

Sammendrag:

Ulykkesinnblanding, kjøreatferd og holdninger blant nye bilførere

Effektevaluering av læreplan fra 2005 for førerkort klasse B

TØI rapport 1287/2013
Forfatter: Fridulf Sagberg
Oslo 2013 110 sider

Unge bilførere med nytt førerkort i 2011-2012 hadde vesentlig mer positive holdninger til trafiksikkerhet, bedre kjøreatferd og lavere ulykkesrisiko de første månedene etter førerprøven enn tilsvarende førere som fikk førerkort i 2004. Dette viser en før-etter spørreundersøkelse i forbindelse med innføring av ny læreplan for førerkort klasse B (personbil) i 2005. Bedringen i ulykkesinnblanding er større for menn enn for kvinner, noe som først og fremst skyldes at det blant unge menn er blitt færre som har egen bil og som kjører daglig. Selv om dette trolig er hovedforklaringen på nedgangen i ulykkesinnblanding, er det indikasjoner på at økt omfang av opplæring, og følgelig mer kjøreefaring, kan ha gitt en viss tilleggseffekt. Større nedgang i selvrapportert ulykkesinnblanding per førerkort blant menn enn blant kvinner bekreftes av analyser av politirapporterte personskadeulykker for perioden 2004-2012.

På oppdrag fra Statens vegvesen har Transportøkonomisk institutt evaluert innføringen av læreplan for førerkort klasse B, som ble innført i 2005, med hensyn til virkninger på omfang av opplæring (både på trafikkskole og med privat ledsager), ulykkesinnblanding etter førerprøven, samt holdninger og selvrapportert kjøreatferd.

Det viktigste elementet i den nye læreplanen var innføring av modulbasert opplæring i fire trinn, hvor Trinn 1 var såkalt trafikalt grunnkurs (innført i 2003), som må gjennomføres før en får anledning til å begynne øvelseskjøring (enten privat eller på trafikkskole). De øvrige trinnene er: Trinn 2: Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse, Trinn 3: Trafikal del, inkludert "Sikkerhetskurs på bane" (glattkjøring) og Trinn 4: Avsluttende opplæring, inkludert "Sikkerhetskurs på vei". Trinn 2 og 3 avsluttes med en obligatorisk "veiledningstime" for hvert trinn, hvor trafikklæreren vurderer om eleven er klar for neste trinn.

Samlet omfang av obligatorisk kjøring før førerprøven økte fra 7,5 til 13 skoletimer.

Hovedkilden til data for evalueringen var spørreundersøkelser, som inkluderte spørsmål om omfang av opplæring, eksponering og ulykkesinnblanding, holdninger til trafiksikkerhet, og selvrapportert atferd.

Det ble gjennomført en *førundersøkelse* blant førere som fikk førerkort i 2004 (n=1329), og to *etterundersøkelser* blant førere som fikk førerkort henholdsvis i 2008-09 (n=2357) og 2011-12 (n=6634).

Resultatene fra spørreundersøkelsene ble også sammenlignet med data fra tilsvarende spørreundersøkelser blant førere med førerkort fra 1995-96 og 1998-99.

Politirapporterte personskadeulykker ble analysert for perioden 2004-2012, på bakgrunn av Statistisk sentralbyrås veitrafikkulykkesstatistikk.

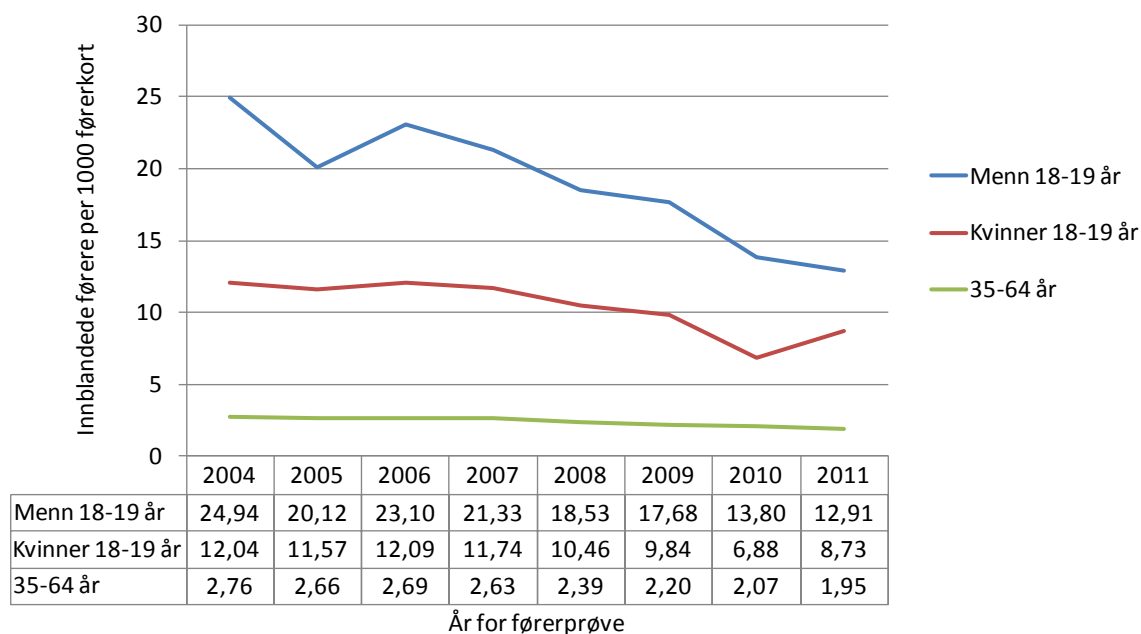
Den umiddelbare effekten av innføringen av grunnkurset i 2003 var at mange ventet lenger med å starte opplæringen, sammenlignet med dem som begynte opplæring etter gammel ordning, og at omfanget av privat øvelseskjøring dermed gikk ned.

Imidlertid økte omfanget av opplæring på trafikkskole. I tillegg til økningen i obligatorisk undervisning økte også antallet ikkeobligatoriske timer. Totaleffekten ser ut til å ha vært en moderat økning i det samlede omfanget av kjøreopplæringen.

Det har vært en tydelig endring i bilbruk blant de ferske førerne, noe som har betydning for å forklare endringer i ulykkesinnblanding. Det har vært en nedgang i andelen menn som har egen bil eller som kjører bil daglig. I tråd med dette har det også vært en liten nedgang i gjennomsnittlig kjørelengde, og i andelen som kjører bil natt til lørdag eller søndag. Blant kvinner har det vært en nedgang i andelen som ikke har tilgang til bil, og en økning i omfanget av bilkjøring.

Både spørreundersøkelsen og analysene av personskadeulykker viser at ulykkesinnblandingen har gått signifikant ned blant menn (særlig i løpet av de to siste årene), mens det har vært bare en mindre nedgang blant kvinner (se figur I).

Ulykkesnedgangen blant menn kan i stor grad forklares av endringene i bilbruk som er beskrevet ovenfor. Dette forklarer også i stor grad forskjellen i ulykkesutviklingen mellom menn og kvinner.



Figur I. Innblanding i personskadeulykker første 12 måneder etter førerprøven, for førere som fikk førerkort før fylte 20 år, etter år for førerkort (2004-2011) og kjønn, og for førere i aldersgruppen 35-64 år etter år for ulykken. Innblandede førere per 1000 førerkort.

Det har også vært en klar endring i positiv retning fra 2004 til 2011-12 når det gjelder de unge bilførernes oppfatninger og holdninger med hensyn til trafikksikkerhet, vurdering av egne kjøreferdigheter, samhandling i trafikken, kjøremåte, feilhandlinger, kjøring i trøtt tilstand, og forebyggende tiltak mot trøtthet bak rattet (se figur II).



Figur II. Unge førere (18-20 år) som har svart "enig" eller "helt enig" på spørsmål om oppfatninger av trafikksikkerhet, etter undersøkelsestidspunkt.

Det er vanskelig å si om denne positive utviklingen i holdninger og atferd er spesifikk for bilkjøring, eller om den er uttrykk for en mer generell trend i retning av mer positiv atferd blant ungdom. En sterkere fokusering på holdninger til trafikksikkerhet i den nye læreplanen – og dermed i den obligatoriske opplæringen – kan ha bidratt til noen av de endringene vi finner hos de unge bilførerne.

Når det gjelder andre mulige effekter av den nye læreplanen for klasse B, er det to resultater som er særlig verdt å nevne. For det første finner vi en tydelig endring i selvrapportert atferd når det gjelder mer miljøvennlig og energiøkonomisk kjørestil, noe som høyst sannsynlig henger sammen med at dette er et tema som er sterkere fokusert i den nye læreplanen enn det var i kjøreopplæringen tidligere.

Det andre resultatet er at det blant menn ser ut til å være en sammenheng mellom mange timer på trafikkskole og lav ulykkesinnblanding. Dette resultatet er forenlig med en tidligere hypotese om en omvendt U-formet sammenheng mellom ulykkesinnblanding og omfang av kjøreerfaring, basert på at opplæring påvirker både faktiske ferdigheter og tro på egne ferdigheter, og at læringskurvene for subjektive og objektive ferdigheter er ulike. Dermed kan det tenkes at overvurdering av ferdigheter forekommer i størst grad ved moderat omfang av øvelseskjøring, mens mer omfattende øvelseskjøring vil kunne korrigere denne overvurderingen. Siden det totale omfanget av øvelseskjøring (privat og trafikkskole) er høyere enn tidligere, kan det tenkes at de fleste er over toppen på den omvendte U-en, slik at ytterligere øvelseskjøring er forbundet med lavere risiko.

Til tross for at det trafikale grunnkurset i starten virket som en barriere mot øvelseskjøring, har den nye læreplanen totalt sett ført til større samlet omfang av øvelseskjøring, noe som kan ha bidratt i en viss grad til nedgangen i ulykkesrisiko. Økningen i timetall er imidlertid beskjeden, slik at det er liten grunn til å tro at dette har hatt noen stor effekt på risikoen. Den viktigste forklaringen på at risikoen har gått ned særlig mye blant menn, er trolig endringene i biltilgang og bilbruk som er omtalt foran.

En grunn til at det er vanskelig å trekke noen sikker konklusjon om hvorvidt endringene i opplæring har påvirket ulykkesrisikoen, er at denne studien ikke har

inkludert noen direkte sammenlignbar kontrollgruppe. For å kunne finne ut med sikkerhet om endringene i opplæring har hatt noen effekt, måtte en ha sammenlignet førerne som fikk opplæring etter den nye modellen, med en kontrollgruppe som fikk opplæring etter tidligere modell, for eksempel ved at endringen ble gjennomført som et forsøk i en eller flere regioner, og med de øvrige regionene som kontrollgruppe. Men i og med at dette var en ordning som ble gjennomført på nasjonalt nivå, var det ikke mulig å etablere en slik kontrollgruppe.

Resultatene gir for øvrig ingen grunn til å endre tidligere hypoteser om at ytterligere økning i omfanget av mengdetrening vil være effektivt for å forsterke trenden i retning av lavere ulykkesrisiko blant ferske førere. Et effektivt tiltak for å oppnå dette vil eksempelvis være å stille minimumskrav både til omfang og varighet av opplæringsperioden.