

## 'Respekt for fart'

### - En undersøgelse af deltagernes trafikikkerhedsmæssige udbytte

Af Mette Møller, Forsker, Danmarks TransportForskning, mm@dtf.dk

*Bedre uddannelse af bilister anses for at være et af midlerne til forbedret trafikikkerhed blandt unge bilister. I Danmark sker forbedring af unge bilisters uddannelse dels via central regulering af køreuddannelsen og dels via forskellige lokalt forankrede initiativer. 'Respekt for Fart' er et bilistkursus for unge iværksat af Vejle Amt. Formålet er at bidrage til forbedret trafikikkerhed blandt unge bilister. I dette paper præsenteres udvalgte resultater fra en undersøgelse af deltagernes trafikikkerhedsmæssige udbytte af 'Respekt for fart'. Undersøgelsen sandsynliggør, at 'Respekt for fart' når en relevant målgruppe samt påvirker deltagernes risikobevindstthed. Resultaterne perspektiveres i lyset af internationale erfaringer og resultater fra tilsvarende bilistkurser.*

## 'Respekt for fart'

Et stort antal dræbte og tilskadekomne unge bilister var baggrunden for at der i Vejle Amt i 1997 blev taget initiativ til 'Respekt for fart'. 'Respekt for fart' er et kursus for bilister i alderen 18 – ca. 25 år. Kurset blev oprindeligt udviklet til unge fra Vejle Amt, men siden har unge fra andre amter også deltaget. Da den her omtalte undersøgelse blev gennemført omfattede 'Respekt for fart' dels en introduktionsaften og dels en kursusdag. Introduktionsaftenen indeholdt blandt andet en introduktion af selve kursusdagen. I dag omfatter 'Respekt for fart' blot kursusdagen, der finder sted på Flyveplads Vandel og indeholder følgende tre moduler:

- Modul 1: Kørselsforsøg med opbremsning og undvigemanøvrer efter signal fra en piltavle. Signalet gives med tidsmæssig forsinkelse afhængig af kørehastigheden for at illudere en "realistisk" situation i trafikken ved høj kørehastighed. Øvelserne gennemføres med og uden læs. Modulet afvikles af 3-4 kørelærere der giver deltagerne individuel feedback i forbindelse med hver manøvre.
- Modul 2: Dialog mellem de unge og en medarbejder fra politiet samt et ambulancelægehold. Dialogen baseres på beretninger og billeder fra færdselsuheld fra deltagernes lokalmiljø. De unge konfronteres med uheld tæt på deres eget liv der i nogle tilfælde vedrører kammerater o. lign.
- Modul 3: Introduktion til førstehjælp der kan udføres på ulykkesstedet. Endvidere fortæller en trafikinformator sin personlige beretning om at have været involveret i et alvorligt færdselsuheld, omstændighederne før, under og efter uheldet samt konsekvenserne på kort og længere sigt.

Kursusdagen afsluttes med forevisning af filmen 'Mig? Aldrig!'. Kurset varer fra kl. 10–16 ca. De enkelte moduler varer ca. 1½ time. Deltagerne køres til og fra kurset i bus. Ca. 48 unge fordelt på 3 hold kan deltage pr. kursus. Deltagelse er frivillig og sker mod betaling. Kursusdeltagelse giver dog mulighed for reduceret forsikringspræmie hos ALKA forsikring. For yderligere kursusinformation henvises til [www.respekt.dk](http://www.respekt.dk).

## Metode

Vejle Amt har bedt Danmarks TransportForskning gennemføre en mindre undersøgelse af 'Respekt for fart'. Erik Abitz, Vejle Amt, har været tovholder for undersøgelsen. Undersøgelsen er afrapporteret i to rapporter (Møller, 2005a; Møller, 2005b) der er tilgængelige via [www.respekt.dk](http://www.respekt.dk).

### **Design og formål**

Undersøgelsen omfatter dels en fokusgruppeinterviewundersøgelse og dels en spørgeskemaundersøgelse. Metodisk er de to undersøgelser meget forskellige. Dette muliggør, at de centrale problemstillinger belyses på forskellig måde. For begge

undersøgelser gælder, at resultaterne er baseret på selvrapporteret adfærd. Tidligere undersøgelser har vist, at selvrapporteret adfærd er et validt mål for trafikanters faktiske adfærd (Hatakka et al., 1996).

Formålet med de to undersøgelser har været at afdække følgende:

1. Udgør deltagerne i 'Respekt for fart' en relevant gruppe af unge bilister?
2. Opnår deltagerne i 'Respekt for fart' et trafikikkerhedsmæssigt relevant udbytte af kursusdeltagelsen?

For fokusgruppeinterviewundersøgelsen har formålet endvidere været at få et indblik i de unges oplevelse af kurset, hvad de syntes om de enkelte moduler etc. med henblik på at kunne tilrettelægge kurset på den mest hensigtsmæssige måde.

### ***Fokusgruppeinterviewundersøgelsen***

Fokusgruppeinterviewundersøgelsen er baseret på 2 fokusgruppeinterview med i alt 13 unge bilister (12 mænd og 1 kvinde). Alle deltagere på kurser afholdt i foråret 2004 blev informeret om, at kurset skulle evalueres. De blev spurgt, om de var interesseret i at deltage i et fokusgruppeinterview i den forbindelse mod et honorar på 500,- kr. Der blev truffet aftale med i alt 15 unge, hvoraf to ikke mødte frem. Hvert interview blev gennemført med udgangspunkt i en spørgeguide og varede ca. 1½ time. Interviewene blev videooptaget og efterfølgende transskriberet.

Interviewene blev analyseret systematisk med støtte fra NUD\*IST. Analysen af om deltagerne udgør en relevant gruppe af unge bilister er baseret på de unges beskrivelse af deres kørestil, færdselsforseelser samt holdning til og viden om centrale trafikikkerhedsmæssige spørgsmål som f.eks. kørehastighed. Analysen af om deltagerne opnår et trafikikkerhedsmæssigt relevant udbytte af kursusdagen er baseret på deres beskrivelse af, hvad de mener at have fået ud af kurset samt om og i givet fald hvordan det efterfølgende har påvirket deres bilkørsel samt holdning til trafikikkerhed.

Fokusgruppeinterviewene blev gennemført 1-2 måneder efter kursusdeltagelse. Denne del af undersøgelsen giver dermed mulighed for at afdække de interviewede unges erfaring med i hvilken udtrækning og på hvilken måde deltagelse i 'Respekt for fart' rent faktisk har haft betydning for deres risikopfattelse og kørestil. Som metode er fokusgruppeinterview egnet til at opnå et nuanceret indblik i de interviewede unges synspunkter, erfaringer etc. i dette tilfælde i relation til bilkørsel. Metoden giver ikke mulighed for at konkludere mht. hvor udbredte de fremlagte synspunkter er.

### ***Spørgeskemaundersøgelsen***

Spørgeskemaundersøgelsen omfatter data fra 12 'Respekt for fart' kurser afholdt i perioden oktober 2001 – april 2004. Spørgeskemaundersøgelsen er tilrettelagt som en før- og efter undersøgelse. Alle kursusdeltagere blev bedt om at udfylde to spørgeskemaer. Det første blev udfyldt på introduktionsaftenen 3-4 dage før kursusdagen. Det andet blev udfyldt som det sidste på selve kursusdagen. Undersøgelsen giver dermed indblik i kursets effekt umiddelbart efter kursusdeltagelse.

998 unge deltog i de evaluerede kurser. 111 havde kun udfyldt det ene spørgeskema og blev derfor pillet fra. Analyserne er således baseret på svar fra 887 unge bilister (753 mænd og 132 kvinder). Spørgeskemaerne blev analyseret vha. SPSS. Analysen af om deltagerne udgør en relevant gruppe unge bilister er foretaget på baggrund af en sammenligning af generelle risikofaktorer med en karakteristik af deltagerne inkl. relevante baggrundsvariable som kørestil, færdselsforseelser, vurdering af egne færdigheder, risikovurdering etc. Der er benyttet deskriptive analyser samt  $\chi^2$  til dette formål. Analysen af deltagernes trafikikkerhedsmæssige udbytte er primært baseret på sammenligning af deltagernes svar før og efter kurset med hensyn til risikovurdering, vurdering af egne kørefærdigheder og begrundelse for deltagelse henholdsvis primære udbytte. Til disse analyser er der benyttet Wilcoxon signed rank test samt McNemar's test. Der er anvendt et signifikansniveau på 5% for alle analyser.

## Resultater

I det følgende præsenteres resultater fra begge undersøgelser. Præsentationen er struktureret efter undersøgelsens to centrale problemstillinger. Som det vil fremgå peger resultaterne fra begge undersøgelser i samme retning. Begge analyser viser, at deltagerne i 'Respekt for fart' udgør en relevant gruppe unge bilister samt at deltagerne generelt får et trafikikkerhedsmæssigt relevant udbytte af kursusdeltagelse. Der kan ikke konkluderes vedrørende en mere langsigtet kursuseffekt ud fra denne undersøgelse.

### Udgør deltagerne i 'Respekt for fart' en relevant gruppe af unge bilister?

For at afgøre om deltagerne udgør en relevant gruppe af unge bilister inddrages to aspekter: 1. Karakteristik af deltagerne i lyset af udvalgte identificerede risikofaktorer. 2. Vurdering af sammenhæng mellem forebyggelsesstrategi og deltagergruppe. Udvalgte resultater præsenteres nedenfor.

#### *Køn, alder, køreerfaring, uddannelse og kørestil*

Køn, alder og køreerfaring er centrale faktorer for bilisters uheldsrisiko. Baseret på disse tre faktorer udgør deltagerne i 'Respekt for fart' en relevant gruppe af unge bilister (jf. neden for).

De fleste deltagere er mænd (ca. 85%). Aldersmæssigt er deltagerne fra 18-25 år. Godt halvdelen er 20 år eller yngre (jf. tabel 1 nedenfor). Det er veldokumenteret, at unge mænd har større uheldsrisiko end unge kvinder (se f.eks. McKenna et al., 1998). Danske tal viser, at mænd tegner sig for knap 85% af unges uheld med motorkøretøj (Møller, 2003). Effekten af alder og køreerfaring er vanskelig at adskille, idet alder og erfaring typisk øges parallelt. En sammenligning af resultater fra en række internationale undersøgelser af den reducerede uheldsrisiko over tid viser, at aldersrelaterede faktorer kan forklare 30-50% mens erfaringsrelaterede faktorer kan forklare 50-70%. I Danmark har mandlige bilister i alderen 18-24 år 3 gange større uheldsrisiko pr. kørt kilometer end mandlige bilister i alderen 25-64 år (Bernhoft, 2001). For de unge kvinder er uheldsrisikoen dobbelt så stor pr. kørt kilometer sammenlignet med kvinder i alderen 25-64 år.

Køn			Alder v. kørekort		Kørekortalder			Antal kørte km. seneste 6 mdr.		
Mænd	Kvinder	Uoplyst	18	≥ 19	≤ 2 år	≥ 3 år	Uoplyst	0 - 6.500 km	6.600 - 12.500 km	≥ 12.600
753 (84,9%)	132 (14,9%)	2 (0,2%)	807 (91%)	80 (9%)	458 (51,6%)	394 (44,4%)	35 (4%)	325 (36,6%)	244 (27,5%)	276 (31,2%)

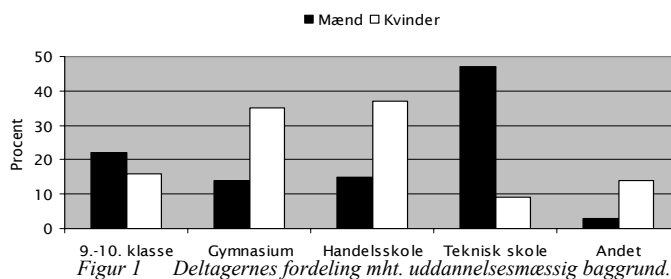
Tabel 1 Deltagernes fordeling med hensyn til køn og køreerfaring.

Deltagerne på 'Respekt for fart' kører efter egne oplysninger meget i bil (jf. tabel ovenfor). En meget stor del af deltagerne fik kørekort før de blev 18½ år (85%), og næsten alle deltagere fik kørekort før de fyldte 19 år (91%). 74% af de unge mænd og 55% af de unge kvinder har deres egen bil. 41% kører bil som led i deres arbejde eller uddannelse. Der er stor variation med hensyn til, hvor mange kilometer deltagerne oplyser, at de har kørt de seneste 6 måneder. I gennemsnit har de kørt 13.843 km (SD=24.584). Sammenholdt med tal fra Transportvaneundersøgelsen (se [www.dtf.dk](http://www.dtf.dk)) er disse kørselsmængder mere end dobbelt så store end man kunne forvente. Erfaringsmæssigt har informanter vanskeligt ved at erindre nøjagtigt, hvad de tidligere har gjort over en længere periode (Wärneryd, 1990). Der er derfor en vis sandsynlighed for, at de oplyste kørselsmængder er for højt sat. Ikke desto mindre indikerer det, at deltagerne generelt kører forholdsvis meget men også, at de oplever, at bilkørsel er en hyppigt tilbagevendende aktivitet, der fylder meget i deres ungdomsliv.

Begge aspekter indikerer, at der er tale om en relevant gruppe af bilister. Dels som følge af høj eksponering og dels i lyset af viden om sammenhæng mellem central placering af bilkørsel i ungdomslivet og risikobetonet bilkørsel (Møller, 2004).

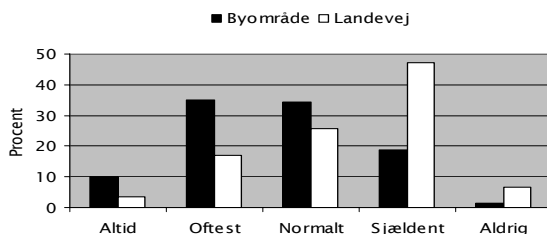
Undersøgelser har vist, at det største fald i unges uheldsrisiko sker over de første 2 år med kørekort (Carstensen, 2002; Sagberg & Bjørnskau, 2003). Endvidere er det dokumenteret, at unge under 20 år har større uheldsrisiko end dem over 20. Omkring halvdelen af deltagerne i 'Respekt for fart' har haft kørekort i 0 – 2 år inkl. I det omfang der ønskes en deltagerkreds med en større uheldsrisiko generelt kunne indsnævring af deltagerkredsen til unge der har haft kørekort i op til 2 år samt unge under 20 år derfor være relevant.

Ikke alle unge har lige stor uheldsrisiko. Undersøgelser har vist, at der er sammenhæng mellem uddannelse og uheldsrisiko. Svenske tal viser, at unge med en kort erhvervsrettet uddannelse eller folkeskole som uddannelsesbaggrund har øget uheldsrisiko (Murray, 1998). Danske tal viser, at denne gruppe unge har en mere risikobetonet kørestil (Møller, 2004).



Den største gruppe deltagere er fra teknisk skole (41%), mens den næststørste gruppe har folkeskole (22%) som uddannelsesbaggrund (se figur 1). 2/3 af de unge tilhører dermed en gruppe bilister der statistisk har øget uheldsrisiko og en risikobetonet kørestil.

Hvad angår kørestil er der i denne undersøgelse fokus på det at køre stærkt. Det skyldes, at øget indsigt og erkendelse vedrørende hastighedens betydning for trafikikkerheden er et centralt element i 'Respekt for fart'. Endvidere skyldes det, at unge bilister er mere tilbøjelige til at køre hurtigt, end andre bilister er (Wasielewski, 1984; Silcock et al., 1999; Webster & Wells, 2000). Endelig har undersøgelser vist, at kørsel med høj fart er et centralt problem i relation til unge bilister (se f.eks. Ellinghaus & Schlag, i Tränkle et al., 1990; HVU, 2002).



Figur 2 viser deltagerne svar på, hvor ofte de overholder hastighedsgrænsen på landevej og i byområde. Svarene er afgivet før deltagelse i 'Respekt for fart' og afspejler derfor deres kørestil før kursusdeltagelse. Der er signifikant forskel på byområde og på landevej. Mere end halvdelen af de unge (54%) overholder 'sjældent' eller 'aldrig' hastighedsgrænsen på landevej. I byområde overholder 20% 'sjældent' eller 'aldrig' hastighedsgrænsen. Der er signifikant sammenhæng med køn både i byområde og på landevej. Kvinderne overholder i højere grad hastighedsgrænsen end mændene gør. At deltagerne kører hurtigt bekræftes af fokusgruppeinterviewene, hvor en af de unge siger:

*"På det hold jeg var på [under deltagelse i 'Respekt for fart'], der havde vi en gennemsnitsfart på 200 km/t (...). Vi regnede ud, hvor hurtigt vi havde kørt, og der var en der havde kørt 320 km/t på motorcykel. Jeg havde kørt 240 km/t i en bil. Der var en der havde kørt 260 km/t".*

På spørgsmålet om hvad deres indtryk var af de andre deltagere med hensyn til kørestil, svarer en af de unge:

*"Jeg tror det er meget blandet. Der er selvfølgelig nogen af dem, der er med, som godt kan ligne en Brian. Dem er der mange af. Så er der også nogen af dem, der kører meget pænt til hverdag og måske en gang imellem trykker for hårdt på speederen og ikke lige overholder reglerne helt".*

Begge undersøgelser viser, at der blandt deltagerne er en stor gruppe der overtræder hastighedsgrænsen i større eller mindre grad. Deltagerne udgør således en gruppe bilister, som det er relevant at forsøge at få til at sætte farten ned.

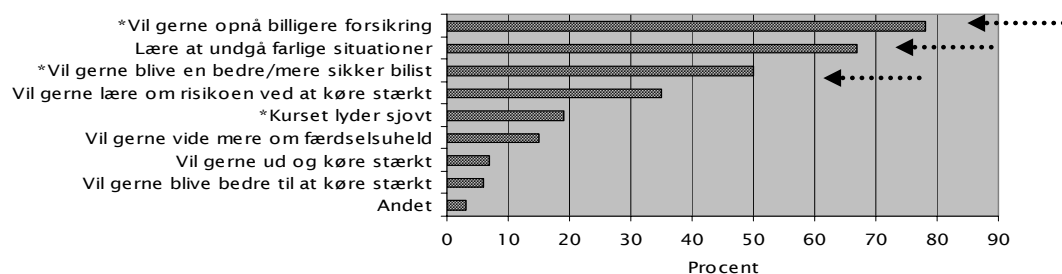
### **Overensstemmelse mellem deltagere og forebyggelsesstrategi**

Tidligere undersøgelser af effekten af bilistkurser har ikke undersøgt effekten i forhold til undergrupper af deltagere (se f.eks. Advanced, 2002; NovEV, 2004). Effektundersøgelser af andre typer kampagner har vist, at der er forskel på hvor villigt unge bilister tager kampagnebudskaber til sig (Ulleberg, 2001). Det er vanskeligst at påvirke unge der kører risikobetonet, overtræder færdselsloven, har en negativ holdning til trafiksikkerhed etc. Tilsvarende er det lettest at påvirke unge der i forvejen overvejende kører forsigtigt og hensynsfuldt, samt unge der er risikovillige, men uden at der er tale om hensynsløs kørsel. Sidst nævnte to grupper udgør henholdsvis de "grønne" og de "gule" bilister mens førstnævnte er blevet omtalt som de "røde" bilister (Mogensen, 2002; Møller, 2003).

At unge med størst uheldsrisiko er vanskeligst at påvirke, hænger sammen med at de også på andre områder har en socialt afvigende adfærd præget af aggression, accept af overtrædelse af samfundets love og regler, stort behov for spænding og selvhævdelse samt stor tro på egne evner som bilist og deraf følgende ringe risiko. Et kampagne tiltag til denne gruppe bør derfor inddrage ungdomslivet mere bredt og strække sig over en længere periode (Ulleberg, 2002).

'Respekt for fart' er et intensivt, oplevelses- og følelsesmættet kursus der giver stof til eftertanke. Indsatsen er dog koncentreret om en enkelt dag. Det vurderes, at kurset i dets nuværende form med størst sandsynlighed vil kunne påvirke unge der grundlæggende er sikkerhedsorienterede men dog risikovillige f.eks. i form af høj kørehastighed, dvs. de "gule" men også de "grønne" bilister. Kurset vil også gøre indtryk på "røde" bilister, men da deres kørestil indgår i generel problemadfærd, er der formentlig behov for justering af kurset, hvis der ønskes en varig effekt hos denne gruppe bilister.

For at kunne afgøre hvilken forebyggelsesstrategi der er ideel, er det nødvendigt med større viden om deltagerne end denne undersøgelse giver mulighed for. Sammenholdes de tilgængelige oplysninger om færdselsforseelser, uheldsinvolvering og kørestil med tal fra andre undersøgelser (f.eks. Carstensen, 1999), tyder det på, at de unge falder inden for kategorierne "gule" og "grønne" bilister. At de unge er sikkerhedsorienterede tydeliggøres af de begrundelser de giver for at deltage i 'Respekt for fart'. Ca. 65% vil gerne 'lære at undgå farlige situationer', 50% 'vil gerne blive en bedre/mere sikker bilist'. Muligheden for en billigere forsikrings dog også en væsentlig motivation for deltagelse i 'Respekt for fart'.

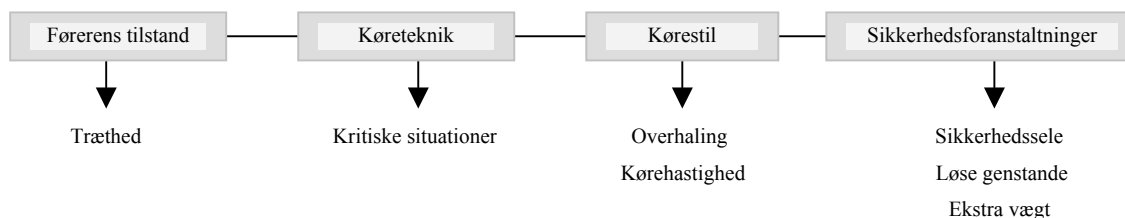


Figur 3 Deltagernes begrundelse for deltagelse i 'Respekt for fart'. De blev bedt om at afkrydse de 3 vigtigste grunde til at deltage i 'Respekt for fart'. \*Indikerer de svar hvor der er signifikant forskel på mænd og kvinder. Kvinderne er generelt mere sikkerhedsorienterede.

Baseret på de tilgængelige oplysninger er der tilsyneladende god overensstemmelse mellem strategi og deltagergruppe.

## Opnår deltagerne et trafikikkerhedsmæssigt relevant udbytte?

Det overordnede mål med 'Respekt for fart' er at bidrage til at nedbringe unges uheld. Denne undersøgelse giver ikke mulighed for at vurdere kursets effekt på uheld. I stedet vurderes effekten ud fra ændring i selvrapporeret adfærd samt risikoopfattelse. Positiv effekt på disse indikatorer tages som udtryk for et trafikikkerhedsmæssigt relevant udbytte, idet det indikerer, at deltagerne har opnået øget kompetence til at agere trafikikkert. Vurdering af kursuseffekten er struktureret efter 4 temaer, der alle inkluderer såvel risikoopfattelse som adfærd. I det følgende præsenteres udvalgte resultater.

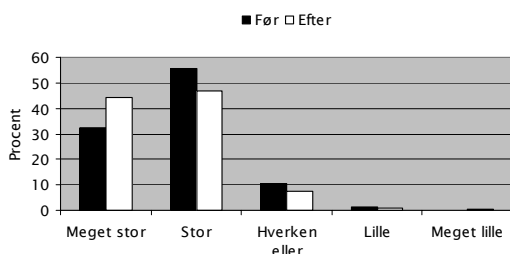


Figur 4 4 temaer samt konkrete aspekter identificeret i relation til deltageres trafikikkerhedsmæssige udbytte.

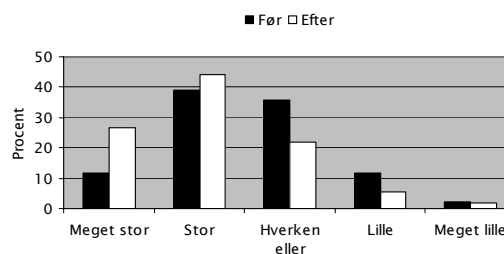
Den øgede kompetence til at agere trafikikkert har forskellig form alt efter hvilket aspekt der er tale om. I nogle tilfælde er der tale om risikofaktorer de ikke hidtil havde været opmærksomme på (f.eks. træthed). I andre tilfælde opnår de unge en bedre indsigt i og forståelse af, hvorfor man skal gøre, det man skal (f.eks. benytte sikkerhedssele). Endelig er der eksempler på genopfriskning af viden, der siden kørekort erhvervelsen er kommet lidt i baggrunden (f.eks. overhaling).

### Kørehastighed

Såvel fokusgruppeinterviewundersøgelsen som spørgeskemaundersøgelsen viser en ændring i deltageres risikoopfattelse i forbindelse med høj kørehastighed. I spørgeskemaundersøgelsen viser effekten sig blandt andet ved, at deltagerne efter kursusdeltagelse vurderer risikoen for et uheld i forbindelse med overtrædelse af hastighedsgrænsen med 20 km/t højere end de gjorde før, jf. figur 5 og 6.



Figur 5 Deltageres vurdering af hvor stor risikoen for et uheld er, hvis hastighedsgrænsen overskrides med 20 km/t i byområde.



Figur 6 Deltageres vurdering af hvor stor risikoen for et uheld er, hvis hastighedsgrænsen overskrides med 20 km/t på landevej.

Forskellen mellem før og efter er signifikant og indikerer, at deltagelse i 'Respekt for fart' har gjort deltagerne mere opmærksomme på den risiko for uheld der er forbundet med overtrædelse af hastighedsgrænsen.

Blandt deltagerne i fokusgruppeinterviewundersøgelsen fremgår det, at effekten er sammensat af en kombination af en øget risikobevisthed omkring fart og en nedjustering af kørehastigheden i forskelligt omfang og i forskellige situationer. En af de unge fortæller:

*"Jeg kører mere efter forholdene, end jeg har gjort før. Før, hvis jeg skulle fremad, så kørte jeg bare. Nu tænker jeg over, hvad forholdene er til, hvor stærkt jeg kan køre. Sætter farten ned efter vejret også. Jeg er kommet en del ned i fart, vil jeg sige. Der er skåret toppen af. Det er sådan, at jeg er blevet balanceret,*

*sådan som jeg kører nu. I byen der er farten blevet sat ned til det lovlige, i hvert fald. På omfartsvejen, der kan man godt køre lidt hurtigere en gang imellem stadigvæk, men det er meget begrænset”.*

Citatet udtrykker øget risikobevindstthed og en adfærdsændring i retning mod en mere trafikikker adfærd. Dog synes citatet også at indikere, at den unge fortsat lejlighedsvis kører stærkere end tilladt. Tilsyneladende fjerner deltagelse i 'Respekt for fart' ikke al risikoadfærd med et slag. En af de unge fortæller:

*”Det er jo ikke sådan, at man sætter sig ned og siger, at nu skal jeg ændre det til det og det og sætte farten ned for at køre bedre. Det er sådan en nedtrapning. Man skal bearbejde det, hele tiden, hver gang, man kører. For at få det arbejdet ind. Jeg tror, at det tager tid. Det er jo ikke sådan, at man glemmer det. Hvis man arbejder på det, så bliver det bedre (...). Det er svært, for det handler meget om selvdisciplin. At blive ved med at minde sig selv om det [at køre trafikikkert]”.*

### **Træthed**

Træthed er et eksempel på en indikator af en trafikikkerhedsmæssig effekt, der ikke belyses i spørgeskemaundersøgelsen, men som kommer tydeligt frem i fokusgruppeinterviewundersøgelsen. Træthed fremhæves blandt de interviewede unge som et aspekt, de ikke tidligere var opmærksomme på som en risikofaktor. Det er i særlig grad trafikinformatorens beretning om sin egen uheldshistorie der bidrager til, at de unge får øjnene op for træthed som en risikofaktor. En af de interviewede unge fortæller:

*”Det jeg helt klart fik mest ud af det var det der kursus [foredrag] med René [trafikinformatoren]. For jeg har selv problemer med, at nogen gange, så er jeg træt. Jeg har oplevet, at et par weekender efter [deltagelse i] 'Respekt for fart', så har jeg selv tænkt mere over: 'Skal jeg nu blive her, eller skal jeg køre hjem'? Fordi jeg var træt (...). Men jeg vil godt nok hellere blive der og så sove på en madras, end jeg vil køre hjem. For jeg har fundet ud af, hvor farligt det er. For det er altså tit, at jeg lige er drejet lidt til den ene side, og så er vågnet op ved den der stregting [rumlestribe]. Det er farligt. Hvis der er andre biler på vejen. Det har jeg tænkt meget over siden”.*

Som det fremgår, får trafikinformatorens beretning den unge til at se en række paralleller til sit eget liv med bilkørsel. Den unge genkender det at være træt og skulle vælge mellem at køre hjem eller at blive og sove. Trafikinformatorens beretning konfronterer de unge med, at førerens tilstand og dermed mulighed og kapacitet til at agere hensigtsmæssigt i den trafikale situation er afgørende for trafikikkerheden.

### **Kritiske situationer**

Fokusgruppeinterviewene tydeliggør, at nogle af de unge oplever at være blevet bedre til at håndtere kritiske situationer. En af de unge fortæller:

*”Det glæder mig det med banen, hvor man er ude at køre. For du får altså en del mere erfaring, så du ved en del mere om, hvordan din bil vil reagere, hvis du på et tidspunkt skal lave en katastrofeopbremsning. Her i weekenden der var jeg ude for, at jeg skulle lave en katastrofeopbremsning, fordi der løb en fuld spade ud foran mig. Så var jeg altså glad for at vide, at det er altså sådan, at bilen skal reagere. Så du ikke bliver helt skrækslagen, men har et indblik i hvad der sker”.*

Som det fremgår, oplever denne unge at have haft gavn af de erfaringer og færdigheder han/hun fik i forbindelse med 'Respekt for fart'. Nedenstående eksempel giver et tilsvarende billede:

*”Absurd nok fik jeg brug for det kursus her for to uger siden, hvor jeg kørte galt ude på motorvejen (...). Det er kursets skyld, at jeg ikke ødelagde mere (...). Bilen gik i skred og begyndte at slingre ind foran en anden*

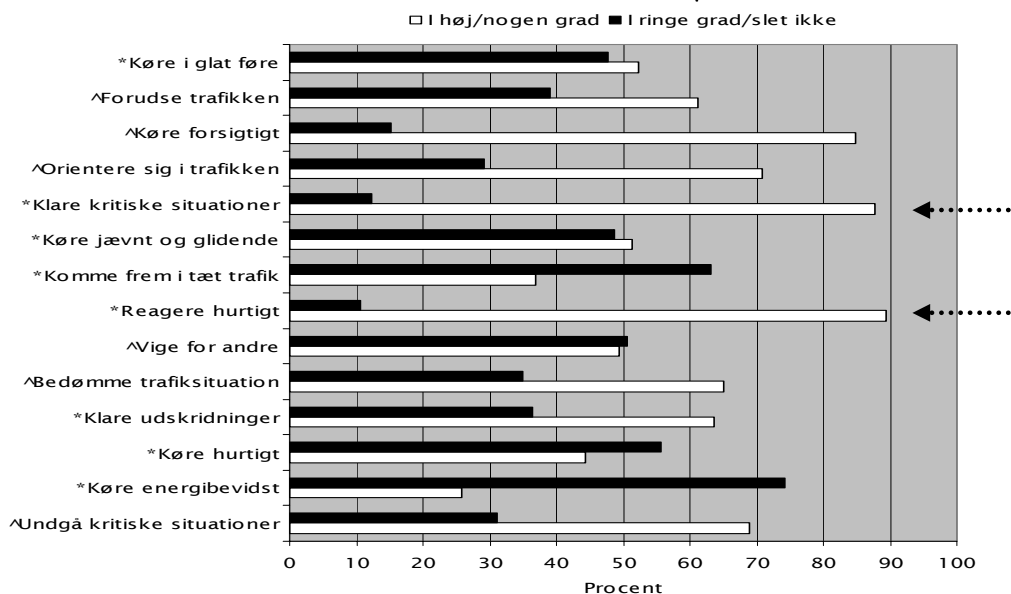
bil. Og så fik jeg rettet den op igen og så ud i rabatten, og så til sidst ind igen. Med 34 rammer øl og 3 personer inde i bilen (...). Jeg pressede bilen helt i bund. Den kunne ikke køre mere”.

De to unge oplever, at de kritiske situationer, som de var havnet i, ikke gik så galt, som de kunne have gjort, og at det i al væsentlighed skyldes de erfaringer og færdigheder, som de har fået via ‘Respekt for fart’. De oplever således en større tiltro til deres køretekniske færdigheder efter at have deltaget i ‘Respekt for fart’. Hver på sin måde giver de unge udtryk for, at de var i stand til at handle roligt og korrekt som følge af den erfaring de havde fra ‘Respekt for fart’.

Det er umuligt ud fra det foreliggende at afgøre, hvordan udfaldet af de konkrete situationer ville have været, hvis de unge bilister ikke havde deltaget i ‘Respekt for fart’. I det omfang de unges opfattelse er korrekt må det siges at være et relevant trafikikkerhedsmæssigt udbytte, idet det kan være afgørende at være i stand til at bevare ro og overblik i en kritisk trafikal situation.

Et af de centrale problemer for unge i trafikken er, at de overvurderer deres færdigheder og undervurderer deres risiko (Greening & Chandler, 1997). For at opnå forbedret trafikikkerhed for unge er det derfor centralt at bidrage til, at de får en realistisk opfattelse af, hvad de kan klare og at de flytter fokus fra at kunne klare kritiske situationer til at undgå at havne i kritiske situationer. Undersøgelsen tydeliggør, at der både er eksempler på, at dette lykkes og at det ikke lykkes helt. Det ovenfor omtalte resultat vedrørende træthed er et eksempel på en effekt, hvor det er lykkedes at få de unge til at fokusere på at undgå at havne i en kritisk situation. Det viser sig ved, at de undlader at køre trætte hjem. Ovenstående eksempel med kørsel ved høj fart med tungt læs er et eksempel på det modsatte. Det er godt, at den unge fik afværget den kritiske situation. Men havde den unge opnået optimalt udbytte af kurset ville vedkommende helt have undladt bringe sig selv i den situation. I dette tilfælde har den unge bilist enten ikke opnået den rette indsigt i risikoen ved at køre hurtigt med tungt læs eller har vurderet, at risikoen ikke var aktuel i det pågældende tilfælde. Under alle omstændigheder omsættes en eventuel øget indsigt i den risiko, der er forbundet med høj hastighed og tungt læs ikke i handling i den konkrete situation.

Deltagerne bliver bedt om at vurdere om kursusdeltagelse har forbedret deres færdigheder i relation til 14 aspekter. Figur 7 nedenfor viser deres svar.



Figur 7 Deltagernes svar på i hvor høj grad de mener, at deltagelse i ‘Respekt for fart’ har forbedret deres færdigheder i relation til 14 forskellige aspekter.

3/4 af de unge mener, at de er blevet bedre til at undgå ‘kritiske situationer’ og til at ‘bedømme trafiksituationen’. Endvidere har 85% svaret, at de er blevet bedre til at ‘køre forsigtigt’. Disse tre aspekter tyder på et trafikikkerhedsmæssigt relevant udbytte. Der er dog også aspekter, hvor forbedringen giver anledning til nærmere undersøgelse. Næsten 90% mener, at de er



blevet bedre til hhv. at 'reagere hurtigt' og til at 'klare kritiske situationer'. Det er relevant at vide, om disse forbedringer bidrager til at fastholde eller øge deltageres overvurdering af deres færdigheder med manglende forsigtighed til følge. Er det tilfældet er der behov for justering af kurset. Denne undersøgelse giver dog ikke mulighed for at afklare dette

## Konklusion

Undersøgelsen viser, at 'Respekt for fart' generelt når ud til en relevant gruppe unge bilister. Undersøgelsen viser endvidere, at 'Respekt for fart' bidrager til øget sikkerhedskompetence hos deltagerne kort tid efter kursusdeltagelse. Endelig tydeliggør undersøgelsen, at det er relevant kontinuerligt at være opmærksom på at sikre, at 'Respekt for fart' ikke utilsigtet kommer til at bidrage til øget selvovervurdering hos deltagerne.

## Diskussion

En række andre lande end Danmark har erfaring med bilistkurser efter erhvervelse af kørekort – såkaldt post-licence driver training/education (bl.a. Holland, Storbritannien, Irland, Tyskland, Østrig, Belgien, Frankrig, Spanien, Finland, Italien, Sverige og Schweiz). I de fleste lande (f.eks. Holland og Tyskland) sker deltagelse på frivillig basis med meget forskelligartet motivation lige fra at kunne vinde en præmie, interesse for trafikikkerhed og til muligheden for at kunne forkorte kørekortets prøveperiode etc. I andre lande (f.eks. Østrig og Finland) er kurset en obligatorisk del af køreuddannelsen.

De eksisterende kurser er meget forskellige, men indeholder dog også fælles elementer som f.eks. øvelser på bane og diskussion/dialog vedrørende forskellige trafikikkerhedsrelaterede emner i grupper. Begge elementer indgår, som det er fremgået, også i 'Respekt for fart'. Flere af de udenlandske kurser indeholder endvidere f.eks. superviseret kørsel på vej, baneøvelser med to biler samt opfølgende effektdiskussion et stykke tid efter kursusafslutning. Mht. varighed er der store variationer. Nogle kurser varer en enkelt dag mens andre indeholder flere moduler fordelt over en længere periode på op til et år. Baseret på internationale erfaringer anbefales det, at denne type bilistkurser fordeles på mere end en enkelt dag. Det giver mulighed for at fastholde trafikikkerhedsbudskabet over en længere periode hvorved sandsynligheden for at budskabet omsættes i handling øges (Advanced, 2002).

Som det er fremgået viser denne undersøgelse, at 'Respekt for fart' generelt har en positiv effekt på deltageres risikoopfattelse. Fokusgruppeinterviewene viser endvidere en positiv effekt på selvrapporeret adfærd. Flere interview kunne med fordel gennemføres med henblik på at opnå større sikkerhed i disse resultater. Tilsvarende ville en kontrolgruppe kunne have givet større sikkerhed for at resultatet af spørgeskemaundersøgelsen ikke skal tilskrives påvirkning fra anden side.

Resultaterne fra denne undersøgelse er i overensstemmelse med resultater fra internationale evalueringer af tilsvarende bilistkurser. De evalueringer der er gennemført indtil nu har endnu ikke kunne dokumentere en effekt på uheld (se f.eks. Advanced, 2002; NovEv, 2004; Ker et al., 2005). Til gengæld har det i nogle evalueringer været muligt at finde både positiv og negativ effekt på risikoopfattelse og selvrapporeret adfærd (NovEv, 2004). Negative effekter opstår, når der i et kursus er for meget fokus på færdigheder og for lidt fokus på holdning og adfærd. Dette er parallelt med ovenstående overvejelser omkring en mulig negativ effekt hos unge, der primært fokuserer på deres færdigheder mht. håndtering af kritiske situationer.

Bilistkurser gennemføres på et tidspunkt hvor bilisten har kørekort. En tidligere undersøgelse anbefaler derfor, at denne type kurser indholdsmæssigt sætter på at øge bilisternes risikobevisthed samt bidrage til en realistisk selvopfattelse frem for at træne køretekniske færdigheder. Respekt for fart lever i sin målsætning op til dette. Som det er blevet understreget er det dog det budskab der *modtages* der afgør kurseffekten ikke det budskab der afsendes (Advanced, 2002). I 'Respekt for fart', som i alle andre kurser af denne type, er det derfor vigtigt kontinuerligt at sikre, at der er overensstemmelse mellem afsendte og modtagne budskaber.

I de senere år har der været stigende erkendelse af nødvendigheden af at hjælpe de unge til at udvikle en kørestil baseret på forudseenhed og undgåelse af kritiske situationer. I relation til bilistkurser som 'Respekt for fart' indebærer dette, at det er relevant at øge deltageres risikobevisthed på alle niveauer af bilkørsel. I praksis indebærer det øget risikobevisthed om faktorer der kan påvirke: 1. Det at styre bilen (f.eks. nedsat friktion). 2. Håndtering af den trafikale situation (f.eks. mental overbelastning/distraktion ved brug af mobil telefon). 3. Turformål og omstændigheder på den enkelte tur (f.eks.

spændingssøgning, alkohol og gruppepres i bilen). 4. Mål i tilværelsen generelt (f.eks. generel livsstil og betydningen for holdning og adfærd). Overordnet betragtet indeholder 'Respekt for fart' risikolære på alle 4 niveauer. Sidstnævnte niveau 4 er umiddelbart det vanskeligste at implementere, men trafikinformatorens beretning bidrager til at sætte fokus på sammenhænge mellem det liv der leves generelt, den måde der køres på og de konsekvenser disse sammenhænge har både på kort og lang sigt.

## Litteratur

- Advanced (2002). The EU ADVANCED Project: Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training. Final report, 2002, CIECA, the Netherlands.
- Bernhoft, I.M. (2001). Risiko i trafikken 1997 – 1999. DTF notat 9, 2001, Danmarks TransportForskning. Danmark.
- Carstensen, G. (1999). Køreuddannelsen til personbil. De nye bilister og deres uheld. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, Rapport 1, 1999.
- Carstensen, G. (2002). The effect on accident risk of a change in driver education in Denmark. I: Accident Analysis & Prevention, Vol. 34, pp. 111-121.
- Greening, L. & Chandler, C.C. (1997). Why it can't happen to me. The base rate matters but overestimating skills leads to underestimation of risk. I: Journal of Applied Social Psychology, Vol. 27, No. 9, pp. 760-780.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Katila, A., Laapotti, S. (1996). Self Reported Driving Habits are Valid Predictors of Violations and Accidents. I: Haandbook of Paper and Poster Presentation, pp. 103-107. International Conference on Traffic and Transport Psychology, Spain.
- HVU (2002). Eneulykker med bilister under 25 år. Havarikommissionen for vejtrafikulykker, rapport 1, 2002.
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F., Frost, C. (2005). Accident Analysis and Prevention, 37, 305-313.
- McKenna, F.P., Waylen, A.E., Burkes, M.E. (1998). Male and female drivers: how different are they? The University of Reading. AA Foundation for Road Safety Research. Basingstroke, Hampshire, England.
- Murray, Å. (1998). The home and school background of young drivers involved in traffic accidents. I: Accident Analysis and Prevention, Vol. 30, No. 2, pp. 169-182.
- Mogensen, K. (2002). Livet begynder ved 150 km/t. Delrapport 4. Amterne i Danmark. Danmark.
- Møller, M. (2003). Unge i uheld. Delrapport 1 og delrapport 2. Amterne i Danmark. Danmark.
- Møller, M. (2004). An explorative study of the relationship between lifestyle and driving behaviour among young drivers. I: Accident Analysis and Prevention, 36, 10081-1088.
- Møller, M. (2005a). 'Respekt for fart'. Evaluering I. En fokusgruppeinterviewundersøgelse. [www.respekt.dk](http://www.respekt.dk). Danmark.
- Møller, M. (2005b). 'Respekt for fart'. Evaluering II. En spørgeskemaundersøgelse. [www.respekt.dk](http://www.respekt.dk). Danmark.
- NovEV (2002). The EU NovEV PROJEKT: Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final report, 2004, CIECA, the Netherlands.
- Sagberg, F. & Bjørnskau, T. (2003). Uerfaren bak rattet. Hvad forklarer nye føreres ulykkesreduksjon de første månedene med førerkort? TØI-rapport 656, Norge.
- Silcock, D. Smith, K., Knox, D. (1999). What limits speed? Factors that affect how fast we drive. Foundation for Road Safety Research, Interim report, England.
- Ulleberg, P. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. I: Transportation Research Part F, Traffic Psychology and Behaviour, 4, 279-297.
- Ulleberg, P. (2002). "Aggressive sosiale avvikere" er vanskelige. I Samferdsel, 5, pp. 18-20.
- Wasilewsky, P. (1984). Speed as a measure of driver risk: observed speeds versus driver and vehicle characteristics. I: Accident Analysis and Prevention, 16, pp. 89-104.
- Webster, D.C. & Wells, P.A. (2000). The characteristics of speeders. Transport Research Laboratory, Report no. 440.
- Wärneryd, B. (1993). Att fråga. Om frågakonstruktion vid intervjuundersökningar och postenkäter. 2. udgave, SCB-forlag. Sverige.