

Evaluering af projekt 'Respekt for Fart'

Af cand.psych., Ph.D. studerende, Mette Møller, Danmarks TransportForskning

Resumé

Unge bilister er fortsat overrepræsenteret i den danske uheldsstatistik. Projekt 'Respekt for fart' er et lokalt forankret projekt iværksat for at forbedre trafikikkerheden blandt unge bilister. Danmarks TransportForskning har evalueret projektets effekt på de unge bilister umiddelbart efter deres deltagelse i projektdagen. Evalueringen viser bl.a., at kurset rammer en relevant gruppe unge bilister og skærper deltagernes risikobevindstthed.

Baggrund

Unge bilister har generelt høj uheldsrisiko, - også i Danmark (Danmarks Statistik, 2001). Trods en faldende tendens i færdselsuheld med personskaade er tendensen ikke slået igennem i samme grad blandt unge som blandt bilister i andre aldersgrupper (Carstensen & Fosgerau, 2001).

En mangeårige international forskningsindsats har ført til, at der i dag eksisterer omfattende viden om forskellige faktorer der bidrager til unge bilisters høje uheldsrisiko. Gregersen (1996) inddeler disse faktorer i to overordnede kategorier:

- Faktorer der har at gøre med køreuddannelsen, erfaring og træning
- Faktorer der har at gøre med social påvirkning og individuelle forhold

Uheldsrisikoen påvirkes således på den ene side af den unge bilists kørefærdigheder og på den anden side af det liv den unge lever og via bilkørsel bringer ind i den trafikale situation. De to kategorier relaterer sig til to forskellige strategier til forbedring af trafikikkerheden for unge bilister. Den første strategi er forbedring af køreuddannelsen. Den anden strategi er trafikikkerhedskampagner, der på forskellig vis sætter fokus på uhensigtsmæssige måder at bringe ungdomslivet ind i den trafikale situation. F.eks. det at køre beruset hjem fra en fest.

I Danmark har begge strategier været anvendt. I 1986 gennemførtes en omfattende revision af køreuddannelsen, der blandt andet medførte, at risikolære blev indført som pensum og prøvestof (Carstensen, 1999; Justitsministeriet, 1985). Dermed blev der i køreuddannelsen sat fokus på emner relateret til det at opfatte, bedømme og reagere hensigtsmæssigt på faremuligheder i trafikken, hvilket bidrog til færre uheld blandt unge bilister (Carstensen, 1999). Også i andre nordiske lande er der gennemført reformer af køreuddannelsen. I Sverige blev der f.eks. i 1993 gennemført en reform, der tillader øvelseskørsel fra 16 års alderen, dvs. 2 år inden et kørekort kan erhverves (Eliasson et al, 1996). I Norge blev der i 1979 indført et tofaset kørekort, der dog siden er forslået ændret, idet det viste sig at visse elementer af anden fase synes at føre til større uheldsrisiko blandt de unge bilister (Glad, 1988; Moe, 1989).

Trafikkerhedskampagner henvendt til unge bilister dukker op i midten af 1980'erne (Lolk, 2002). Siden er der gennemført mange kampagner af forskellig karakter men overvejende tilrettelagt som informationsindsats. Der kan dog være meget langt fra viden til handling, og der har derfor været sat spørgsmålstegn ved effekten af informationskampagner. Ifølge Ulleberg (2002a) viser en metaanalyse fra Norge, at kampagner trods alt er et af de mest effektive redskaber der er til rådighed. Udfordringen er derfor, at metodeudvikle kampagneindsatsen således at der anvendes andre strategier end oplysning og information alene. Derved ville der formentlig kunne opnås en større effekt ikke mindst hos unge med høj uheldsrisiko (Ulleberg, 2002b).

Projekt 'Respekt for fart'

Projekt 'Respekt for fart' er et tiltag til forbedring af trafikikkerheden iværksat af Vejle Amt. Projektet forsøger at forbedre trafikikkerheden blandt unge bilister ved at kombinere to forebyggelsesstrategier. På den ene side giver projektet de unge mulighed for på egen krop at opleve hvor vanskeligt det er at manøvrere en bil med høj hastighed i en uforudset situation. Parallelt hermed omfatter projektet moduler af mere informationspræget karakter. Disse moduler tager udgangspunkt i de unges lokalmiljø. Derved inspireres de unge til at reflektere over forhold tæt på egen hverdag der bidrager til færdselsuheld samtidig med at ny viden tilføjes. Formålet er, at få de unge til at erkende, at det er farligt at køre stærkt, - også for dem -, og at få dem til at sænke deres kørehastighed.

Projektet omfatter en informationsaften og en kursusdag på Flyvestation Vandel. På informationsaftenen introduceres kursusdagens indhold samt forskellige praktiske forhold. Tre dage senere gennemføres kursusdagen, der omfatter følgende tre moduler:

Modul 1: Omfatter kørselsforsøg med opbremsning og undvigemanøvrer efter signal fra en piltavle. Signalet gives med tidsmæssig forsinkelse afhængig af kørehastigheden for at illudere en "realistisk" situation i trafikken ved høj kørehastighed. Øvelserne gennemføres med og uden læs. Modulet afvikles af 3-4 kørelærere der giver deltagerne individuel feedback i forbindelse med hver manøvre.

Modul 2: Omfatter dialog mellem kursusedtagere og hhv. en medarbejder fra politiet og en ambulancelæge/sygeplejerske. Dialogen baseres på beretninger og billeder fra færdselsuheld fra deltagernes lokalmiljø. De unge konfronteres således med uheld tæt på deres eget liv der i nogle tilfælde vedrører kammerater eller bekendte.

Modul 3: Omfatter introduktion til førstehjælp der kan udføres på ulykkesstedet i forbindelse med et færdselsuheld. Endvidere fortæller en trafikinformator om det færdselsuheld der førte til hans/hendes tilværelse som handicappet.

Det koster 500 kr. at deltage for unge fra Vejle Amt. Øvrige deltagere betaler 2750 kr. Deltagerne tilmelder sig frivilligt og skaffes primært via kørelærere og Vejle Amt. Deltagerne får et kursus bevis, der giver mulighed for at tegne bilforsikring til under halvdelen af markedsprisen i Alka Forsikring. Yderligere information om projektet fås på www.respekt.dk.

Evalueringen

Formål

Evalueringen har to formål.

- At afdække om oplevelserne på Flyvestation Vandel påvirker deltagernes vurdering af risiko, herunder hastighedens betydning for færdselsuheld.
- At afdække om kursusdagen henvender sig til, og/eller har effekt på undergrupper af deltagere.

Resultaterne vil endvidere kunne bidrage til metodeudvikling af tiltag til forbedring af trafikikkerhed blandt unge bilister.

Metode

Evalueringen er tilrettelagt som en før- og efterundersøgelse, hvor hver deltager besvarer to spørgeskemaer. "Førskemaet" besvares i forbindelse med introduktionsaftenen. "Efterskemaet" besvares som afslutning på projektdagen inden deltagerne forlader Flyvestation Vandel. "Førskemaet" omfatter spørgsmål om baggrundsvARIABLE som køn, uddannelse, kørsels erfaring, involvering i færdselsuheld, vurdering af egne kørefærdigheder, risikovurdering, begrundelser for at deltage.

"Efterskemaet" omfatter spørgsmål om oplevelser, erfaringer, risikovurdering og udbytte af kurssets elementer, herunder om kurset har forbedret forskellige aspekter af deres kørefærdigheder.

De resultater der præsenteres her, er baseret på tre kurser afholdt i hhv. oktober 2001, april 2002 og juni 2002. På kurset i oktober deltog i alt 103 unge, i april deltog 84 unge og i juni deltog 68. I alt 255 unge deltog i de tre kurser. Af disse er 49 taget ud af undersøgelsen idet de kun mødte op til den ene kursusdag og derfor kun havde besvaret det ene af de to spørgeskemaer. 33 af de 49 der måtte vælges fra var fra kurset i oktober 2001. Det store frafald i oktober skyldes, at dette kursus i sidste øjeblik måtte rykkes som følge af terrorangrebet i USA d. 11 september. I alt omfatter nærværende evaluering 206 unge bilister, der alle har besvaret både før- og efterskemaet. Spørgeskemaerne er bearbejdet i SPSS.

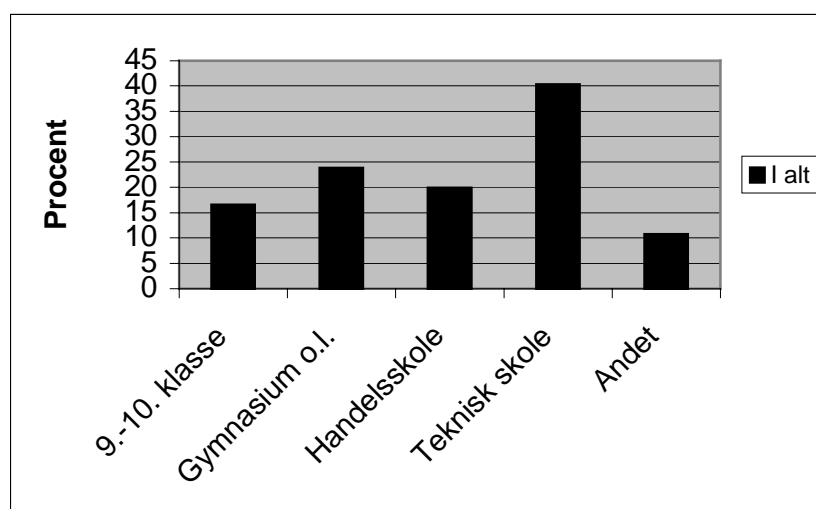
Resultater

Den følgende præsentation af udvalgte resultater er opdelt i to dele hhv. deltagerprofil og kursuseffekt svarende til evalueringens formål.

Deltagerprofil

Køn og uddannelse

Deltagerne er fra 18½ til 25 år. De fleste deltagere er dog mellem 20 og 21½ år, og kun meget få er over 21½. Langt den overvejende del af deltagerne er mænd i alt 82,5% (N=170) mod 17,5% kvinder (N=36). M.h.t. uddannelse fordeler de sig på forskellige kortere uddannelser som de enten er i gang med eller har afsluttet.



Figur 1 Deltagernes fordeling på de forskellige uddannelseskategorier

Som det fremgår af figur 1 er knap halvdelen af deltagerne fra Teknisk skole, mens de øvrige deltagere fordeler sig på 9.-10. klasse, gymnasium, handelsskole og andet. Den samlede procent overstiger 100 idet nogle deltagere har sat to kryds. I de tilfælde hvor 9.-10. klasse er afkrydset sammen med en anden uddannelse, er krydset ved 9.-10. klasse dog ikke talt med, da det udgør en forudsætning for de øvrige uddannelser.

De mandlige og kvindelige deltagere fordeler sig meget forskelligt på de respektive uddannelser. Hovedparten af kvinderne kommer fra handelsskole (ca. 40%) eller gymnasium (ca. 40%). Blandt

mændene er den største gruppe fra teknisk skole (ca. 50%). Den næststørste uddannelsesgruppe blandt mændene er gymnasium (ca. 21%).

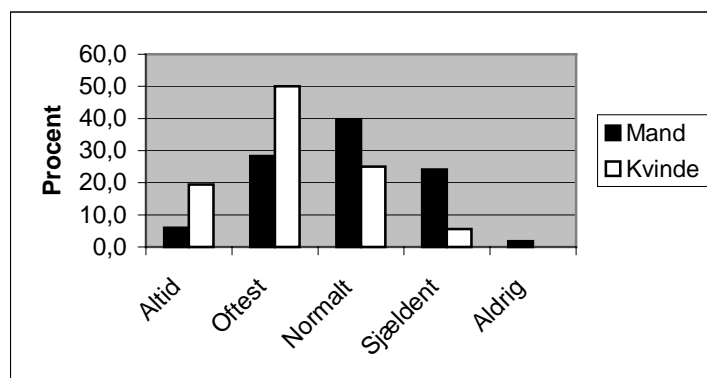
Kørekort og adgang til bil

Det er karakteristisk for alle deltagere, at de har fået kørekort meget tæt på det fyldte 18 år. 90% af deltagerne fik kørekort inden de fyldte 19 år, og 80% fik kørekort inden de blev 18½. Omkring halvdelen af alle deltagere har haft kørekort i under to år. Ca. halvdelen af mændene og 2/3 af kvinderne falder i denne gruppe.

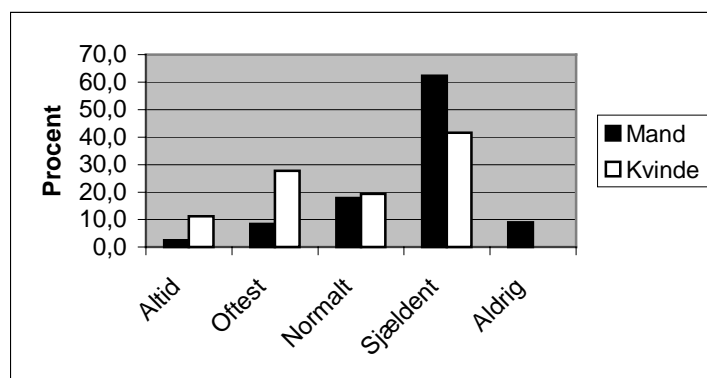
2/3 del af deltagerne har egen bil. 1/3 kan låne bil dagligt og ca. 40% kører bil i forbindelse med arbejde/uddannelse. En person (kvinde) har ikke adgang til bil. Blandt mændene går den største gruppe bilejere på teknisk skole. Næsten 80% (N=63) af disse har egen bil. Blandt kvinderne er der flest bilejere blandt handelsskoleeleverne (N=10). De deltagere der ikke har bil har overvejende 9.-10. klasse eller gymnasium som skolebaggrund. 75% af dem med 9.-10. klasse har ikke bil og 61% af dem fra gymnasiet har ikke bil.

Færdelsforseelser

Mere end 2/3 af deltagerne har aldrig fået en bøde i forbindelse med bilkørsel. Blandt dem der har fået en bøde, drejer det sig overvejende om parkeringsbøder. Enkelte har fået bøde for at køre for stærkt. 1/3 af mændene har været involveret i færdselsuheld (N=56) mod 1/4 af kvinderne (N=9). Af disse var hhv. 8 og 3 uheld med personskade.



Figur 2 Deltagernes overholdelse af hastighedsgrænse i by fordelt på mænd og kvinder



Figur 3 Deltagernes overholdelse af hastighedsgrænse på landevej fordelt på mænd og kvinder

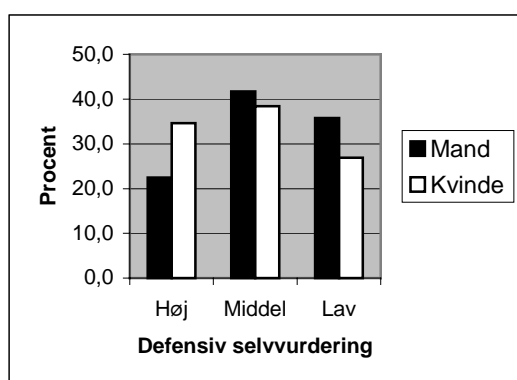
Som det fremgår af figur 2 og 3 overholder de kvindelige deltagere generelt i højere grad hastighedsgrænsen end de mandlige. For både mænd og kvinder overholdes hastighedsgrænsen i højere grad i byzone end i landzone. Således svarer 6% af kvinderne (N=2) og 26% af mændene

(N=43) af de sjældent eller aldrig overholder hastighedsgrænsen i byzone mod hhv. 71 % (N=119) og 42% (N=15) i landzone.

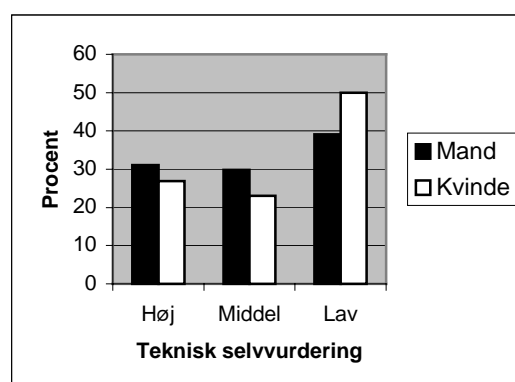
Vurdering af egne færdigheder som bilist

Deltagerne bliver i "førske-maet" bedt om at vurdere deres egne færdigheder som bilist, ved at sammenligne sig selv med gennemsnitsbilisten i relation til 14 forskellige trafikale manøvrer. Spørgsmålene er anvendt i tidligere undersøgelser (Spolander 1983 og 1985; Carstensen, 1999).

De trafikale manøvrer der spørges til relaterer sig til hhv. tekniske og defensive kørefærdigheder. Forskellen på de to slags færdigheder kan groft siges at være, at de tekniske færdigheder vedrører det at kunne *klare* kritiske situationer hvor de defensive færdigheder vedrører det at *undgå* at havne i kritiske situationer. I de tidligere undersøgelser er en sammenhæng mellem selvvurdering og uheldsrisiko blevet påvist. Jo højere teknisk selvvurdering jo større uheldsrisiko, og jo højere defensiv selvvurdering jo lavere uheldsrisiko. Endvidere er det vist, at høj teknisk selvvurdering er sammenhængende med høj kørehastighed.



Figur 4 Deltagernes selvvurdering m.h.t. defensive færdigheder opdelt på køn



Figur 5 Deltagernes selvvurdering m.h.t. tekniske færdigheder opdelt på køn

Figur 4 og 5 viser hvor mange af deltagerne der ligger i den tredjedel der vurderer deres færdigheder højst, middel og lavest fordelt på køn. Opdelingen i de tre grupper er alene baseret på undersøgelsens deltagere og viser ikke noget om deltagerne sammenlignet med andre unge. Derimod tydeliggør den forskellen mellem de mandlige og kvindelige deltagere m.h.t. deres vurdering af egne kørefærdigheder.

Som det fremgår er der en svag tendens til at kvinderne vurderer deres defensive færdigheder højere end mændene gør. Ca. 35% (N=9) af kvinderne mod ca. 23% (N=34) af mændene ligger således i den gruppe der vurderer defensive færdigheder højst. Tilsvarende ligger ca. 27% (N=7) af kvinderne og 36% (N=54) af mændene i den gruppe der vurderer deres defensive færdigheder lavest.

Hvad angår tekniske kørefærdigheder går tendensen i den anden retning, idet de mandlige deltagere generelt vurderer deres tekniske kørefærdigheder højere end kvinderne gør. Der er tendens til sammenfald mellem vurderingen af tekniske og defensive kørefærdigheder. 2/3 af de der vurderer deres tekniske kørefærdigheder højt vurderer også deres defensive færdigheder højt. Det samme er tilfældet blandt de der vurderer deres færdigheder lavt.

Begrundelse for at deltage

I førske-maet bliver deltagerne bedt om at angive den/de vigtigste grunde til at de deltager i kurset. De kan vælge op til 3 af i alt 8 begrundelser eller tilføje en begrundelse efter eget valg i rubrikken "andet". Svarene fordeler sig som følger:

Vil gerne opnå billigere forsikring	63,1%	(N=130)
Vil gerne lære at undgå farlige situationer	62,6%	(N=129)
Vil gerne blive en bedre/mere sikker bilist	48,1%	(N=99)
Lære om risikoen ved at køre stærkt	37,9%	(N=78)
Kurset lyder sjovt	27,7%	(N=57)
Vil gerne ud og køre stærkt	13,1%	(N=27)
Vil gerne vide mere om færdselsuheld	12,6%	(N=26)
Vil gerne blive bedre til at køre stærkt	10,7%	(N=22)
Andet	1,9%	(N=4)

Som det fremgår er muligheden for at opnå en billigere forsikringspræmie et væsentligt incitament til at deltage i kurset for mange af deltagerne. Ønsket om gerne at ville lære at undgå farlige situationer er dog også udbredt. En mindre gruppe af de unge deltager fordi de gerne vil ud at køre stærkt.

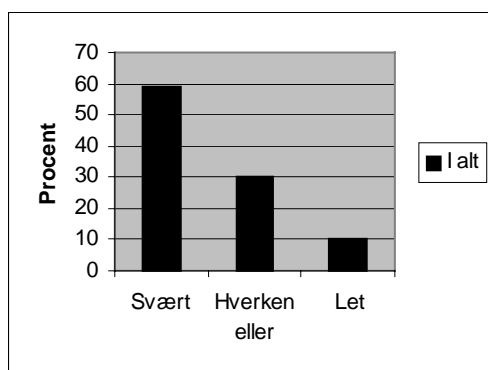
Effekt

Banekørsel

2/3 af deltagerne angiver at de mistede kontrollen over bilen i forbindelse med øvelserne på banen. Af dem der mistede kontrollen, oplevede 20% at miste kontrollen 1 gang, 25% af miste kontrollen 2 gange og 55% at miste kontrollen mere end 2 gange.

Ser man på deltageres vurdering af egne kørefærdigheder i forhold til om de mistede kontrollen over bilen under banekørsel er der en tendens til at de der vurderer deres færdigheder lavt, såvel de tekniske som de defensive, i højere grad har mistet kontrollen end de der vurderer deres færdigheder højt. Godt halvdelen af de der vurderer deres færdigheder højt har mistet kontrollen, mens 3/4 af de der vurderer deres færdigheder lavt har mistet kontrollen.

90% af deltagerne tror, at dagens køreøvelser fremover vil få dem til at være mere opmærksom på deres kørehastighed. Selv om de fleste mener, at de fremover vil være mere opmærksomme på deres kørehastighed, er det kun ca. 56% (N=110) af alle deltagere der mener at dagens øvelser på banen vil få dem til at ændre kørehastighed fremover. Der er ingen signifikant sammenhæng mellem vurdering af egne kørefærdigheder og banekørsels betydning for kørehastigheden fremover. Der er dog en svag tendens til at de der vurderer deres tekniske kørefærdigheder lavt i højere grad tror at de vil ændre deres kørehastighed fremover. 63% af dem der vurderer sine tekniske færdigheder lavt tror således at de fremover vil ændre deres kørehastighed mod 49% blandt dem der vurderer sine færdigheder højt.



Figur 6 Deltageres vurdering af hvor svære de synes øvelserne på banen var

Som det fremgår af ovenstående figur 6 mener de fleste deltagere at det var svært at gennemføre øvelserne på banen. 59% af deltagerne (N=120) svarer at det var "svært", 30% svarer "hverken eller" mens 11% svarer at det var "let".

Deltagerne spørges om det lykkedes dem at gennemføre de fleste øvelser korrekt. Dertil svarer 69% (N=123) ”ja”. Der er ingen sammenhæng mellem deltagerens vurdering af øvelsernes sværhedsgrad og deres vurdering af egne færdigheder.

Der er sammenhæng mellem defensive kørefærdigheder og korrekt gennemførelse af øvelserne. M.h.t. de tekniske kørefærdigheder adskiller de der vurderer deres tekniske færdigheder højst sig signifikant fra de øvrige ($P < 0.05$). De der vurderer deres tekniske færdigheder højst mener i højere grad end de øvrige at de har gennemført de fleste øvelser korrekt.

På spørgsmålet om øvelserne var vanskeligere end de havde forventet svarer 58% (N=102) ”ja”. Blandt dem der mener at kurset var vanskeligere end forventet er der signifikant ($P < 0.05$) flere der fra den gruppe der vurderer deres kørefærdigheder lavest end fra de øvrige grupper. Dette gælder for de defensive såvel som de tekniske kørefærdigheder.

Deltagerne spørges hvilken øvelse de synes var vanskeligst at gennemføre. Til dette svarer 47% (N=84) at den øvelse hvor de på forhånd vidste hvilken side de skulle undvige til var den sværeste. 31% (N=56) svarer at øvelsen hvor de skulle undvige til den side som pilen viste under kørselen var den sværeste, mens 22% (N=40) svarer at øvelsen med katastrofeopbremsning var den sværeste. 88% (N=177) svarer ja til at de kan mærke forskel på gennemførelse af øvelserne hhv. med og uden vægt.

Deltagerne bliver bedt om at angive hvorfor de synes den pågældende øvelse var svær. Der er en del der ikke kommer med egentlige begrundelser, men de begrundelser der gives er interessante idet det viser sig at mange giver bilen eller kurssets tilrettelæggelse skylden for at de ikke kunne nå at bremse eller undvige. Nedenstående er to eksempler på dette:

”Fordi bilen var monteret med dårlige continentaldæk. De dårlige dæk var årsagen.”

”Jeg tror ikke bremserne på bilen virkede optimalt.”

Andre mener at øvelserne var svære fordi de (deltagerne) ikke fik tid nok til at reagere, fordi de ikke kendte bilen, eller fordi der var for mange kegler der stod for tæt.

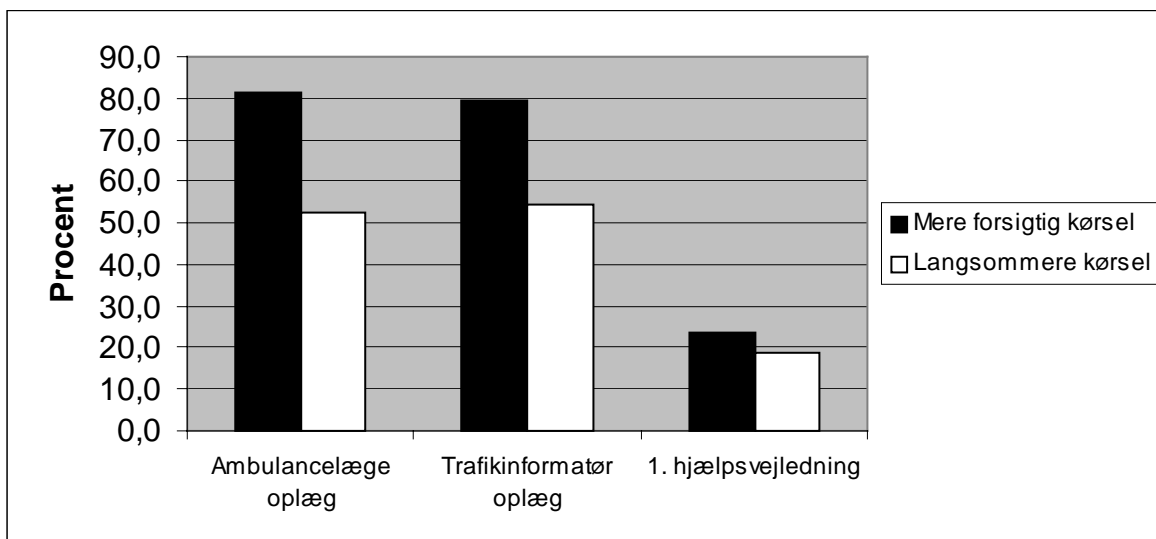
De fleste deltagere giver dog begrundelser der afspejler hensigten med øvelserne på banen, nemlig at illudere en trafiksituation, hvor der pludselig sker noget uventet, og føreren ikke kan nå at undvige eller bremse. Disse begrundelser angår f.eks. det at de kører med høj hastighed, ikke kunne nå at bremse på så kort afstand, at det ikke var muligt at reagere tilstrækkelig hurtigt og at det var svært at styre og bremse samtidig. Nedenstående er eksempler på sådanne begrundelser:

”Det var svært at få kontrol over bilen når den skulle rettes op.”

”Bilen sked meget let ud til siden fordi der var meget læs på.”

Ambulancelæge/politi, trafikinformator, førstehjælpsvejleder

De to sessioner med hhv. ambulancelæge/politi og trafikinformator gjorde begge stort indtryk på deltagerne. 72% (N=146) af deltagerne mener at sessionen med ambulancelæge/politi har gjort et ”meget stort” eller ”stort” indtryk på dem. Det tilsvarende tal for sessionen med trafikinformator er 76% (N=151). Kun ganske få personer mener at de to sessioner har gjort et ”lille” eller ”meget lille” indtryk. De resterende knap 25% har svaret neutralt (hverken stor eller lille). Sessionen vedr. førstehjælpsvejledning har gjort mindre indtryk på deltagerne end de øvrige. 47% (N=95) har svaret at sessionen har gjort ”meget stort” eller ”stort” indtryk. 15% (N=31) at det har gjort ”lille” eller ”meget lille” indtryk, mens 37% (N=75) har svaret at det hverken har gjort stort eller lille indtryk.



Figur 7 Procent af deltagerne der svarer "ja" til at de efter deltagelse i de tre sessioner vil køre hhv. mere forsigt og langsomt

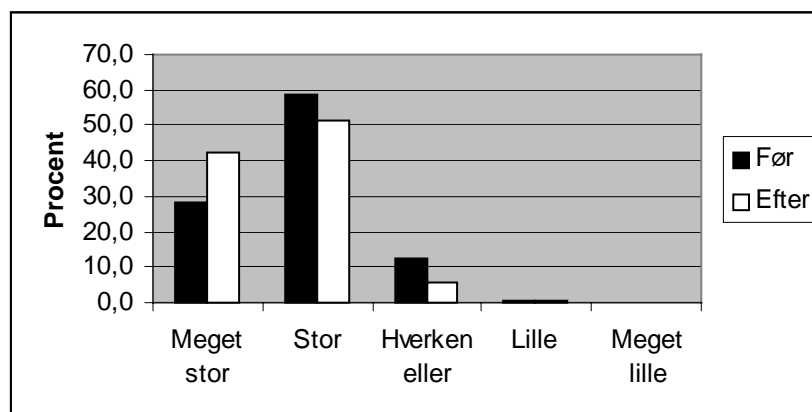
Deltagerne spørges om de tre sessioner vil få dem til at køre mere forsigtigt og/eller langsomt fremover end hidtil. Som det fremgår af ovenstående figur 7 svarer mere end halveden bekræftende i relation til modulet med ambulancelæge og trafikinformator. Der er dog flere der mener at de fremover vil køre forsigtigt end at de fremover vil sætte farten ned.

Sessionen med førstehjælpsvejlederen ikke samme effekt på deltagernes risikobevindsthed. Det kan skyldes at der fokuseres på hjælp til tilskadekomne fremfor undgåelse af uheld.

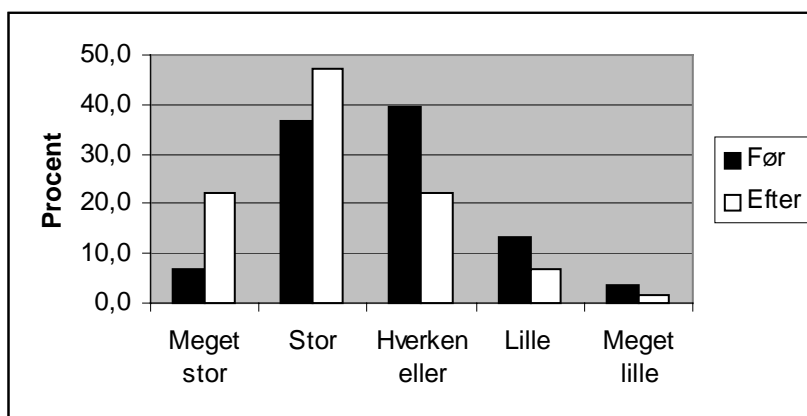
Risikovurdering ved hastighedsoverskridelse

Deltagerne spørges både før og efter kurset hvor stor uheldsrisiko de tror der er forbundet med en overskridelse af hastighedsgrænsen på 20 km/t på hhv. landevej og i by.

Af nedenstående figur 8 og 9 kan man se, at deltagerne både før og efter kurset anser risikoen ved hastighedsoverskridelse for at være størst i by. Der er endvidere tendens til, at kvinderne vurderer risikoen til at være større end mændene gør. Af figur 8 og 9 fremgår det endvidere at kurset påvirker deltagernes risikovurdering idet risikoen generelt vurderes højere efter deltagelse i kurset end før.



Figur 8 Risiko for uheld ved en overskridelse af hastighedsgrænsen med 20 km/t i by .



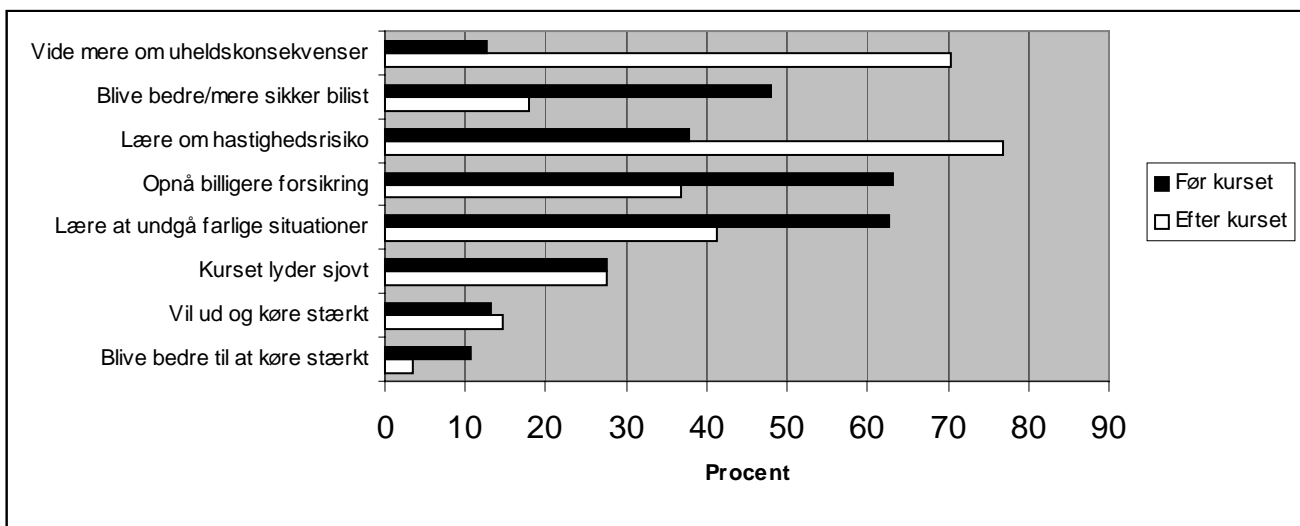
Figur 9 Risiko for uheld ved en overskridelse af hastighedsgrænsen med 20 km/t på landevej.

Kurset har størst effekt på deltagernes risikovurdering i relation til landevejskørsel. Efter kurset vurderer 55% (N=113) risikoen ved en hastighedsoverskridelse på landevej anderledes end før kurset. Det tilsvarende tal for by er 38% (N=79). Wilcoxon signed rank test viser at der er signifikant ($P < 0,05$) flere der efter kurset har rykket sig i den "rigtige" retning, d.v.s. at de efter kurset vurderer risikoen til at være større end de gjorde før. Det gælder både for by og land. At den største effekt ses i relation til landevejskørsel skyldes dels at risikoen allerede inden kurset blev vurderet til at være høj. Færre deltagere har derfor haft mulighed for at vurdere risikoen større efter end før. Der er ingen sammenhæng mellem vurdering af egne kørefærdigheder og kursus effekt ud fra risikovurdering.

Selv vurderet udbytte

Efter kurset bliver deltagerne bedt om at angive hvilket udbytte de har fået. De kan vælge op til 3 af 8 svarmuligheder. Svarmulighederne overlapper med svarmulighederne i relation til begrundelse for at deltage. Dermed er det muligt at vurdere kursets effekt ved at sammenligne de begrundelser deltagerne før kurset giver for at deltage med det udbytte de efter deltagelse oplever at have fået.

Som det fremgår af figur 10 er der generelt forskel på forventninger og udbytte. Dog er der tendens til at de der forventer et givent udbytte i højere grad får det som udbytte end de øvrige deltagere.



Figur 10 Sammenligning af deltagernes begrundelse for at deltage og deres faktiske udbytte af kursusdagen. Procentangivelsen viser hvor mange pct. af deltagerne der svarede "ja" til det pågældende spørgsmål hhv. før og efter.

Ønsket om at opnå en billigere forsikringspræmie (63,1%), ønsket om at lære at undgå farlige situationer (62,6%) samt ønsket om at blive en bedre/mere sikker bilist (48%) kommer før kurset ind på en top tre over begrundelser for at deltage. Efter kurset ligger kun en af de tre begrundelser i top 3. Det drejer sig om det at være blevet bedre til at undgå farlige situationer, hvilket af 41,3% af deltagerne angives som et væsentligt udbytte. 3/4 af deltagerne (76,7%) angiver som væsentligt udbytte at være blevet mere opmærksom på konsekvenserne af et færdselsuheld, mens 70,4% angiver at være blevet mere opmærksom på hvor farligt det kan være at køre stærkt. Muligheden for at opnå en billig forsikring er en grund til at de unge valgte at deltage, men har ikke samme fremtrædende placering i deres bevidsthed når de skal vurdere deres udbytte af kurset.

McNemar's test viser, at der i relation til 6 af de 8 svarmuligheder er signifikant ($P < 0.05$) forskel på hvor mange der vælger den enkelte svarmuligheder hhv. før efter. (De to hvor der ikke er signifikant forskel er hhv. "ud at køre stærkt" og "kurset lyder sjovt"). Forskellen mellem før og efter afspejler i nogle tilfælde, at mange havde forventet et givent udbytte, men kun få fik det opfyldt. F.eks. havde mange forventet at blive en bedre/mere sikker bilist, men kun få oplevede sig sådan efterfølgende. I andre tilfælde afspejler forskellen, at få har forventet et givent udbytte, men mange opnår det. Der var f.eks. relativt få der deltog for at vide mere om konsekvenser af færdselsuheld men rigtig mange opnår det som udbytte.

Baseret på deltagernes forventninger og udbytte har kurset haft den ønskede effekt idet forskellen fra før til efter går i retning af en øget opmærksomhed omkring risikoen ved at køre stærkt, at det at undgå farlige situationer delvis kan reguleres via hastigheden, men også afhænger af den øvrige trafik og at deltagerne ikke oplever at være blevet bedre til at køre stærkt.

Deltagernes vurdering af kurset

Der er generelt tilfredshed med kursets indhold samt det udbytte de oplever at have fået. 80% af alle deltagerne mener at det bør indgå som en obligatorisk del af køreuddannelsen. De unges tilfredshed kommer blandt andet til udtryk ved at mange foreslår kurset udvidet på forskellig måde, f.eks. til to dage, mere bane kørsel med samme og højere hastighed, et førstehjælpskursus, kørsel på glatbane etc.

Diskussion

I kraft af muligheden for nedsættelse af forsikringspræmien efter deltagelse i kurset er det ikke overraskende, at kurset overvejende appellerer til unge med egen bil. Ved at tiltrække unge med egen bil rammer kurset unge der kører meget. Samtidig viser undersøgelsens resultater, at kurset i overvejende grad appellerer til unge mænd. Ud fra et forebyggelsesperspektiv rammer kurset overordnet betragtet således en relevant gruppe idet de unge mænd har den største risiko såvel samlet som pr. kørt kilometer (Bernhofft, 2001; Danmarks Statistik, 2001).

Fra tidligere undersøgelser er det kendt at unge ikke er en homogen gruppe i relation til uheldsrisiko idet nogle har mange mens andre har få uheld. Samtidig er det kendt at nogle af de unge der har den største uheldsrisiko i ringest grad er modtagelige overfor kampagnebudskaber (Ulleberg, 2002). Lokale muligheder for offentlig transport etc. kan være medvirkende til at de af deltagerne der har deres egen bil har valgt at have bil. Da det er dyrt for unge at have bil, er det at have en bil som ung dog samtidig et tegn på at bilkørsel prioriteres. Undersøgelsen viser endvidere at næsten alle har fået kørekort meget tæt på det fyldte 18 år. Tilsammen efterlader dette det indtryk, at kurset henvender sig til en gruppe unge der er opsat på og engageret i at køre bil. Fra tidligere undersøgelser er det kendt at stort engagement i bilkørsel i et vist omfang afspejles i en risikobetonet kørestil (Linderholm, 1997; Møller, 2002). Undersøgelsen resultater vedrørende deltagernes profil peger således i retning af at projektet når en relevant gruppe af unge bilister.

M.h.t. overholdelse af hastighedsgrænser viser undersøgelsen, at de unge oftere overholder hastighedsgrænsen i byområder end på landevej. Endvidere viser undersøgelsen, at både mænd og kvinder overskrider hastighedsgrænserne i et vist omfang. Begge disse resultater er i overensstemmelse med tidligere undersøgelsesresultater (Silcock, 1999; Webster & Wells, 2000). I

relation til overholdelse af hastighedsgrænser adskiller kursets deltagere sig således ikke væsentligt fra hvad der kunne forventes. At de mandlige deltagere efter eget udsagn kører hurtigere end de kvindelige er også i overensstemmelse med tidligere undersøgelsesresultater (McKenna et al, 1998). Disse resultater understreger dog samtidig vigtigheden af at fortsætte indsatsen for at få unge bilister til at sætte farten ned, ikke mindst udenfor byzone hvor hovedparten af dødsuheld finder sted (Danmarks statistik, 2001).

Undersøgelsens resultater tyder på, at projekter som ”Respekt for fart” med fordel kan indgå i et forebyggende arbejde med henblik på at skærpe unge bilisters risikobevindsthed og få dem til at sætte farten lidt ned. Som det er fremgået viser undersøgelsen, at kurset generelt har en positiv effekt på deltageres vurdering af hvor stor en uheldsrisiko der er forbundet med en hastighedsoverskridelse specielt udenfor men også indenfor byzone. Endvidere viser undersøgelsen at mere end 3/4 af deltagerne fremover vil køre mere forsigtigt og ca. halvdelen af deltagerne vil fremover køre langsommere end hidtil. Samtidig er det dog væsentligt at være opmærksom på tendensen til, at de der som udgangspunkt vurderer deres kørefærdigheder højt, samtidig i størst omfang mener at kunne gennemføre øvelserne korrekt etc. Det vil være relevant at supplere nærværende resultater med yderligere data med henblik på at afdække om tendensen holder. Skulle det vise sig at være tilfældet vil det være nødvendigt at foretage nogle justeringer af kurset m.h.p. at sikre at også de der vurderer deres færdigheder højt som udgangspunkt får en oplevelse af at høj hastighed mv. øger risikoen for uheld.

En del af deltagerne forslår kurset udvidet og angiver bl.a. som begrundelse at de så ville kunne nå at blive mere fortrolig med bilen, lære at undgå en ulykke etc. Umiddelbart kan en sådan udvidelse dog ikke anbefales da det ville modvirke kursets formål at give de unge så meget tid på banen, at de oplever at kunne beherske såvel køretøj som situation. Forlader de unge kurset med en tro på at de nu har lært at undgå færdselsuheld, er det muligt at kurset ville få dem til at køre endnu stærkere og/eller mere risikobetonet end hidtil. Kursets hensigt er netop at lade de unge erfare det at undgå uheld ikke alene er et spørgsmål om at have gode kørefærdigheder. Hvis der opstår en uventet situation og hastigheden er høj, vil et uheld i mange tilfælde være uundgåeligt.

Undersøgelsen giver ikke mulighed for at fastslå om den effekt der umiddelbart efter deltagelse i kurset kan konstateres hos deltagerne faktisk fører til en ændret adfærd i trafikken. Endvidere giver den ikke mulighed for at afdække hvorvidt kurset fører til et fald i færdselsuheld blandt unge bilister i Vejle Amt, eller heller hvor længe deltageres skærpede risikobevindsthed opretholdes. For at vurdere i hvilket omfang den umiddelbare effekt omsættes i en ændret adfærd over en længere periode, vil det være nødvendigt at foretage en opfølgning på nærværende resultater.

Litteratur

- Bernhofft, I. M. (2001). Risiko i trafikken 1997 – 1999. *Notat 9, 2001, Danmarks TransportForskning, Lyngby, Danmark.*
- Carstensen, G. (1999). Køreuddannelsen til personbil – de nye bilister og deres uheld. *Rapport 1, 1999, Rådet For Trafiksikkerhedsforskning, Gentofte, Danmark.*
- Carstensen, G., Forgerau, M. (2001). Udviklingen i unges uheld. *Arbejdsnotat, Danmarks TransportForskning, Lyngby, Danmark.*
- Danmarks statistik (2001). *Færdselsuheld 2000.* København, Danmarks Statistiks Trykkeri.
- Eliasson, K., Palmkvist, J., Berg, H. Y. (1996). Ungdomar och övningskörning. Hur socioekonomi och livsstil avspelas i övningskörning från 16 år. *VTI-rapport nr. 404, Linköping, Sverige.*
- Falck Christens, P. (2001). Sociale karakteristika hos trafikofre. *Notat, 1, Danmarks TransportForskning, Lyngby, Danmark.*
- Glad, A. (1988). Fase 2 i føreropplæringen. Effekt på ulykkesrisikoen. *Rapport 0015/1988, Transport Økonomisk Institut, Oslo, Norge.*

- Gregersen, N. P. (1996). Ungdomars bilkörning. Varför är ungdomar så olycksdrabbade? Hur kan utbildning förbättra situationen? *VTI-rapport nr. 409. Linköping, Sverige.*
- Justitsministeriet (1985). *Justitsministeriets undervisningsplan for køreuddannelsen til kategori B.* Justitsministeriet, december 1985, København, Danmark.
- Linderholm, I. (1997). *Målgruppen och budskapet. En modell för målgruppearbete och utformning av budskap om trafiksäkerhet till unga manliga trafikanter.* Lund University Press.
- Lolk, M. (2002). Kan kampanjer ändra ungas transportadfärd? I: Møller & Oldrup (red). Persontransport og bæredygtighed. *Danmarks TransportForskning, notat 3, 2002.*
- McKenna, F. P., Waylen, A. E., Burkes, M. E. (1998). Male and female drivers: how different are they? *The University of Reading. AA Foundation for Road Safety Research, Basingstoke, Hampshire, England.*
- Møller, M. (2002). Livsstil og trafikale handlinger. En fokusgruppeinterviewundersøgelse. Danmarks TransportForskning, Rapport 2, 2002.
- Pedersen, T. O. (1992). Arbeidsgruppe foreslår vidtrekkende reformer (i føreropplæring). *Samferdsel, nr. 8, Oslo, Norge.*
- Silcock, D., Smith, K., Knox, D. (1999). What limits speed? Factors that affect how fast we drive. *AA Foundation for Road Safety Research, England.*
- Spolander, K. (1983). Bilförarens uppfattning om egen körförmåga. *VTI-rapport no. 252. Linköping, Sverige.*
- Spolander, K. (1985). Bilförarutbildningen. Förarnas erfarenheter av utbildning och prov. *VTI-rapport no. 287. Linköping, Sverige.*
- Ulleberg, P. (2002a). Influencing subgroups of young drivers and their passengers. Norwegian University of Science and Technology, Norway.
- Ulleberg, P. (2002b) Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. I: *Transportation Research Part F4, pp. 279-297.*
- Webster, D. C., Wells, P. A. (2000). The characteristics of speeders. *Transport Research Laboratory. Report no. 440, England.*