

Evaluering av den nasjonale oppmerksomhetskampanjen "Takk for oppmerksomheten"

En undersøkelse med fire ulike datainnsamlingsmetoder i perioden 2018 - 2022

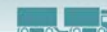
TØI rapport 1949/2023 • Forfattere: Ole Aasvik, Fridulv Sagberg • Oslo 2023 • 241 sider

- Vi utførte atferdsobservasjoner, veikantintervju og spørreundersøkelser i 2018 og 2022 med mål om å følge nivået av uoppmerksomhet blant norske bilførere før og etter Statens vegvesens kampanje «Takk for oppmerksomheten». Dette ble supplert med analyser av dødsulykker i tidsserie, basert på rapporter fra Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG) for å undersøke utviklingen i kampanjeperioden.
- Vi finner et sammensatt bilde av endringer over prosjektperioden.
- Selvrappertert uoppmerksomhet har gått litt ned, men atferdsobservasjoner og UAG-analyser viser at trenden for uoppmerksomhet er stabil eller svakt stigende.
- Det er endringer i hva slags aktiviteter som gjøres, eksempelvis brukes mobiltelefoner mindre til håndholdte samtaler og mer til teksting/lesing.
- Yngre og menn ser ut til å rapportere mest sekundæraktiviteter. Andre bakgrunnsfaktorer er mindre viktige. Modeller som tar høyde for atferdskontroll, normer og holdninger predikerer nivå av selvrappertert sekundæraktivitet godt.

Bakgrunn

Uoppmerksomhet i trafikken er et stort sikkerhetsproblem i Norge og globalt. Tidligere undersøkelser viser at nesten en av tre dødsulykker på norske veier har uoppmerksomhet som medvirkende årsak. Derfor ønsket Statens vegvesen å gjennomføre en kampanje rettet mot uoppmerksomhet i trafikken. Denne rapporten presenterer en omfattende evaluering av uoppmerksomhet blant norske bilførere før og etter kampanjeperioden. Kampanjen «Takk for oppmerksomheten» varte fra 2018-2021.

Det kan være vanskelig å gjøre nøyaktige anslag av uoppmerksomhet blant bilførere. Tidligere anslag har variert mellom 12 og 50 %. Dette skyldes delvis at definisjonen for uoppmerksom bilkjøring er ulik mellom forskjellige undersøkelser, og delvis at det er vanskelig å måle. I



mange tilfeller vil ikke selvrapporing være helt nøyaktig fordi det baserer seg på respondentens hukommelse og ærlighet, mens atferdsobservasjon kun fanger opp fysisk synlige sekundæraktiviteter.

Metode

På grunn av vanskelighetene med å måle uoppmerksomhet ønsket vi å benytte metodetrian-gulering i dette prosjektet. Det innebærer å bruke ulike datainnsamlingsmetoder for å kunne sammenligne resultatene og si noe generelt om utviklingen over tid. Vi gjorde atferdsobservasjoner, veikantintervjuer og spørreundersøkelse på samme tidspunkt på året i en nullpunktundersøkelse i 2018 og en etterundersøkelse i 2022. I tillegg har vi beregnet en tidsserie av dødsulykker som kan ha uoppmerksomhet som medvirkende faktor fra UAG-rapporter.

Atferdsobservasjonene ble gjennomført langs en strekning på E18 med 100 km/t fartsgrense og få andre forstyrrende faktorer. Observasjonsbilen kjørte i høyre felt, litt saktere enn fartsgrensa, og observerte biler som kjørte forbi i venstre felt.

Veikantintervjuene ble gjennomført av tre forskningsassistenter på samme veikro nær der atferdsobservasjonene ble gjennomført for begge år. Dette var korte spørreskjemaer som ble fylt ut for hånd av forskningsassistentene.

Spørreundersøkelsen var en omfattende nasjonal, web-basert tverrsnittsundersøkelse. Den ble sendt ut til to tilfeldige uttrekk fra førerkortregisteret på 25 000 personer i både nullpunkt- og etterundersøkelsen. Grunnet personvern hensyn ble disse sendt ut via post i begge år. Mange av brevene kom i retur, enten til TØI eller andre steder. Vi fikk allikevel svarprosent som forventet (2018: 17 %, 2022: 13 %).

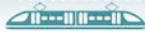
Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) utarbeider detaljerte analyser av alle dødsulykker på norske veier. Disse analysene blir rapportert i egne dokumenter og ført inn i en database. Den foreliggende analysen baserer seg på TØIs egen koding av disse rapportene, basert på et forskningsbasert kodeskjema. Tidsserien bygger videre på en tidligere gjennomgang gjennomført av TØI, og strekker seg fra 2011 til 2020.

Resultat

Atferdsobservasjonen viser totalt ingen endring i omfanget av sekundæraktivitet blant norske førere. Det var nesten like mange førere som ble observert i nullpunktundersøkelsen (N=1337) som i etterundersøkelsen (N=1285). I begge undersøkelsene finner vi at 14 % av førerne var engasjert i en sekundæraktivitet. Ikke alle disse aktivitetene er ulovlige, men håndholdt mobilbruk var blant de vanligste i begge datainnsamlinger. Selv om det er vanligst, finner vi en trend der bilførerne i mindre grad bruker håndholdt mobil, men at de i større grad gjør andre tydelige sekundæraktiviteter.

I veikantintervjuene finner vi et sammensatt bilde. Det ser ut til at deltakerne rapporterer å gjøre færre sekundæraktiviteter, men at de totalt bruker omtrent like mye tid på sekundæraktiviteter i nullpunkt- og etterundersøkelsen. Her finner vi også lignende erstatningseffekter som i atferdsobservasjonen, der mobilen brukes mindre til samtale, men mer til andre ting som navigasjon og musikk. Beste anslag for kjøretid med sekundæraktivitet fra veikantintervjuene ligger på omtrent 30 % i 2018 og 28 % i 2022.

Spørreundersøkelsen var omfattende og dekket mange ulike variabler, som normer, holdninger, kunnskap og strategier for å unngå uoppmerksomhet. Svarene er påfallende like i de to datainnsamlingsperiodene. Totalt sett finner vi en statistisk signifikant nedgang for gjennomsnittskåren av selvrappert sekundæraktivitet. Denne endringen var liten, og tilsvarer kun 0,1



på en sekspunkts skala. Vi finner enten små bedringer eller ingen endring i viktige faktorer som holdninger, normer, risikovurdering og opplevd atferdskontroll. For å undersøke hvilke faktorer som er viktige for å forstå sekundæraktivitet blant bilførere gjorde vi regresjonsanalyser. Disse multivariate analysene viser at særlig opplevd atferdskontroll, deskriptive normer, noen typer holdninger og alder (eldre rapporterer mindre uoppmerksomhet) henger sammen med sekundæraktivitet. Økt sekundæraktivitet henger igjen sammen med en økning i hvorvidt deltakerne rapporterer å ha vært i en ulykke siste fem år.

UAG-analysen viser en liten økning i andelen dødsulykker som har uoppmerksomhet som mulig medvirkende årsak (23 % for 2011-2015, 24 % for 2016-2020). Denne økningen kan muligens forklares av en nedgang i andre typer ulykker, eksempelvis blir forskjellen større når vi ekskluderer rusrelaterte ulykker i totalt antall ulykker (29 % for 2011-2015, 31 % for 2016-2020).

Konklusjon

Hensikten med denne rapporten har vært å undersøke om kampanjen «Takk for oppmerksomheten» har endret bilføreres kunnskap, holdninger og atferd. Totalt viser disse fire datainnsamlingsmetodene et sammensatt bilde av uoppmerksomhet blant norske bilførere i prosjektperioden 2018-2022. Selvrapportert sekundæraktivitet fra veikantintervju og spørreundersøkelse tyder på en svak nedgang, mens atferdsobservasjon og UAG-analyse viser en liten økning. Det er alltid vanskelig å konkludere rundt effekter av så komplekse og omfattende kampanjer som «Takk for oppmerksomheten». I prosjektperioden har det foregått mange store samfunnsmessige endringer, slik som digitalisering, COVID-19-pandemien og nye sanksjoner mot mobilbruk, og vi har ingen kontrollgruppe å måle endringene mot. Samtidig har vi flere måter å forklare endringene på. Vi ser blant annet at respondentenes atferdskontroll, noen typer normer og holdninger har bedret seg i prosjektperioden. Disse faktorene henger igjen sammen med grad av selvrapportert sekundæraktivitet. Vi finner at vår teoretiske tilnærming var ganske godt egnet til å forklare forskjeller mellom bilførere når det gjelder uoppmerksomhet. Vi finner at yngre og menn rapporterer mer sekundæraktivitet, og særlig at de eldste førerne over 70 rapporterer minst. Dersom vi antar at denne omfattende kampanjen har vært med på å forme samfunnets oppfatning av uoppmerksomhet blant bilførere de siste fire årene, kan vi anta at kampanjen har bidratt til denne forbedringen.

Fremtidig forskning kan bygge videre på funnene i denne rapporten. Mindre, kontrollerte eksperimenter som undersøker nøkkelfaktorene identifisert her, vil kunne finne gode måter å endre bilføreres utførelse av sekundæraktiviteter. Det vil igjen være positivt for trafiksikkerheten. Det er også viktig å holde øye med den teknologiske utviklingen, som antagelig påvirket bilførere til å endre atferd de siste fire årene og vil fortsette å gjøre det i fremtiden.