

Sammendrag:

Påvirkning av subgrupper av unge førere og deres passasjerer.

Motivasjonell innflytelse av personlighetstrekk på holdninger til risikotakning og kjøreatferd

Trafikkulykker regnes som en av de største trusler mot ungdoms helse i Norge så vel som i en rekke andre land. Mye av dette har nok sin forklaring i at unge bilførere er en særlig ulykkesutsatt gruppe i trafikken. Unge norske bilførere har 10-15 ganger høyere risiko for å bli involvert i en trafikkulykke sammenlignet med andre bilførere, og hver fjerde bilfører som blir fysisk skadet i en trafikkulykke er 24 år eller yngre. Den høye ulykkesraten tilsier at tiltak rettet mot forebygging av trafikkulykker er særlig påkrevd for unge førere.

Det er vanskelig å peke ut én enkeltfaktor som årsak til trafikkulykker. Det er likevel liten tvil om at kjøreatferd er en faktor av vesentlig betydning for ulykkesinvolvering. Det er således grunn til å tro at tiltak som fremmer sikker kjøreatferd kan redusere omfanget av trafikkulykker. Med bakgrunn i denne antagelsen har en rekke trafikksikkerhetskampanjer hatt som målsetning å endre bilføreres atferd i trafikken. Mange slike kampanjer har forsøkt å endre atferd gjennom å påvirke førernes holdninger til trafikksikkerhet. Effekten av slike kampanjer er imidlertid omdiskutert. Flere litteraturstudier har konkludert med at majoriteten av kampanjene ikke har gitt noen reduksjon i ulykkestall. I tillegg er det stilt spørsmålsteget ved om det i det hele tatt er noen sammenheng mellom holdninger og atferd i trafikken. På den annen side konkluderte en nylig gjennomført meta-analyse med at trafikksikkerhetskampanjer kan være et effektivt tiltak med tanke på å redusere omfanget av trafikkulykker. Dette kan tyde på at trafikksikkerhetskampanjer kan være et mer effektivt virkemiddel enn man tidligere har antatt.

Et sentral spørsmål er i så måte om det er noen sammenheng mellom holdninger og unge føreres kjøreatferd – og så fall hvilke holdninger som har sterkest sammenheng med atferd. En forutsetning for å kunne studere denne problemstillingen er at holdninger kan måles på en pålitelig måte og at man inkluderer holdninger som er dekkende for ungdoms oppfatninger rundt trafikksikkerhet. Et hovedmål med avhandlingen er følgelig å undersøke dimensjonalitet i ungdoms holdninger til trafikksikkerhet, og om slike holdningsdimensjoner kan forklare forskjeller i unge føreres kjøreatferd. Videre er det interessant å gå et skritt videre – hvilken motivasjon ligger bak unge føreres holdninger og atferd i trafikken? I avhandlingen fokuseres det på hvilken innvirkning individuelle forskjeller i

personlighetstrekk har på ungdoms holdninger og atferd i trafikken. Til slutt skiftes fokus fra rollen som ung bilfører til rollen som ung passasjer. En sentral problemstilling i denne sammenheng er om unge føreres atferd kan påvirkes gjennom sosial kontroll fra de som er passasjerer i bilen – og hva som hindrer og fremmer unge passasjerers villighet til å utøve sosial kontroll under kjøreturen.

Avhandlingen består av en introduksjonsdel og fire empiriske artikler. Formålet med den første empiriske artikkelen er å utvikle reliable og valide mål på ungdoms holdninger til trafikksikkerhet, samt å undersøke om holdningsmålene har sammenheng med kjøreatferd og ulykkesinvolvering. I den andre artikkelen rettes fokus mot betydningen individuelle forskjeller i personlighetstrekk har for unge føreres trafikksikkerhetsorientering (dvs. holdninger, risikovurderinger og kjøreatferd). Denne problemstillingen utvides i den tredje artikkelen, der individuelle forskjeller i personlighetstrekk er utgangspunktet for å kategorisere unge førere i subgrupper. Hensikten er å undersøke om bestemte kombinasjoner av personlighetstrekk kan forklare forskjeller i unge føreres trafikksikkerhetsorientering. I den fjerde og siste artikkelen skiftes fokus fra unge førere til unge passasjerer. Her studeres forhold som øker eller minker sjansen for at unge passasjerer vil påvirke den sjåføren de sitter på med til å ta mindre sjanser og regelbrudd i trafikken.

Resultatet av analysene i den første artikkelen tyder på at ungdoms holdninger til trafikksikkerhet er flerdimensjonale. Det vil si at ungdoms holdninger til trafikksikkerhet grupperer seg i ulike "holdningsknipper". De rapporterte holdningene på de ulike dimensjonene tyder på at ungdom tenker temmelig forskjellig i forhold til ulike aspekter ved trafikksikkerhet. På noen dimensjoner rapporterer de fleste relativt ideelle holdninger (sett ut i fra et trafikksikkerhets-synspunkt), mens de på andre dimensjoner gir uttrykk for lite ideelle holdninger. Det ble videre funnet at de med de minst ideelle holdningene rapporterte mest risikotakningsatferd og var litt mer involverte i ulykker enn andre.

Sammenhengen mellom holdningsdimensjonene og risikotakningsatferd varierte imidlertid i styrke, hvilket indikerer at visse typer holdninger har sterkere innvirkning på kjøreatferd enn andre. På denne bakgrunn anbefales det å legge mest vekt på de holdningsdimensjonene som viser sterkest sammenheng med atferd når en holdningskampanje planlegges og gjennomføres.

Resultatene av den andre artikkelen tyder på at individuelle forskjeller i personlighetstrekk gjenspeiler seg i unge føreres holdninger, risikovurderinger og atferd i trafikken. SEM-analyser viste at personlighetstrekk primært har en indirekte virkning på risikoatferd i trafikken gjennom å påvirke unge føreres holdninger til trafikksikkerhet. En praktisk implikasjon av disse funnene er å anerkjenne betydningen av personlighetstrekk når trafikksikkerhetskampanjer gjennomføres. Eksempelvis kan budskapet i holdningskampanjer "skreddersys" med tanke på individuelle forskjeller i personlighetstrekk slik at budskapet fremstår som attraktivt for de med størst preferanser for risikotakning i trafikken. Imidlertid impliserer funnene at holdningene til de som foretar flest regelbrudd og mest sjansetakning i trafikken kan være vanskelige å påvirke siden

holdningene delvis kan sees på som et uttrykk for mer permanente motivasjonsfaktorer i form av personlighetstrekk.

I artikkel tre ble seks ulike subgrupper av unge førere identifisert på grunnlag av clusteranalyser av førernes skåre på personlighetstrekk. De ulike gruppene skilte seg fra hverandre med henhold til selvrapportert risikoatferd i trafikken, holdninger til trafikksikkerhet, oppfattelse av risiko, vurdering av egne kjøreferdigheter og ulykkesinvolvering. To av gruppene ble ut i fra dette karakterisert som høyrisikogrupper i trafikken. De ulike subgruppene responderte også forskjellig på en trafikksikkerhetskampanje de hadde tatt del i. Resultatene gav klare signaler på at kampanjen appellerte mest til subgruppene som ble betegnet som lavrisiko grupper i trafikken, og minst til de to høyrisiko gruppene. Analysene viste også klare kjønnsforskjeller i trafikksikkerhetsorientering innen hver av de enkelte subgruppene. Kjønnsforskjellene gjenspeilte seg også i form av at kampanjen appellerte mest til unge kvinner. På denne basis konkluderes det med at unge førere ikke bør sees på som en homogen gruppe i forhold til trafikksikkerhet, og at de som har størst behov for å endre sin atferd i trafikken er de som er minst mottakelige for påvirkning.

I den fjerde artikkelen konkluderes det med at flere forhold spiller inn på ungdoms villighet til å konfrontere den sjåføren de sitter på med hvis de føler seg utrygge i bilen. Først og fremst er det store kjønnsforskjeller – kvinnelige passasjerer rapporterer at de oftere ber en sjåfør kjøre forsiktig når de føler seg utrygge enn hva tilfellet er for unge menn. En forklaring på dette er at unge menn fryktet negative konsekvenser av å be en bilfører kjøre mer forsiktig og at de følte seg maktesløse i forhold til å påvirke en sjåførs atferd. Samtidig gav de uttrykk for større aksept for andre føreres risikotakning enn hva unge kvinner gjorde. Alle de ovennevnte oppfatningene hadde sammenheng med hvor ofte man ba en sjåfør kjøre mer forsiktig når man følte seg utrygg som passasjer. Resultatene viste også at en relativt høy andel av ungdommene synes at det er akseptabelt å sitte på med en sjåfør som bryter trafikkregler og tar sjanser i trafikken. Denne formen for aksept var naturlig nok mest utbredt blant de som rapporterte at de ofte satt på med sjåfører som viser slik atferd under kjøreturen.

Resultatenes implikasjoner for trafikksikkerhetstiltak rettet mot både førere og passasjerer drøftes i alle de fire empiriske artiklene, og resultatene diskuteres i sammenheng med hverandre i introduksjonsdelen av avhandlingen.