

**Sammendrag:**

## **Bedre bilist etter oppfriskningskurs? Evaluering av kurset "Bilfører 65+"**

Effekten av kurset "Bilfører 65+" ble evaluert blant bilførere over 65 år. Blant kursdeltakerne er risikoen for trafikkulykker redusert med anslagsvisanslagsvis 22 prosent ett år etter kurset sammenlignet med førere som ikke har tatt kurset. Reduksjonen var imidlertid ikke statistisk signifikant, og kan dermed skyldes tilfeldige svingninger i ulykkestall. Hvis man tar utgangspunkt i at kurset reduserer ulykkesrisikoen med 22 prosent, er nytteverdien ved kurset beregnet å være tre ganger større enn kostnadene. Kurset synes å ha liten betydning for eldres bruk av bil og synes heller ikke å bidra til mindre opplevd usikkerhet når de ferdes i trafikken.

### **Bakgrunn og metodikk**

Siden 1991 har Statens Vegvesen i Vestfold arrangert "oppfriskningskurs" for eldre førere, kalt "Bilfører 65+". "Bilfører 65+" er et landsdekkende, frivillig tilbud til alle bilførere over 65 år. Hensikten med kurset er å bevare eldre bilføreres bevegelsesfrihet (mobilitet) og å redusere risikoen for ulykker. Den foreliggende undersøkelsen tar sikte på å måle tre mulige effekter av "Bilfører 65+"-kurset:

- Om det skjer endring i ulykkesrisiko etter kursdeltagelse
- Om det skjer endring i mobilitet etter kursdeltagelse
- Den samfunnsøkonomiske nytteverdien av kurset

Undersøkelsen var designet som en før-etter undersøkelse, med test- og sammenligningsgruppe. Testgruppen bestod av 1450 førere fra hele landet som hadde meldt seg på "Bilfører 65+"-kurs i løpet av våren 2004. Sammenligningsgruppen bestod av 1900 førere over 65 år fra hele landet. Disse ble tilfeldig trukket fra det sentrale førerkortregisteret. Begge gruppene besvarte et spørreskjema og fylte ut en reisedagbok på to tidspunkt, våren 2004 (før testgruppen deltok på "Bilfører 65+"-kurs) og ett år etterpå (våren 2005). Spørreskjemaet inneholdt mål på ulykkesinvolvering, sikkerhetsorientering, usikkerhet i trafikken, unngåelse av ulike trafikkforhold, helse og livskvalitet og behov for hjelp til ulike daglige aktiviteter m.m. I reisedagboken ble alle reiser foretatt i løpet av en uke registrert. Dette inkluderte også formålet med den enkelte reise, hvilket transportmiddel som ble benyttet, og opplysninger om vei- og

kjøreforhold hvis man kjørte bil. Det var 65 % fra testgruppen som svarte på undersøkelsen i 2004 og 43 % i 2005. For sammenligningsgruppen var svarprosenten henholdsvis 34 og 23. En sannsynlig årsak til den lave svarprosenten i sammenligningsgruppen er at mange av dem som ble kontaktet, hadde sluttet å kjøre bil.

## **Små forskjeller i utgangspunktet mellom eldre førere som tar kurs og de som ikke tar kurs**

En forutsetning for forskningsdesignet som er benyttet i denne undersøkelsen, er at kursdeltagerne (testgruppen) ikke skiller seg vesentlig fra sammenligningsgruppen på faktorer som kan antas å påvirke risikoen for å bli involvert i en trafikkulykke eller mobilitet (dvs. bilbruk). En sammenligning av de to gruppene på ulike forhold som kan være av betydning i denne sammenheng (alder, årlig kjørelengde, kjønnsfordeling, sikkerhetsorientering og atferd i trafikken osv.) viser at det i utgangspunktet er små forskjeller mellom eldre førere som deltar på "Bilfører 65+"-kurs og de som ikke tar slike kurs. De som melder seg på kurs oppgir riktignok at de er litt mer usikre i trafikken, samtidig som mannlige kursdeltagere oppgir litt færre regelbrudd i trafikken enn menn som ikke tar kurs. Dette dreier seg imidlertid seg om såpass små forskjeller at de i praksis ikke anses å være noen feilkilde av betydning når man sammenligner de to gruppene på andre mål. Det er en høyere kvinneandel i testgruppen enn i sammenligningsgruppen, men dette ble tatt hensyn til ved å gjennomføre separate analyser for menn og kvinner. Ut fra de kontrollvariablene som ble inkludert i undersøkelsen, er det derfor ikke grunn til å tro at det er systematiske forskjeller mellom de to gruppene, med unntak av at kursdeltagerne er mer motiverte for å delta på kurs enn sammenligningsgruppen.

## **Karakteristika ved trafikkuhell som førerne var involvert i**

Om lag 90 % av ulykkene som de eldre førerne rapporterte, var materiellskadeulykker, mens de resterende 10 % var personskadeulykker. Et annet trekk ved ulykker som ble avdekket i undersøkelsen, er at eldre førere synes å ha en overhyppighet av trafikkuhell på steder der de sjelden eller aldri har kjørt før. En sammenligning med en nylig gjennomført undersøkelse blant ulykkesinvolverte bilister (der majoriteten var under 65 år) støtter opp under antagelsen om at eldre har en overhyppighet av trafikkulykker på relativt ukjente steder. En forklaring kan være at kognitive funksjoner, slik som evnen til å bearbeide informasjon, svekkes med alderen, og dermed kan det være mer krevende å ferdes på steder man er ukjent med. Det kan dermed være grunn til å fokusere mer på denne problematikken i framtidige "Bilfører 65+"-kurs.

## Indikasjoner på redusert ulykkesrisiko etter gjennomført kurs

Resultatene tyder i utgangspunktet på at ulykkesrisikoen reduseres for førere som har deltatt på "Bilfører 65+"-kurs, sammenlignet med førere som ikke har deltatt på slike kurs. Analyser der det ikke tas hensyn til unormalt høye eller lave ulykkestall i enten før- eller etterperioden innen de to gruppene, viser en reduksjon i ulykkesrisiko på 43 % blant kursdeltagere. Denne reduksjonen er statistisk signifikant på 5 % nivå ved en tosidig test.

Ved første øyekast er det særlig kvinnelige kursdeltagere som har redusert sin ulykkesrisiko. Dette skyldes først og fremst at kvinner som ikke har deltatt på kurs, har hatt en kraftig økning i ulykkesrisiko i løpet av perioden 2004 til 2005. Imidlertid er det grunn til å stille spørsmål ved den kraftige økningen i ulykkesrisiko som kvinner uten kurs har hatt. Det er mye som taler for at denne økningen i risiko skyldes at ulykkesrisikoen for kvinner uten kurs var unormalt høy i 2005. Analyser der det på ulike måter er korrigert for en slik feilkilde, konkluderer likevel med at kvinnelige kursdeltagere har hatt en reduksjon i ulykkesrisiko på mellom 30 og 62 prosent, mens menn har en risikoreduksjon på 18 prosent. Den samlede virkningen av kurset for menn og kvinner samlet gir da en *reduksjon i ulykkesrisiko på mellom 22 og 35 prosent*, avhengig av hvilken metode man benytter for å korrigere for unormalt høye ulykkestall. Reduksjonen i risiko er imidlertid *ikke* statistisk signifikant når slike korreksjoner benyttes, noe som betyr at reduksjonen godt kan skyldes tilfeldige svingninger i ulykkestall og ikke representerer en reell risikoreduksjon. Det er likevel flere forhold som tyder på at kurset har en gunstig effekt, selv om effekten ikke er statistisk signifikant:

- Både menn og kvinner som har deltatt på kurs, har hatt en reduksjon i ulykkesrisiko, også når det kontrolleres for unormalt høye ulykkestall blant kvinner uten kurs. Det er lite som tyder på at unormalt høye ulykkestall er noen feilkilde blant menn.
- En lignende evaluering av kurset som ble foretatt i 1997, konkluderte også med at "Bilfører 65+"-kurset gav en reduksjon i ulykkesrisiko på 39 %. Også i dette tilfellet ble det påpekt at en feilkilde i form av unormalt høye ulykkestall kunne være tilstede, da testgruppen hadde en mye høyere ulykkesrisiko enn sammenligningsgruppen før kursdeltagelse. En ny beregning der det kontrolleres for denne feilkilden beregner at kurset reduserer ulykkesrisikoen med 17 %.

I 2004 var det 3912 førere over 65 år som deltok på "Bilfører 65+"-kurs. Hvis denne gruppen av førere hadde en 22 prosents reduksjon i ulykkesrisiko ett år etter gjennomført kurs, ble det estimert at denne gruppen av førere ville bli involvert i om lag 82 færre ulykker enn de ellers ville hatt. En nyttekostnadsanalyse basert på denne beregningen viser at den samfunnsøkonomiske nytten av tiltaket ett år etter kursdeltagelse var 3,1 ganger større en kostnaden. De sparte kostnadene ved tiltaket ble beregnet til å være 15,7 millioner kr. Det gjøres oppmerksom på at denne besparelsen er noe usikker, da den forutsetter at reduksjonen i ulykkesrisiko ikke skyldes tilfeldige svingninger i ulykkestall og at en reduksjon i risiko kan tilskrives deltagelse på kurs.

Usikkerheten er likevel større oppover enn nedover, i det vi ved å legge til grunn 22 % reduksjon, har anvendt det mest konservative anslaget.

## Ingen tegn på at kursdeltagelse endrer omfanget av bilbruk

Analyser av både antall bilturer i løpet av en uke og kjørte km i løpet av ett år viser at både testgruppen og sammenligningsgruppen reduserte bilbruken fra 2004 til 2005. Dette er naturlig da alle personene var blitt ett år eldre. Endring i bilbruk fra 2004 til 2005 synes således å være en generell alderseffekt som påvirker både de som har tatt kurs og de som ikke har det, i like stor grad. Det er heller ingen tegn på at kursdeltagere kjører under andre trafikk- og kjøreforhold enn de som ikke har deltatt på kurs, noe som er rimelig, da "65+"-kurset ikke ser ut til å ha noen effekt på omfanget av bilkjøring. Videre er det ingen endring i andelen som føler seg usikre i trafikken etter gjennomført kurs.

Resultatene viste svært svake sammenhenger mellom mobilitet, helse og livskvalitet, og problemer med/behov for hjelp til daglige aktiviteter.

## Konklusjon

Det er lite som tyder på at "Bilfører 65+"-kurset bidrar til å opprettholde eldre føreres mobilitet eller redusere deres usikkerhet i trafikken. Det er derimot indikasjoner på at risikoen for å bli involvert i en trafikkulykke reduseres etter gjennomført kurs. Med utgangspunkt i dette, er den samfunnsøkonomiske nytteverdien beregnet til å være (minst) 3,1 ganger større enn kostnaden ved tiltaket. Beregningen av nytteverdi er basert på en forventet reduksjon i ulykker kun ett år etter gjennomført kurs, og hvis kursdeltagerens gunstige utvikling i ulykkesrisiko fortsetter etter denne ettårs-perioden, vil nytteverdien av tiltaket bli høyere.

Det viktigste forbeholdet knyttet til den beregnede reduksjonen i ulykkesrisiko er at reduksjonen ikke er statistisk signifikant når det kontrolleres for at kvinner i sammenligningsgruppen synes å ha unormalt høye ulykkestall ett år etter at kurset startet. Det kan dermed ikke med absolutt sikkerhet konkluderes med at tiltaket har den ønskede effekten på ulykkesrisiko og følgelig er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Et annet usikkerhetsmoment er om de som deltok på kurset kan sammenlignes med gruppen av førere som ikke deltok på kurs. Den mest åpenbare forskjellen mellom de to gruppene er at den ene har meldt seg frivillig til å delta på kurs, mens den andre tilsynelatende ikke har hatt den samme motivasjonen. Det å melde seg på kurs kan tenkes å ha utspring i et ønske om å forbedre sine ferdigheter som bilfører, og følgelig kan dette fokuset på egen kjøreatferd være en alternativ forklaring på den reduserte ulykkesrisikoen etter kursdeltagelse. Det er likevel ikke funnet tegn på at de to gruppene av førere skiller seg vesentlig fra hverandre på en rekke andre variabler, inkludert sikkerhetsorientering. Således er det ingen målbare tegn på at de to gruppene skiller seg fra hverandre. Dette styrker antagelsen om at det er kurset som bidrar til redusert ulykkesrisiko.

Det at en tidligere evaluering også viser en reduksjon i ulykkesrisiko etter gjennomført kurs, samt at både menn og kvinner i den foreliggende undersøkelse har redusert risiko, styrker også antagelsen om at reduksjonen er reell og ikke skyldes tilfeldighet svingninger i ulykkestall. Uansett er det ingen ting som tyder på at det å delta på "Bilfører 65+"-kurs har noen negativ virkning på trafiksikkerheten. For at en med større sikkerhet skal kunne si om kurset gir redusert risiko, anbefales det å enten følge kursdeltagerne over et lengre tidsrom enn ett år for å undersøke om denne trenden vedvarer og/eller gjennomføre flere evalueringer av "Bilfører 65+"-kurset.