lagen anses kunna förbättra trafiksäkerheten så svarade 61 st vilket motsvarar hela (85%) ja och resterande 11 st (15%) svarade nej. Med andra ord tror majoriteten att lagen ändå kan förbättra trafiksäkerheten (se tabell 1.3).

13 respondenter (18%) svarade ja på frågan om de är rädd för att bli tagen av polis i allmänhet när de kör och resterande 59 (82%) svarade nej. Hur stor sannolikheten är att bli tagen av polis när man knappar på mobilen samtidigt som man kör så svarade majoriteten 59 st (82%) att sannolikheten är liten. Resterande 13 (18%) svarade att de tror att sannolikheten att bli tagen är stor.

38 st (53%) tror att sannolikheten är stor att man blir dömd för brottet om man blir tagen och resterande 34 st (47%) svarade att det tror sannolikheten är låg.

Huruvida respondenterna planerar att ändra sitt beteende som en konsekvens av den nya lagen svarade 42 st ja, vilket motsvarar 58% och resterande 30 st (42%) valde att svara nej på frågan.

Hur ofta respondenterna använde mobilen som förare innan den nya lagen trädde i kraft så svarade 11 st (15%) att de alltid använde mobilen, 12 st (17%) svarade att de aldrig använde mobilen och resterande 49 st (68%) svarade att de sällan använde mobilen som förare innan den nya lagen trädde i kraft. Majoriteten, 68st (94%) svarade ja om de anser ha sig goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns och endast 4 st svarade nej vilket motsvarar 6%. (Se tabell 1.3)

För att svara på uppsatsens frågeställning ”Upplever unga bilförare att den nya lagen om mobilförbud i trafiken är tillräckligt effektiv?” så är det intressant att se relationen mellan ålder och variablerna i relation till lagens effektivitet.

Tabell 2.1 visar att ålder i relation till om respondenterna är medvetna om den nya lagen så är majoriteten mellan åldrarna 18-26 medvetna. Detta betyder att yngre förare som valt att svara i denna studie är medvetna om den nya lagen.

Tabell 2.2 om respondenterna tror att lagen kan förbättra trafiksäkerheten så har majoriteten svarat ja vilket majoriteten har varit mellan åldrarna 18-26. Här kan vi också se att majoriteten av yngre förare som valt att delta i denna studie tror att lagen kan göra skillnad.

Tabell 2.3 visar att majoriteten av alla respondenter som svarat inte är rädd för att bli tagen av polisen när de kör på vägarna i allmänhet. Jämför man åldrarna så kan man se att antal respondenter som svarat nej ökar med åldern. 18-20 så är det 3 som svarade nej (100%). 20-22 så är det 6 som svarade nej (67%). 22-24 så var det 8 som svarade nej (80%), 24-26 så är det 20 som svarade nej (83%) och de som svarat nej som är äldre än 26 år var 22 (85%). Anledning till detta ser jag kunna bero på erfarenhet. Att erfarenhet indikerar till en ökad riskuppfattning såväl medvetenhet och kunskaper i förhållande till trafiksäkerhet och de lagrum som finns. I samma tabell presenteras de som svarat ja är respondenter inom åldersgruppen 18-26 vilket kan ses som att yngre förare är räddare för att bli tagen av polis i allmänhet vilket kan bero på otillräcklig erfarenhet eller rädslan av att bli av med körkortet under sin provningstid.

Tabell 2.4 om ålder presenteras, hur stor sannolikhet respondenterna tror det är att bli dömd för brottet om de blir tagna. Resultatet visar att yngre förare mellan åldrarna 18-26, så tror 29 stycken att sannolikheten är stor och 17 stycken liten. Av de som är äldre än 26 år så tror 10 stycken att sannolikheten är stor och 16 liten. Majoriteten oavsett ålder ser vi tror att sannolikheten är stor att man blir dömd för brottet om man blir tagen. Erfarenhet kan även här vara en möjlig orsak till varför några av respondenterna valde att svarade ja.

Tabell 2.5 om sannolikheten att bli tagen när man som förare använder mobilen samtidigt som man kör så tror respondenterna oavsett ålder att sannolikheten är relativt liten. Majoriteten som tror att sannolikheten är liten är respondenterna mellan åldrarna 18-26. Detta blir intressant om man jämför med resultatet utifrån tabell 2.4 där majoriteten oavsett ålder ser att sannolikheten att bli dömd vid brott om man blir tagen är stor. Man tror att sannolikheten att bli dömd är stor om man blir tagen men sannolikheten att bli tagen i sig ser man som liten.

Enligt tabell 2.6 om hur ofta respondenterna använde mobilen som förare innan den nya lagen trädde i kraft så kan vi se att majoriteten mellan åldersgruppen 18-26 sällan använde mobilen. Att välja alternativet sällan är i sig att erkänna att man ändå väljer att använda mobilen bakom ratten vid vissa tillfällen. Enligt Tabell 2.7 så anser respondenterna sig själva oavsett ålder ha goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns. 3 stycken av respondenterna valde att svara nej på frågan, att de inte ansåg sig själva ha goda kunskaper vilket var svar ifrån respondenterna mellan åldrarna 22-26. Ingen äldre än 26 år svarade nej vilket skulle kunna tyda på att erfarenhet kan spela roll huruvida kunskap inhämtas eller inte. Respondenterna mellan 18-22 svarade också nej vilket skulle kunna bero på en relativt klar körkortsutbildning.

Tabell 2.8 om respondenterna tänker ändra sitt beteende som en konsekvens till den nya lagen så ser vi att ålder inte spelar någon roll i relation till beteende och om lagen tänker följas. Majoriteten av alla respondenter har ändå svarat att de tänker ändra sitt beteende som en konsekvens av den nya lagen.

På fråga 24, där respondenterna fick kommentera fritt om de skulle vilja ändra lagen eller inte så kan man utifrån några av respondenterna som svarat nej se att de vill att lagen borde bli mer differentierad. Andra deltagare ville att påföljderna skulle bli strängare för att avskräcka folk till att överträda lagen.

5.1.2 Avskräckningsteorin kopplat till resultatet.

Enligt avskräckningsteorin är man rädd för att bli bestraffad men uppenbarligen är majoriteten av respondenterna som svarat på enkäten inte rädda för att bli straffade.

Avskräckningsteorin menar på att lagstiftning får människor i de flesta fall att undvika brottsliga

handlingar och att straff i sin tur finns som incitament för att få medborgare i allmänhet som begått brott att bli avskräckta till att begå liknande brott igen. Några av respondenterna som valt att svara nej och kommentera på fråga 24 menar på att lagen i sig är vettig men att straffen är för låga för att ändra folks vanor. Några andra respondenter kommenterar och menar på att lagen inte kommer göra någon skillnad, borde vara differentierad så att det ska vara okej att prata i mobilen på motorvägar. Andra kommenterar att påföljderna vid mobilanvändandet borde vara strängare som att dra in körkortet i ett x- antal månader. En annan respondent menar på att det är för svårt att hålla koll på om lagen kommer följas samtidigt som polisen själva sagt att de inte kommer införa extra resurser för att följa upp lagen. För att följa avskräckningsteorin så att medborgare blir avskräckta till att begå brott så kanske lagen borde bli strängare, att det kanske borde finnas fler resurser för tillsyn för att se att lagen kommer följas sättas in för att lagen ska kunna göra en större skillnad. Av alla 72 respondenter som valde att delta och svara på enkätfrågorna så svarade 13 st vilket motsvarar 18% att sannolikheten att bli tagen av polis när man knappar på mobilen är stor. Resterande 59 respondenter vilket motsvarar 82% tror att sannolikheten är liten. Kopplar man detta resultat till avskräckningsteorin så borde lagen bli mer avskräckande, detta i syfte för att få folk att uppfatta sannolikheten att bli tagen av polis när man använder mobilen samtidigt som man kör bil större än vad resultatet utifrån enkätstudien visade.

5.1.3 Rationellt valteori kopplat till resultatet.

Utifrån rationell valteori så har individer en tendens att ranka sina alternativa handlingar och möjliga sociala resultat utifrån dennes tillgängliga verktyg. Individer kommer alltså enligt denna teori välja det val som maximerar högsta möjliga nyttan för individen och handla utifrån dem. Utomstående faktorer ses kunna påverka det rationella valet och alternativet en individ väljer att handla utifrån. Dessa alternativ är aldrig statiska utan förändras ständigt i takt med ny information om världen. Teorin nämner även två typer av rationellt valteori, framåtriktad och bakåtriktad rationellt valteori. Speciellt bakåtriktad rationellt valteori ses kunna kopplas till resultatet utifrån enkätstudien. Utomstående faktorer som kan påverka människors val av alternativ att handla ifrån kan i detta fall vara i relation till den nya lagen. Till skillnad ifrån tidigare lag om mobilanvändning bakom ratten så får man enligt den nya lagen inte hålla i mobilen när man kör, vilket ses påverka och förhoppningsvis begränsa förarens val av alternativ att handla utifrån. De som väljer att ignorera den nya lagen ses enligt rationell valteorin hittat ett alternativ som ökar individens egna nyttomaximering, alltså att individen valt att handla utifrån det alternativ som individen tror sig ger mest vinning för en själv. De som utifrån resultatet inte tror att lagen kommer göra någon skillnad, att sannolikheten att bli tagen och straffad kommer vara låg kan vara de respondenter med tidigare erfarenheter av att klarat sig undan från polis vilket kan kopplas till den bakåtriktade typen av rationellt valteori. Alltså om tidigare alternativ och handlingar fick en typ av belöning som att inte blivit ertappad av polis så är det inte mycket som motstrider individen att välja samma typ av alternativ igen. En respondent ansåg att lagen inte kommer göra någon skillnad, att polisen inte kommer kunna ha koll och ja nog med resurser för att se till att lagen inte bryts. Detta skulle kunna vara den typ av förare som trots nya lagen kommer fortsätta använda mobilen bakom ratten, om så inte alltid så kanske ibland.

5.2 Metoddiskussion

En enkätstudie valdes i syfte för att få en överblick över attityden såväl kunskapen bland ett större nätverk av yngre förare vilket denna målgrupp identifierades från webbplatsen Facebook. Svaren

utifrån enkätundersökningen gav en indikation om hur attityden såväl kunskapen i relation till mobilanvändning i trafiken såg ut såväl i förhållande till nya lagen om bilförbud i trafiken. Det har inte varit helt lätt att mäta denna attityd och kunskap med hjälp av en enkät på en social webbplats som Facebook vilket framför allt beror på Facebooks enorma variation av användare. Risken med att lägga ut enkäten på Facebook var att de deltagare som valde att delta var en specifik målgrupp av intresse för ämnesområdet. Trots uppmaningar till deltagarna att dela enkätundersökningen med sitt individuella nätverk för att på så sätt få en ökad spridning såväl deltagande så är detta en faktor som jag vet väldigt lite om, om en delning av enkäten gjordes. De som valde att delta fick vid första anblick en enkätintroduktion där både syftet och förväntningar med enkätundersökningen fanns med. Även etiska övervägande som sammanfatta vad ett deltagande innebar för individen fanns med. Därefter så fanns det 24 frågor som deltagarna fick möjlighet att besvara, frågor i relation och inom ramen för variabler som bakgrund, bilförare och lagens effektivitet. Varje individuell fråga hade olika svarsalternativ för deltagarna att välja på varav sista frågan var som en mer öppen fråga. Här fick deltagarna möjligheten att inom ramen för ämnet, fritt kommentera om de skulle vilja ändra lagen på något sätt. Frågorna var noga utformade i syfte att reducera risken att få in missvisade svar som i sig ökar risken för att resultatet av undersökningen blir missfärgad. Om det var personer med trafik, lag och riskintresse som var de främsta deltagarna som valde att svara på enkäten är okänt. Med tanke på förhoppningen om ett deltagande vid minst 100 personer inte uppnåddes kan orsakerna med andra ord diskuteras. 72 personer valde att delta i enkätundersökningen vilket de uteblivna 28 kan vara personer som inte fann ämnet intressant för deras intresseområde eller motsvarande. På grund av detta kan attityden och kunskapen utifrån enkätsvaren i verkligheten bli mer negativ eller positiv än vad ett bredare deltagande skulle kunna bidra till. Metod såväl analysvalet har i sin helhet underlättat undersökningen så att en diskussion och slutsatser till frågeställningen och uppsatsens syfte har kunna möjliggjorts. En annan metod än enkäter för att undersöka om den nya lagen är effektiv har inte känts relevant. En alternativ metod skulle ämnd kunna vara att använda sig av intervjuer för att uppfylla studiens syfte. Intervjuer som i sig öppnar upp möjligheter att undersöka något mer på djupet men eftersom syfte var att undersöka lagens effektivitet så valdes enkäter framför intervjuer. Valet att använda sig av en enkät har upplevts som rätt metodval då fler deltagare och svar kommit in vilket jämfört med intervjuer så skulle färre kunna delta vilket resulterar i färre svar att analysera.

5.2.1 Validitet, reliabilitet och generalisering

Validitet innebär kort en giltighet i vilken utsträckning ett test mäter vad det har i syfte att mäta. Validiteten grundar sig på hela uppsatsprocessen, om teorierna, det empiriska material, kvaliteten och tillförlitligheten i enkätfrågorna. Även tolkning av analys såväl om användandet av relevanta metoder ses som hållbara för att undersökningen ska bli så bra som möjligt eller inte. För att öka validiteten kan en så kallad triangulering med fördel användas, att man försöker få en så mångfaldig bild av ett visst fenomen som möjligt genom att fördjupa enkätanalysen med hjälp av intervjuer. Denna uppsats har inga inslag av intervjuer men är något som skulle kunna göras i efterhand för att få ännu intressantare resultat och diskussion. Första steget i uppsatsen var att fördjupa sig kring ämnet och problematiken med mobilanvändning i trafiken. För att göra detta krävdes mycket läsning av redan publicerad data, detta för att få upp ögonen och få en bredare överblick över forskningslägen inom ämnesområdet vilket också är ett första steg enligt Wagner et al (2012). För att få en ökad förståelse kring ämnet har sökning i olika databaser som DIVA gjort. En databas där redan publicerade studentuppsatser finns tillhands att ta del. Detta har dessutom hjälpt mig till att fått en grund att stå på, dels när det kommer till hur ett examensarbete kan skrivas men även upplägg av en uppsats. Detta har även hjälpt mig vid val av lämpliga metoder för både metod och analys för uppsatsen insamling av data. Enligt Wagner et al (2012) kommer tid, det vill säga hur man valt att

påbörja sin datainsamling såväl vilken datainsamlingsmetod såväl analys spela stor roll hur genomförandet kommer se ut och vilka resultat man kan tänkas få fram. En Kvantitativ ansats har i regel som utgångspunkt att redan från start klart för sig vilken datainsamlingsmetod som ska användas, alltså ska reliabiliteten och validiteten redan från start vara acceptabel och känd. Hög validitet och reliabilitet är något man alltid ska försöka sträva efter. Reliabilitet kan förklaras som att något som man ska undersöka och mäta ska bli så tillförlitligt som möjligt. Validiteten är syftar istället på att det man har avseende att mäta ska användas på rätt sätt. Wagner et al (2012) menar även på att det är viktigt att ha i åtanke att hög validitet alltid innebär att man kommer få en hög reliabilitet men att en hög reliabilitet inte nödvändigtvis innebär att validiteten kommer vara hög. För att sträva efter så hög validitet och reliabilitet som möjligt har jag valt ut data som ses kunna ge mig störs användbarhet relaterat till ämnesområdet vilket detta brukar kallas för innehållsvaliditet. Jag har dessutom försökt förhålla mig till och hålla koll på den samtidavaliditeten, alltså att resultaten som kommer fram överensstämmer med tidigare resultat som sammanställt från tidigare forskning i relation till ämnesområdet. Detta kan ses i diskussionsavsnittet. Wagner et al (2012) pratar även en del mycket om konstruktiv, pragmatisk och kommunikativ validitet. Konstruktiv validitet innebär att kanske någon enkätfråga gav en miss vägledning som resulterade i att syftet med just den frågan inte blev som förväntad eller uppnås. Detta är något jag haft i åtanke när jag utformat enkätfrågorna, att de ska vara tydliga och korta föra att svaren i efterhand ska kunna tolkas på rätt sätt. Pragmatisk validiteten handlar mer om den kunskap man fått fram genom en undersökning är kunskap som ses som användbart efter avslutad studie. Den pragmatisk validiteten har jag tänkt på på samma sätt som för den konstruktiva validiteten, alltså genom att vara kort och tydlig i utformningen av frågorna så att den generella kunskapen som kommer fram genom att fördigställa analysen ska kunna användas. Kommunikativ validitet innebär att uppsatsens generella process tydligt ska vara beskriven så som metod och analysdel, detta har jag på bästa möjliga sätt försökt uppnå genom att försöka vara så tydlig som jag bara kan i varje avsnitt i uppsatsens alla delar. Jag anser att jag har försökt presentera mitt arbete och mina förhoppningar på ett så trovärdigt sätt som möjligt för att uppnå en så hög validitet som möjligt. Reliabiliteten för enkätstudien ser jag som korrekt, det vill säga så att andra ska kunna genomföra samma process. Resultaten skulle däremot kunna se annorlunda ut eftersom Facebook har en så pass stor användarkrets med individer av olika bakgrund och intressen. Detta ser jag skulle kunna påverka om individen väljer att delta eller inte. Enkätfrågorna är ställda på ett sätt att de inte nödvändigtvis ska kunna bidra till ledfrågor förutom för fråga 7 i enkäten (se bilaga 2) där en följdfråga finns. Att ha en följdfråga är ett aktivt val jag gjort eftersom att ha en följdfråga på fråga sju öppnar upp förståelsen kring ett beteende ytterligare. En förståelse huruvida en förare har i avseende att använda kommunikations alternativ eller inte vilket jag ser som intressant och relevant för studien. Detta kommer troligtvis kunna bli mest visualiserbart på fråga 24 i enkäten (se bilaga2) där deltagarna fritt får möjlighet att kommentera om de anser att den nya lagen om mobilförbud i trafiken ses som tillräckligt. Enligt Wagner et al(2012) kommer ett stort urval vara tvungen att finnas för att en god generalisering ska kunna uppnås vilket jag anser att denna uppsats uppnått. Detta eftersom att det ses som generaliserbart också till äldre åldersgrupper men skulle kunna bli bättre om fler deltagare funnit som valt att svara på enkäten då den skulle bli ännu mera generaliserad och trovärdig (Wagner et al,2012).

Jag anser även att generaliserbarheten för resultatet är stor nog trots ett bortfall av förväntade svar på minst 100 deltagande. Trovärdigheten av enkätsvaren ser jag som stor då det hamnat inom ramen för mitt syfte, att främst skaffa ett deltagare som svarar som är yngre än 26 år samtidigt som alla av olika bakgrund och intresse har kunnat delta. Som tidigare nämnt har 72 personer valt att delta och besvara enkätfrågorna varav 36,1 % som svarat har varit äldre än 26 och resterande 63,9% har varit mellan åldrarna 18-26.

6. Slutsatser

En slutsats som görs utifrån enkätundersökningen och resultaten i relation till studiens syfte och frågeställning var att majoriteten oavsett ålder ser den nya lagen som något bra, och något som förmodligen kommer vara effektiv. Anledning till att lagen förmodligen kommer vara effektiv är för att det är en så pass ny lag vilket innebär att forskning i längre perioder för att se förändringar inte har kunnat göras. Mer forskning kring ämnesområdet behövs med andra ord. Statistiskt sett utifrån resultatet visar att yngre förare mellan 18-26 är medvetna om den nya lagen vilket är positivt. Det är även positivt att se att utifrån resultatet så tror majoriteten mellan åldrarna 18-26 att lagen i sig kommer kunna förbättra trafiksäkerheten i allmänhet. Vidare visar även resultatet att majoriteten av alla som valde att delta i enkätundersökningen kommer ändra sitt beteende som en konsekvens av den nya lagen. Jag har med denna slutsats svarat på min frågeställning om unga bilförare upplever den nya lagen om mobilförbud i trafiken är tillräckligt effektiv. Svaret är ja, majoriteten tycker det av de som valt att svara på enkätundersökningen. Av de som inte tror att lagen är tillräckligt effektiv är den fokusgruppen som det vore varit intressant att göra en djupgående intervju med vilket skulle kunna bli en intressant framtida forskningsstudie.

Källförteckning

Litteraturlista:

(Wagner et al,2012) Wagner Claire, Kawulich Barbara, Garner Mark. *Doing Social Research. A global context*. London m fl: McGraw Hill Higher Education, 2012.

Elektroniska länkar:

Trafikverket (2017) Förarens användning av kommunikationsutrustning under färd- redovisning av regeringsuppdrag [Elektronisk] Tillgänglig:

https://www.trafikverket.se/contentassets/df9f24a41b484d2ea6854b354b020753/ru_tsv2016_1774_1_1.pdf

MSB(2015) Myndighet för samhällsnydd och beredskap. Personssäkerhet- Teori och praktik [Elektronisk] Tillgänglig: <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/27976.pdf>

Citeseerx (2003) Application of Behavior-Change Theories and Methods to Injury Prevention [Elektronisk] Tillgänglig:<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.120.3774&rep=rep1&type=pdf>

Ncbi(1980a) Advances in the Epidemiology of Injuries as a Basis for Public Policy [Elektronisk] Tillgänglig: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1422748/pdf/pubhealthrep00127-0003.pdf>

Ncbi (1990b) Reducing the Burden of Injury ADVANCING PREVENTION AND TREATMENT[Elektronisk] Tillgänglig: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK230590/pdf/Bookshelf__NBK230590.pdf

WHO(2011) World health organization. MOBILE PHONE USE: A GROWING PROBLEM OF DRIVER DISTRACTION [Elektronisk] Tillgänglig: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_en.pdf

Sociopedia (2013) Rational choice theory [Elektronisk] Tillgänglig: <http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/RationalChoice2013.pdf>

Scholarlycommons.law.northwestern.edu(1990) Rational Choice, Deterrence, and Social Learning Theory in Criminology: The Path Not Taken [Elektronisk] Tillgänglig: <https://scholarlycommons.law.northwestern.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=6670&context=jclc>

Transportstyrelsen(2018) Ny regel från 1 februari 2018- Håll ögonen på trafiken- inte på mobilen [Elektronisk] Tillgänglig: <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/trafikregler/sluta-rattsurfa-2018---faktablad-a4.pdf>

Svensk författningssamling (2017) 20SFS 2017:1284 Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276) [Elektronisk] Tillgänglig: https://www.lagboken.se/Lagboken/sfs/sfs/2017/1200-1299/d_3134379-sfs-2017_1284-forordning-om-andring-i-trafikforordningen-1998_1276

Gu(2002) Vetenskapsrådet: Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning [Elektronisk] Tillgänglig: https://www.gu.se/digitalAssets/1268/1268494_forskningsetiska_principer_2002.pdf

Bilaga 1

Introduktionsbrev till enkäten

Mobilanvändning i trafiken

Denna enkät riktar sig främst till dig mellan 18-26 år som har körkort. Undersökningen görs inom ramen för ett uppsatsarbete i Miljö och säkerhet på Karlstads universitet. Uppsatsens syfte är att undersöka hur yngre förare använder sig av mobiltelefon under sin bilkörning. Enkäten såväl svaren kommer behandlas konfidentiellt och kommer enbart att presenteras på gruppnivå. Genom att svara på denna enkät samtycker du till att vara delaktig i studien. Du har när som helst under enkätens ifyllnad rätt att avbryta ditt deltagande, men efter att enkäten är inskickad kan du inte ångra dig eftersom du inte kommer vara identifierbar i datamaterialet. Kontaktpersoner: Robin Elmlund (Student), Carl Bonander (handledare)

Bilaga 2 svarsalternativ

Enkätfrågor och

1. Hur länge har du haft ditt körkort?*

- Mindre än ett år
- 1-2 år
- Mer än 3 år

2. Har du tillgång till egen bil?*

- Ja
- Nej

3. När du åker bil, hur långt brukar din genomsnittliga färd vara från destination A-B? (km)*

- 0-4 km
- 5-10 km
- 11-30 km
- 31-50 km
- Mer än 50 km

4. Hur ofta kör du bil?*

- Aldrig
- 1-2 gånger i veckan
- 3-4 gånger i veckan
- Varje dag

5. Är du medveten om den nya lagen 1 februari om mobilanvändning i trafiken? *

- Ja, och jag har koll på den nya lagen
- Nej, och jag har inte koll på den nya lagen
- Jag har hört talas om den nya lagen men vet inte vad den innebär

6. Tror du lagen kan förbättra trafiksäkerheten?*

- Ja
- Nej

7. Har du möjligheter för handsfree kommunikation i din bil?*

- Ja
- Nej

8. Använder du verktyget vid inkomna samtal eller sms? (Följdfråga på fråga 7. Om du svarat ja,)

- Alltid
- Ibland
- Aldrig

9. Är det något du tänkt dig införskaffa i syfte att kunna ha händerna bort från mobilen vid körning? (Följdfråga på fråga 7. Om du svarat nej,)

- Ja
- Nej

10. Är du rädd för att bli tagen av polis generellt sett när du åker på vägarna?*
- Ja
 - Nej
11. Tycker du det är okej att använda mobilen för snabba ärenden medans du kör om du anser att det inte påverkar din körförmåga?*
- Ja
 - Nej
12. Tycker du själv att du är en så pass bra förare att du skulle lita på dig själv som förare om du skulle möta dig själv ute på vägarna?*
- Ja
 - Nej
13. Hur stor sannolikhet tror du det är att bli tagen av polis när du knappar på mobilen samtidigt som du kör? på vägarna?*
- Stor
 - Liten
14. Om du blir tagen hur stor sannolikhet tror du det kommer vara att du blir dömd för brottet?*
- Stor
 - Liten
15. Planerar du att ändra ditt beteende som en konsekvens av den nya lagen?*
- Nej
 - Ja
16. Hur ofta använde du som förare mobilen innan den nya lagen trädde i kraft?*
- Alltid
 - Sällan
 - Aldrig
17. Anser du dig själv vara bra på att utföra två saker samtidigt?*
- Ja
 - Nej
18. Hur gammal är du?*
- 18-20
 - 20-22
 - 22-24
 - 24-26
 - Äldre än 26
19. Kön?*
- Man
 - Kvinna
20. Vad har du för bakgrund? (Ursprung)*
- Ursprungligen från Sverige
 - Ursprungligen från ett annat land

21. Vad har du för bakgrund? (Landsbygd/storstad)*

- Storstad
- Landsbygd

22. Anser du att män är mer riskbenägna än kvinnor?*

- Ja
- Nej

23. Anser du själv att du har goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns?*

- Ja
- Nej

24. Skulle du vilja ändra lagen (ja/nej, kommentera fritt och kort varför)

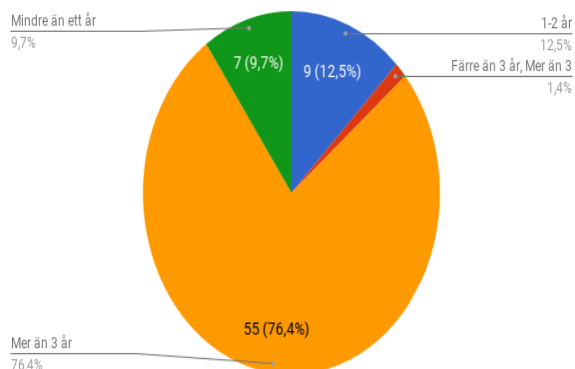
Webbadress till enkäten: <https://goo.gl/forms/aU6epuLPXWd2x4I72>

Vid behov kan webbenkäten öppnas och ge tillåtelse för läsaren för en mer visuell och fördjupad översikt.

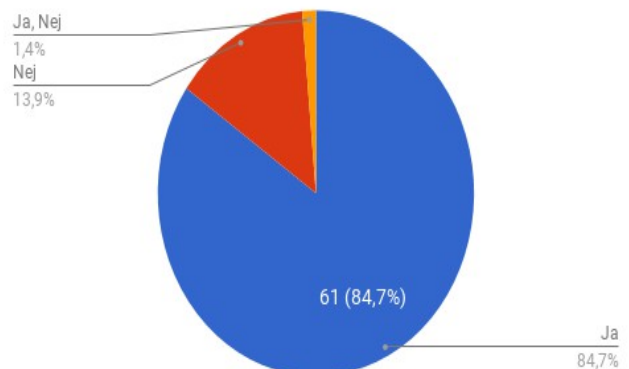
Bilaga 3

Statistiskt redovisning

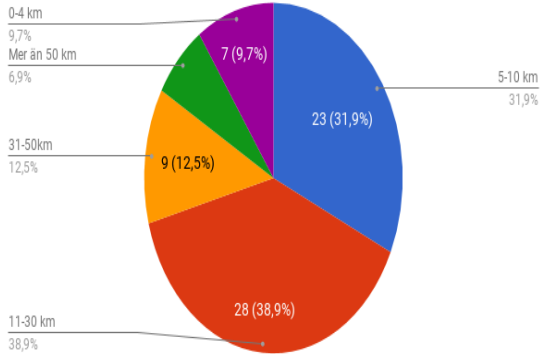
Antal för 1. Hur länge har du haft ditt körkort?



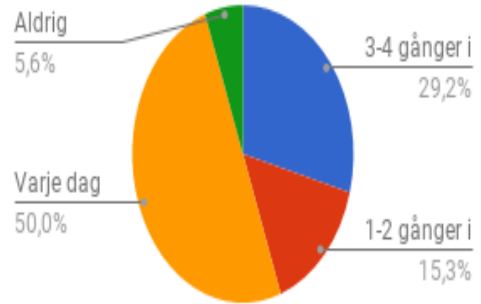
Antal för 2. Har du tillgång till egen bil?



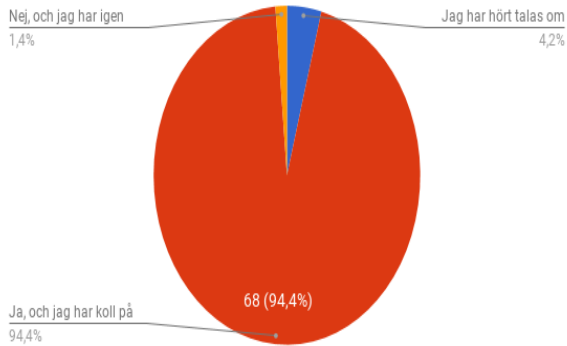
Antal för 3. När du åker bil, hur långt brukar din genomsnittliga färd vara från destination A-B? (km)



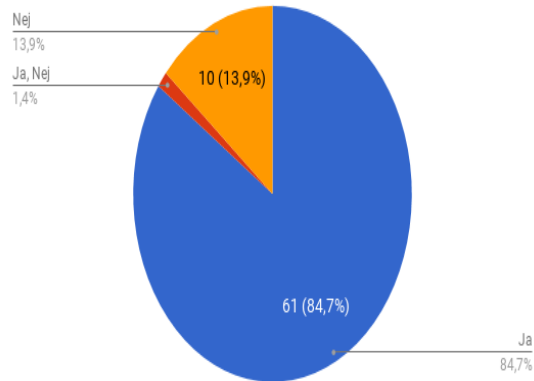
Antal för 4. Hur ofta kör du bil?



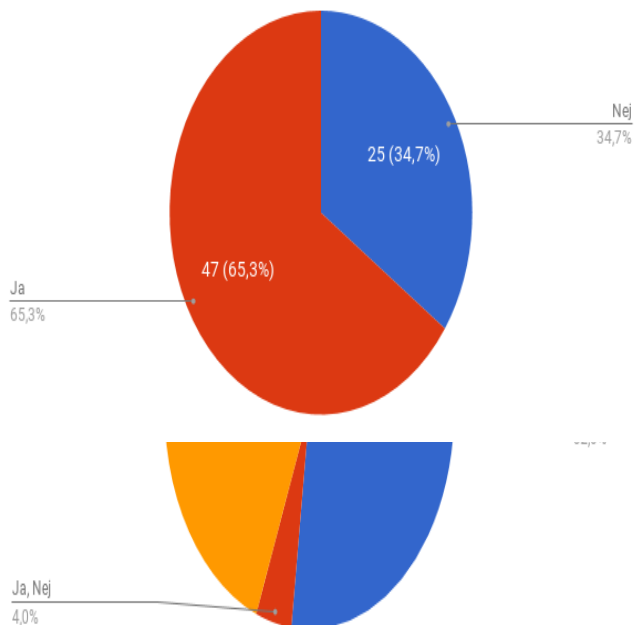
Antal för 5. Är du medveten om den nya lagen 1 februari om mobilanvändning i trafiken?



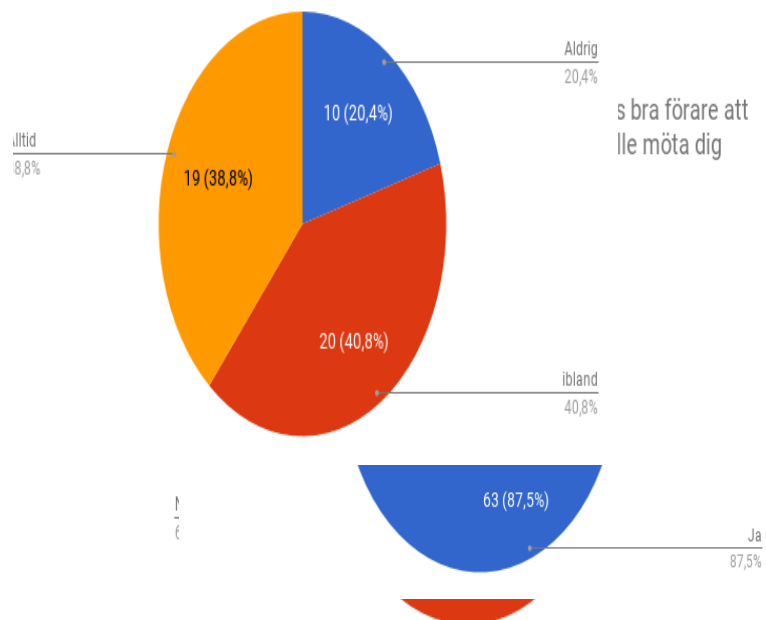
Antal för 6. Tror du lagen kan förbättra trafiksäkerheten?



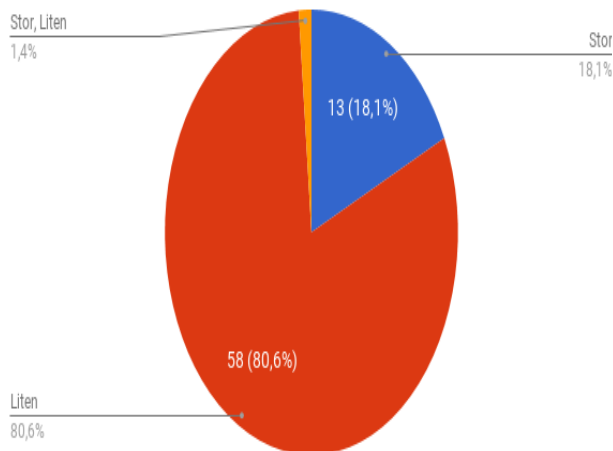
Antal för 7. Har du möjligheter för handsfree kommunikation i din bil?



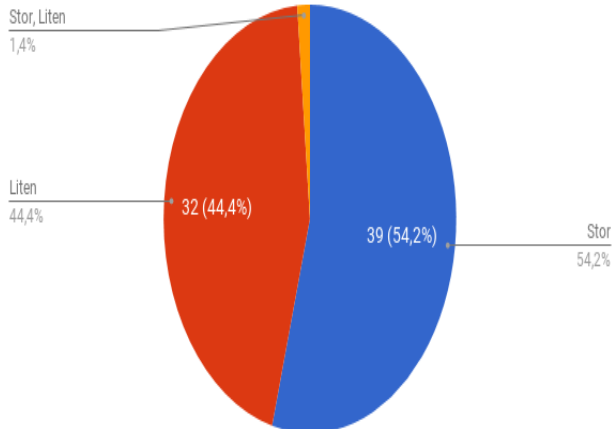
Antal för 8. Använder du verktyget vid inkomna samtal eller sms?



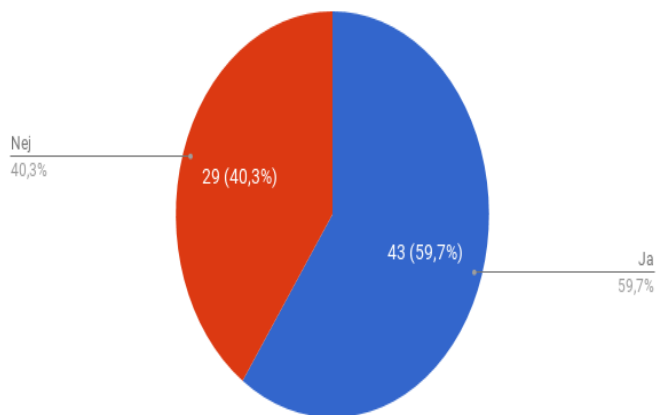
Antal för 13. Hur stor sannolikhet tror du det är att bli tagen av polis när du knappar på mobilen samtidigt som du kör?



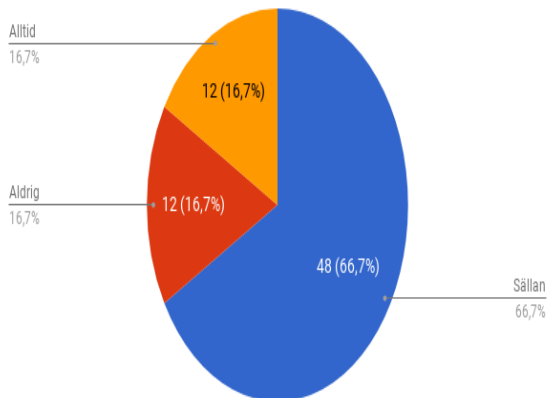
Antal för 14. Om du blir tagen hur stor sannolikhet tror du det kommer vara att du blir dömd för brottet?



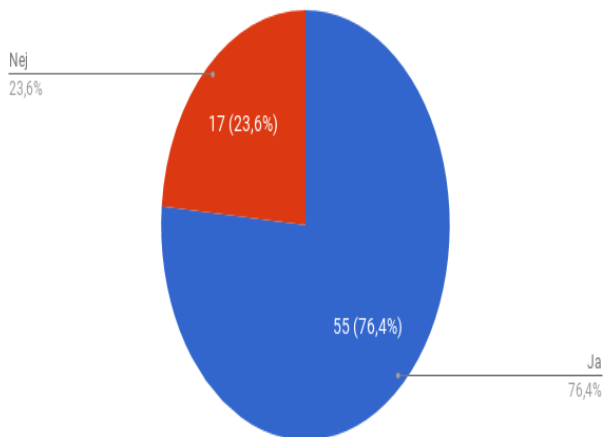
Antal för 15. Planerar du att ändra ditt beteende som en konsekvens av den nya lagen?



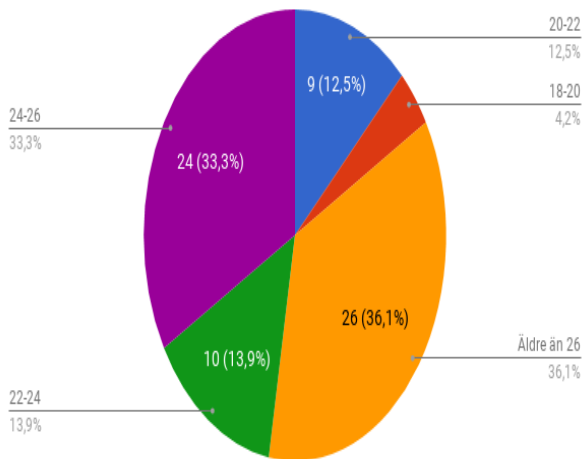
Antal för 16. Hur ofta använde du som förare mobilen innan den nya lagen trädde i kraft?



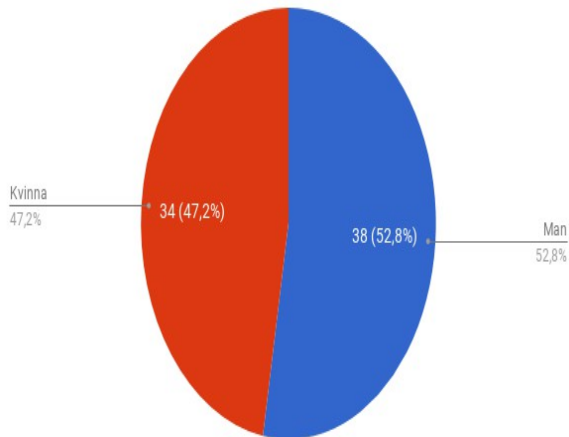
Antal för 17. Anser du dig själv vara bra på att utföra två saker samtidigt?



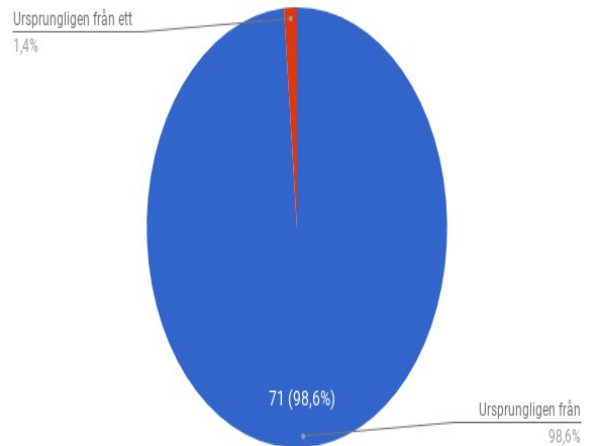
Antal för 18. Hur gammal är du?



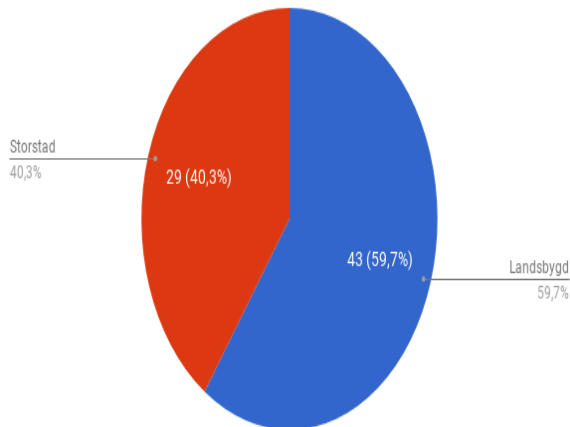
Antal för 19. Kön?



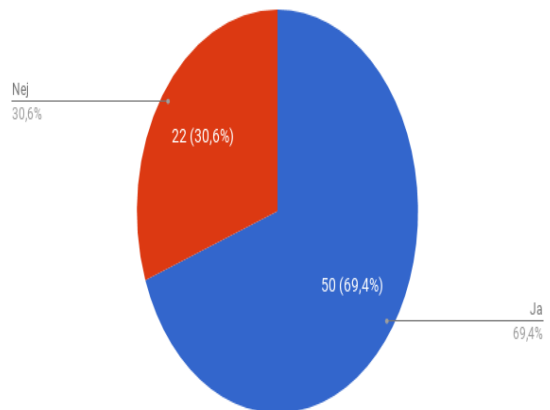
Antal för 20. Vad har du för bakgrund? (Ursprung)



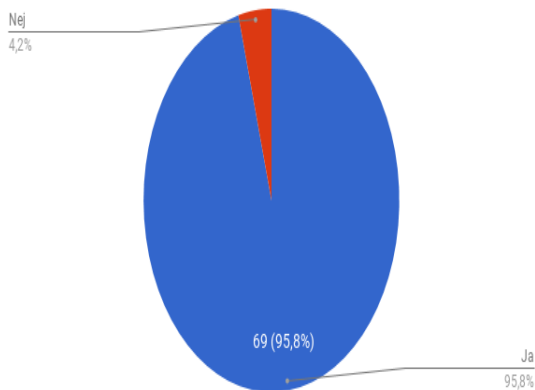
Antal för 21. Vad har du för bakgrund? (Landsbygd/storstad)



Antal för 22. Anser du att män är mer riskbenägna än kvinnor?



Antal för 23. Anser du själv att du har goda kunskaper i allmänhet om trafiksäkerhet och de lagrum som finns?



Antal för 24.

