

Effekten af ændringen i den danske køreuddannelse i 1986.

af

psykolog Gitte Carstensen

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning

Rådet for Trafiksikkerhedsforskning
Ermelundsvej 101
DK – 2820 Gentofte
Denmark

Telefon (+45) 39 68 04 44

Fax (+45) 39 65 73 62

Email gc@rft.dk

1 Baggrund

Den 1. oktober 1986 indførtes nye regler for køreuddannelse i Danmark. Reglerne omfattede såvel undervisningens indhold som dens form. En omfattende undervisningsplan redegør i detaljer for de emner, der skal gennemgås. Emnet risikolære har en central placering i undervisningen, som i øvrigt skal bygges op, så man går fra de lettere øvelser til de sværere. Indholdet i den teoretiske og den praktiske undervisning skal følge hinanden.

I forbindelse hermed igangsattes et projekt i Rådet for Trafiksikkerhedsforskning med det formål at vurdere, om disse ændringer har haft en effekt på færdselssikkerheden. En del af projektet har bestået i en analyse af uheldsudviklingen i den officielle statistik før og efter ændringen. Resultaterne heraf blev offentliggjort i RfT Rapport 2/1996.

Analysen af den officielle statistik viste, at de 18-19-årige bilister havde haft en relativ større uheldsnedgang efter 1986 end de 25-54-årige havde. Dette fald kunne ikke entydigt henføres til det fald, der er sket i antallet af 18-19-årige. Heller ikke forhold som kørselsmængder, milde vintre i efterperioden eller en mulig effekt af spritkampanjer kan forklare forskellen mellem gruppernes udvikling. Det blev derfor fundet rimeligt at antage, at de ændrede regler for køreuddannelse havde haft en effekt på antallet af uheld hos nye bilister. Størrelsesordenen af denne effekt blev anslået til 50-150 sparede personskadeuheld om året.

Anden del af undersøgelsen er en spørgeskemaundersøgelse, hvor to grupper bilister og motorcyklister – uddannet hhv. før og efter ændringen – er blevet fulgt i en periode af 5½ år med 4 spørgeskemaer. Det er spørgeskemaundersøgelsen blandt bilisterne, der beskrives her. Den er offentliggjort i RfT Rapport 1/1999.

Svarene fra de nye bilister skal dels yderligere efterprøve antagelsen om, at nedgangen i de unges uheld kan have at gøre med ændringen i køreuddannelsen. Og dels skal de belyse generelle spørgsmål omkring nye bilister og udviklingen i deres erfaring, holdninger og uheld.

2 Spørgeskemaundersøgelsen

I alt ca. 7000 personer – udvalgt i bestemte måneder før og efter ændringen i køreuddannelsen – har fået tilsendt 4 spørgeskemaer: Det første kort efter køreprøven med spørgsmål om selve køreuddannelsen, kørselsvaner og holdninger. Endnu et skema 1½ år efter køreprøven, med spørgsmål om kørselsmængder og –vaner, holdninger og indblanding i uheld og kritiske situationer i perioden siden køreprøven (1. kørselsperiode), og derefter endnu 2 skemaer med 2 års

mellemrum med nogenlunde samme indhold som det andet spørgeskema – dækkende 2. og 3. kørselsperiode. Godt halvdelen af de 7000 personer besvarede alle 4 skemaer, mange besvarede 2 og 3 og ca. 10% kun et enkelt skema. I alt kom der ét eller flere skemaer fra 93% af det oprindelige udtræk.

Databearbejdningen er foretaget i SAS. Signifikanser er beregnet vha. χ^2 -test eller T-test. Når det drejer sig om diverse faktorer sammenhæng med personernes uheldsindblanding er der benyttet regressionsanalyser (i SAS-Insight) med uheldene, der antages at følge en poisson-fordeling, som afhængig variabel og kørte km som eksponeringsvariabel (offset-variabel).

3 Uheldsudviklingen og betydningen af erfaring, alder og køn

Udviklingen i uheld pr. 1 mio. km viser, at erfaringen spiller en meget stor rolle. Det ser man for det første ved at 20% af svarpersonerne haft uheld i første kørselsperiode – og denne andel falder drastisk til hhv. 10% og 8% om året i 2. og 3. periode. Og for det andet ser man det, når man – indenfor samme kørselsperiode – opdeler af personerne i 4 grupper efter hvor meget de kører. Denne opdeling viser, at uheldsrisikoen pr. kørt km. er væsentlig højere for dem, der kører lidt, end for dem, der kører meget. Således er risikoen for den fjerdedel af svarpersonerne, der i 1. periode har kørt mindst, ca. 11 gange højere end for den fjerdedel, der i den samme periode har kørt mest. En tilsvarende forskel ser man også i 2. og 3. kørselsperiode.

Kvinderne har væsentlig færre uheld end mændene, men de kører også meget mindre, så deres samlede uheldsfrekvens (uheld pr. mio. km) ligger faktisk lidt over mændenes. Men netop fordi kvinderne generelt har kørt mindre end mændene – mændene har i gennemsnit kørt 12-15.000 km årligt mens kvinderne kun har kørt ca. det halve – er denne sammenligning ikke helt rimelig. For det betyder, at kvinderne ikke har samlet så meget kørsels erfaring som mændene.

Når man i stedet tager højde for disse forskelle i kørselsmængder, og sammenligner kvinder og mænd, der har kørt ca. samme mængde km i perioden, så viser det sig, at kvinder har en signifikant lavere uheldsrisiko end mænd i de to første kørselsperioder.

De yngre begynder har en højere uheldsrisiko end de ældre begyndere. Her er der ingen væsentlige forskelle i kørselsmængderne, der kan forklare forskellen. Forskellen er også for alderens vedkommende forsvundet i 3. kørselsperiode.

4 Forskel på før- og eftergruppe - effekt af køreuddannelsen

To spørgsmål var vigtige i den ovenfor nævnte analyse af udviklingen i uheldsstatistikken:

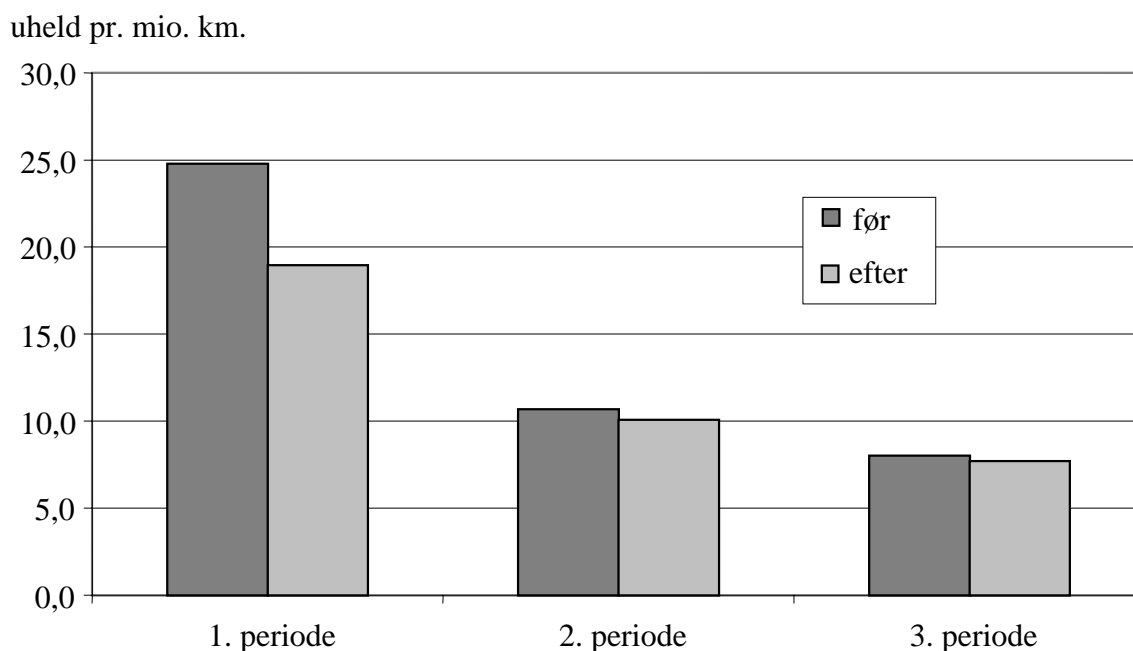
- Kan uheldsnedgangen blandt de unge bilister skyldes ændringer i, hvor meget de har færdedes i trafikken i den undersøgte periode?
- Kan uheldsnedgangen skyldes andre forandringer i den undersøgte periode?

De samme to spørgsmål er centrale, når man skal vurdere, om spørgeskemare-sultaterne støtter resultaterne af analysen af uhedsstatistikken.

4.1 Nedgang i kørte km eller nedgang i uhedsrisiko?

Hvis der køres færre km af nye bilister i efterperioden end i førperioden (hvad enten der nu er tale om færre nye bilister eller at de, der er der, kører mindre), vil det betyde, at det samlede antal uheld ville gå ned, selv om den individuelle uhedsrisiko pr. kørt km. forbliver den samme. I så fald skulle man finde det samme antal uheld pr. kørt km. i spørgeskemaundersøgelsens førgruppe som i dens eftergruppe.

Antallet af uheld pr. 1 mio. km i før- og eftergruppe fremgår af figur 1.



Figur 1. Antal uheld pr. 1 mio. km i de 3 perioder i før- og eftergruppe.

Der viser sig her en klar (og signifikant) forskel på før- og eftergruppens uhedsrisiko i første kørselsperiode, hvor eftergruppen har signifikant færre uheld end førgruppen. I de senere perioder er der ingen forskel. Der er altså i spørgeskemaundersøgelsen – ligesom i den officielle statistik – en nedgang i de helt nye bilisters uheld fra før til efter ændringen, og eftersom spørgeskemaundersøgelsen inddrager kørselsmængderne, er der således tale om et egentlig fald i

uheldsrisikoen og ikke blot en effekt af mindre kørsel af nye bilister. En nærmere analyse tyder på, at denne nedgang især falder i det første år efter køreprøven.

4.2 Mulige årsager til nedgangen

Det andet spørgsmål drejer sig så om de mulige årsager til denne nedgang i uheldsrisikoen for nye bilister i første kørselsperiode.

4.2.1 Milde vintre i førperioden

Det komplicerer tingene, at vintervejret har været hårdere for før- end for eftergruppen i første kørselsperiode, og førgruppen har da også væsentlig flere glatføreheld end eftergruppen i denne periode. En analyse, hvor man blot udelukker disse uheld viser imidlertid, at der alligevel er en nedgang i uheldsrisikoen på ca. 15% fra før- til eftergruppe.

4.2.2 Uheldstyper i øvrigt

Når man ser bort fra uheld i glat føre kan de uheld, som svarpersonerne rapporterer inddeles i 3 typer: Eneuheld, flerpartuheld og manøvreuheld (dvs. uheld under langsom manøvrering af bilen, f.eks. parkering, bakning eller lignende). Eneuheldene og flerpartuheldene forekommer hyppigere blandt mændene og de yngste begyndere. Manøvreuheldene ser man derimod oftere hos kvinderne og de ældste begyndere.

En gennemgang af uheldsrisikoen for disse 3 typer uheld viser, at det er flerpartuheldene og manøvreuheldene, der står for nedgangen. Risikoen for eneuheld er uforandret fra før- til eftergruppe.

Af de to typer uheld, hvor der er en nedgang, er flerpartuheldene selvfølgelig så langt de interessanteste set fra et trafikikkerhedssynspunkt. Og den følgende gennemgang af resultater vil derfor koncentrere sig om dem.

Nedgangen i flerpartuheldene er i øvrigt ikke blot udtryk for et generelt fald i uheldene i den pågældende periode. En nærmere analyse af den officielle statistik viser, at erfarne bilisters flerpartuheld ikke er faldet signifikant fra 1985-86 til 1988-89 (de tidspunkter, hvor hhv. før- og eftergruppens 1. kørselsperiode ligger). Det er til gengæld de uerfarne bilisters uheld – ligesom de er det i spørgeskemaundersøgelsen.

4.2.3 Ændringer i spritkørsel

Der har især i efterperioden været megen fokus på unges spritkørsel, og der har været hyppige kampagnere på dette område rettet specielt mod unge. I den samme periode har der også været et fald i unges sprituheld i den officielle stati-

stik. I analysen af denne statistik blev det imidlertid ikke fundet sandsynlige, at denne nedgang i spritkørsel kunne forklare det generelt større fald i unge bilisters uheld. Spørgeskemaundersøgelsen underbygger denne konklusion.

Der er ikke oplysninger om spiritusindtagelse i forbindelse med svarpersonernes uheld, men de er i de 3 sidste spørgeskemaer blevet spurgt, om de i den foregående kørselsperiode har kørt bil i en situation, hvor de vidste eller havde mistanke om, at de havde drukket for meget alkohol. I den første kørselsperiode erkendte 1/3, at de havde gjort dette, omend de fleste kun havde gjort det en enkelt gang.

I førgruppen havde man gjort det hyppigere end i eftergruppen, men det er ikke årsagen til forskellen i uheldsrisiko. For når man ser nærmere på risikoen hos dem der har og dem der ikke har kørt spritkørsel i første kørselsperiode, finder man, at ændringen i risikoen for flerpartuheld udelukkende er sket for den del af eftergruppen, der ikke har kørt spritkørsel. Hvis nedgangen i risiko skulle hænge sammen med, at færre kører spritkørsel, skulle der ikke være forskel på uheldsrisikoen i før og eftergruppe for dem, der ikke har kørt spritkørsel. Den eneste forskel skulle så være, at der var flere ikke-sprit-kørere i eftergruppen, hvorved eftergruppens samlede gennemsnitlige uheldsrisiko ville blive bragt ned.

4.2.4 Uheldsrisiko og uddannelsesindhold

Med en problemstilling som den foreliggende vil det selvfølgelig være mest spændende, hvis det kan lade sig gøre at etablere en sandsynlig sammenhæng mellem selve køreundervisningen og svarpersonernes senere uheldsindblanding.

Oplysninger fra det første spørgeskema viste, at den faktiske undervisning, som eftergruppen havde modtaget, ikke altid fulgte undervisningsplanen tæt. Og omvendt havde nogen af svarpersonerne i førgruppen fået en undervisning, der i en del henseender flugte de principper, der senere blev indført med undervisningsplanen.

Til at skelne imellem, hvem der havde fået en undervisning, der fulgte undervisningsplanens principper, og hvem der ikke havde, blev der derfor i begge grupper udvalgt en række basale elementer, som skal være/ikke må være til stede i en sådan undervisning. Det drejede sig om følgende:

- Kørelæreren skulle have fulgt en plan i undervisningen (efter svarpersonens egen opfattelse)
- Køreundervisningen skulle have omfattet kørsel på motorvej
- Køreundervisningen skulle have omfattet kørsel i mørke

- Svarpersonen måtte **ikke** have kørt på gader i bycentrum i størstedelen af den første køretime på vej.

Disse principper var fulgt hos 20% af førgruppen og 52% af eftergruppen.

De svarpersoner, der har fået denne uddannelse, har en lavere risiko for flerpartuheld end dem, der ikke har. Og denne faktor forklarer så meget af forskellen mellem før- og eftergruppe, at gruppeforskellen i sig selv ikke længere er signifikant. Der er ingen sammenhæng mellem undervisningselementerne og risikoen for eneuheld, hvilket er i overensstemmelse med, at antallet af eneuheld ikke er faldet i spørgeskemaundersøgelsen.

Dette må ses som en stærk indikation på, at uheldsnedgangen i eftergruppen - i hvert fald for en dels vedkommende – har at gøre med en ændret undervisning.

Det er i øvrigt et gennemgående træk, at eftergruppen har været mere tilfredse end førgruppen med deres køreundervisning, og for visse emner står det klart, at undervisningsplanen har opfyldt et behov for mere viden. Dette er tilfældet f.eks. mht. viden om andre trafikanter og hvordan man mest fornuftigt reagerer i forhold til dem. Der er også en tendens til, at eftergruppen finder diverse trafiksituationer lettere end førgruppen gør.

4.2.5 Adfærd og holdninger hos de nye bilister

Ca. ¼ af svarpersonerne siger, at de kører hurtigere end gennemsnittet i bytrafik og lidt over halvdelen gør det på landeveje. Mænd kører hurtigere end kvinder og yngre begyndere hurtigere end ældre.

Der er forskel på grupperne, idet svarpersonerne i førgruppen kører hurtigere end svarpersonerne i eftergruppen. De angiver også oftere, at de kan lide at konkurrere i trafikken. Begge disse faktorer er forbundet med højere uheldsrisiko.

Svarpersonerne i eftergruppen har gennemgående en lidt højere vurdering af deres egne kørefærdigheder end svarpersonerne i førgruppen. Det gælder i nogen grad for teknisk kørefærdighed (f.eks. ”at komme frem i tæt trafik” eller ”at reagere hurtigt”), men for defensiv kørefærdighed (f.eks. ”at køre forsigtigt” eller ”at holde mig orienteret om den omgivende trafik”) er forskellen signifikant. Personer med en høj vurdering af tekniske kørefærdigheder har flere flerpartuheld end andre, mens personer med en høj vurdering af defensiv kørefærdighed har færre flerpartuheld.

At det er vurderingen i defensiv kørefærdighed, der især ligger højere i eftergruppen passer godt med, at undervisningsplanen efter de ændrede regler netop lægger vægt på risikolære og defensiv kørsel.

5 Konklusion

Samlet er der en del forhold, der tyder på, at faldet i uheldsrisiko for nye bilister er reelt og at det kan have med ændringen i køreuddannelsen at gøre, samtidig med at nogle af de alternative forklaringer må afvises. Det må imidlertid også på baggrund af resultaterne stå klart, at effekten hovedsagelig ligger det første år efter køreprøven. I længden ser det ud til, at det, man oplever i trafikken, overlejrer de erfaringer køreuddannelsen har givet. Men meget er nået ved at kunne skære toppen af den stærkt forhøjede uheldsrisiko i de nye bilisters første tid.

Reference:

Gitte Carstensen: Køreuddannelsen til personbil – effekt på uheldsudviklingen. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (RfT), Rapport 2/1996.

Gitte Carstensen: Køreuddannelsen til personbil – de nye bilister og deres uheld. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning (RfT), Rapport 1/1999.