

Sammendrag:

Ungdom, utvikling og ulykker

I dette prosjektet har vi undersøkt utviklingen i ungdoms holdninger til trafiksikkerhet, trafikkatferd og ulykkesinnblanding. Vi finner at det er en utvikling over tid fra man er ca. 16 til man er ca. 20 i holdninger til trafiksikkerhet, og at man blir mer "pragmatisk" over tid (for eksempel at man synes det er greit å kjøre over fartsgrensen hvis forholdene tillater det), sannsynligvis som følge av både alder/modning, det å ha tatt førerkort og erfaring som bilfører. Vi finner også endringer i kjøreatferd fra man er fersk bilfører til man er mer erfaren. Endringene viser at de unge førerne foretar færre glemsels- og feilhandlinger, men flere bevisste regelovertridelser når de er mer erfarne enn da de var helt ferske førere. Resultatene viser også at bevisste regelovertridelser, å ha vært innblandet i en ulykke før, og å ha førerkort for moped fra før er forbundet med økt ulykkesrisiko når førerne er erfarne.

Bakgrunn

Trafiksikkerhetsforskning har gjentatte ganger vist at ulykkesrisikoen i befolkningen kan beskrives som en U-kurve, der de unge og eldste har høyest ulykkesrisiko. De nyeste norske risikoberegningene viser at de yngste førerne (18 til 20 år) har omtrent fire ganger så høy risiko for personskade som gjennomsnittet av bilførere, men ulykkesrisikoen blant de unge faller imidlertid raskt bare få måneder etter ervervet førerkort.

Ulike forklaringer på den høye ulykkesrisikoen blant unge førere er blitt lansert i forskningslitteraturen. Det er imidlertid to hovedforklaringer som dominerer; den ene dreier seg om erfaring og læring, mens den andre fokuserer på alder, modning og risikosøking.

Vi har undersøkt utvikling i ungdoms holdninger, kjøreatferd og ulykkesinnblanding. Dette sees i sammenheng med alder, det å ha tatt førerkort, og erfaring som bilfører.

Metode

Det er innhentet data ved hjelp av spørreundersøkelser i to utvalg: Det ene utvalget fikk invitasjon til å delta i en spørreundersøkelse da de var ca. 16 år og gamle nok til å starte føreropplæring (undersøkelse A), og en oppfølgingsundersøkelse i 2010 da de nærmet seg 18 år (undersøkelse B). Det andre utvalget fikk invitasjon til å delta i en spørreundersøkelse da de nettopp hadde tatt førerkort (undersøkelse C) og en oppfølgingsundersøkelse i 2010 da de hadde hatt førerkort i minst ett og et halvt år (undersøkelse D). På denne måten

har vi hatt mulighet til å undersøke utvikling i holdninger over tid fra man er gammel nok til å starte føreropplæring til man er en relativt erfaren bilfører, og eventuelle forskjeller mellom ferske og mer erfarne bilførere.

Kun de som svarte både i undersøkelse A og undersøkelse B er inkludert i utvalget A/B (N=1318), mens kun de som svarte i både undersøkelse C og undersøkelse D er inkludert i utvalget C/D (N=982).

Fører kort, øvelseskjøring og trafikalt grunnkurs

Opprinnelig ønsket vi å sammenligne de respondentene som nettopp hadde tatt fører kort i 2010 med de som ikke hadde tatt fører kort, for å få svar på spørsmålet om bakgrunn har noe å si for om man tar fører kort idet man fyller 18 år. På grunn av begrensninger i datamaterialet kunne vi ikke undersøke dette, men har i stedet sett på andelen som hadde tatt trafikalt grunnkurs og som hadde begynt øvelseskjøring.

Ungdom som ikke har tilgang til bil i husholdningen, ungdom som har to utenlandske foreldre, og ungdom som har foreldre som ikke er yrkesaktive har i mindre grad tatt trafikalt grunnkurs når de nærmer seg 18 år enn andre. Disse resultatene tyder på at tilgang til ressurser øker sannsynligheten for å ta trafikalt grunnkurs og muligens fører kort tidlig. Ressurstilgang er her for det første bil, men kan også være foreldrenes kunnskap om norsk trafikk og trafikregler og ressurser i hjemmet generelt.

Når det gjelder de som har tatt trafikalt grunnkurs, men som ikke har startet øvelseskjøring ennå, ser vi en liknende tendens: Bil i husholdningen var viktig for å ha begynt øvelseskjøring og det var også viktig om foreldrene var yrkesaktive eller ikke. Igjen ser vi at ressurstilgang har noe å si. I tillegg fant vi at blant de som ikke hadde begynt øvelseskjøring, var det en høyere andel som rapporterte at de bodde i by sammenlignet med de som hadde begynt øvelseskjøring. Dette stemmer overens med tidligere funn, som viser at ungdom utenfor storbyen tar fører kortet tidligere enn de som bor i byen.

Utvikling i personlighet og holdninger til trafiksikkerhet

I løpet av aldersperioden som respondentene i denne undersøkelsen befinner seg i, går man igjennom betydelige endringer og får mange erfaringer – både generelt og spesielt når det gjelder trafikale oppfatninger og erfaringer. Vi ønsket å undersøke ungdoms utvikling, og i hvilken grad utviklingen skyldes alder/modning, det å ha tatt fører kort og vært igjennom føreropplæring, og/eller erfaring som bilfører.

Liten endring i personlighet

Resultatene tyder på 1) at respondentene i liten grad endrer personlighet, 2) at utvalgene A/B og C/D er relativt like når det gjelder personlighet, og 3) at i den grad det skjer en endring er det en svak endring i retning av mindre spenningssøken og mer sikkerhetsorientering. At vi finner endringer i generelle

trekk, indikerer at det her er snakk om en modningseffekt. Dette støttes av den gradvise endringen fra undersøkelse A via B til D.

Holdninger til trafikksikkerhet: Mindre regelstyrte, mer pragmatiske

Det er klare forskjeller mellom de unge mennene og de unge kvinnene når det gjelder holdninger til trafikksikkerhet, og det er også i noen grad ulik utvikling over tid blant menn og kvinner. Menn er for eksempel mer positive til å kjøre for fort hvis forholdene tillater det, enn det kvinnene er. Det er imidlertid en gjennomgående tendens til at både menn og kvinner over tid får holdninger som er mindre styrt av regler og mer ”tilpasset” trafikale forhold. Samtidig ser det ut til at føreropplæringen kan ha en opplysende effekt. For eksempel er færre enige i påstander som ”Sammenhengen mellom fart og ulykker er ikke så stor som mange tror” etter å ha tatt førerkort enn før.

Både alder/modning, det å ha tatt førerkort og dermed vært igjennom føreropplæringen, samt erfaring som bilfører ser ut til å ha effekt på utviklingen av holdninger over tid. Hvilke av disse faktorene som er viktigst for de ulike holdningsvariablene varierer i noen grad mellom menn og kvinner.

Kjøreatferd: Mindre feilhandlinger, mer bevisste regelovertrædelser i trafikken

En kan forvente at det skjer en endring i kjøreatferd fra man er fersk bilfører til mer erfaren bilfører. I denne undersøkelsen målte vi ulike typer kjøreatferd; feil- og glemselshandlinger, bevisste regelovertrædelser, handlinger som indikerer samhandling i trafikken og framkommelighetsorientering.

Også her fant vi at det var forskjell mellom menn og kvinner. Generelt foretar de unge mannlige førerne flere såkalte bevisste regelovertrædelser enn de unge kvinnelige førerne, mens kvinnene foretar flere feilhandlinger som gjelder håndtering av bilen.

Videre fant vi at både menn og kvinner foretar færre feilhandlinger som går på håndtering av bilen når de er erfarne enn da de var ferske, mens de foretar flere bevisste regelovertrædelser som erfarne enn som ferske bilførere.

Endelig fant vi at de unge bilførerne er mer framkommelighetsorienterte og samhandler mer som erfarne bilførere, enn som ferske bilførere.

Disse funnene bekrefter bildet av at ungdommene blir mer pragmatiske i trafikken og mindre oppsatt på å blindt følge reglene.

Ungdom og ulykker

Ulykkesinnblanding og ulykkestyper

Det er tidligere spekulert på, og diskutert, om det finnes såkalte ”ulykkesfugler” i trafikken – personer som er mer utsatt for ulykker enn andre. Vi fant en tendens til dette blant de helt unge mannlige bilførerne: En høyere andel blant de som rapporterer å ha vært innblandet i en ulykke det siste året i undersøkelse D (2010),

hadde også vært innblandet i en ulykke det siste året i undersøkelse C, da de var helt ferske førere.

Videre fant vi, i tråd med tidligere forskning, at utforkjøringer er en hyppig forekommende ulykkestype blant unge førere. Dette gjaldt spesielt for undersøkelse C, da respondentene var unge og ferske bilførere; utforkjøringer var den klart hyppigst forekommende ulykkestypen i denne undersøkelsen, og utgjorde dessuten en betydelig høyere andel i undersøkelse C enn i undersøkelse D. Generelt fant vi støtte for antakelsen om at utforkjøringsulykker er typiske ungdomsulykker med høy fart.

Ulykkesrisiko

Det er et etablert funn i forskning at ungdom har høyere ulykkesrisiko enn andre. Samtidig vet vi også fra forskningen at ulykkesrisikoen faller den første tiden og at risikoen halveres i løpet av ca. 8 måneder. En naturlig forklaring på denne reduksjonen i ulykkesrisiko er den økte erfaringen som bilfører. Men hva er det ved denne erfaringen som fører til lavere ulykkesrisiko?

Når vi finner at respondentene endrer kjøreatferd på den måten at de gjør mindre feilhandlinger (bruk av instrumenter i bilen) og flere bevisste regelovertrædelser, samt at de i større grad vurderer kontekstuelle tegn og samhandler i trafikken når de blir mer erfarne bilførere, er det fristende å slutte at det er dette som fører til den reduserte ulykkesrisikoen.

Vi finner imidlertid ikke tendenser til dette i vårt datamateriale. Generelt finner vi få sammenhenger mellom kjøreatferdsvariablene og ulykkesrisiko. I den grad det er sammenheng, går denne i retning av økt ulykkesrisiko med økt regelovertrædelse, økt samhandling og økt framkommelighetsorientering. Det er heller ikke endringer i disse få sammenhengene over tid fra respondentene er ferske bilførere til de er mer erfarne.

I tillegg fant vi at det å ha tatt førerkort for moped før man tar førerkort for personbil er forbundet med økt ulykkesrisiko. Det var også en ikke-signifikant tendens til lavere ulykkesrisiko med økt omfang av privat øvelseskjøring. Endelig fant vi økt ulykkesrisiko for de som hadde vært involvert i en ulykke før, og redusert ulykkesrisiko for de som er mye bekymret av natur (målt ved personlighetstrekket nevrotisme).