

Evalueringsstudie av trafikksikkerhetsprogrammet ved MIND-senteret

Özlem Şimşekoğlu & Jan Petter Wigum

Nord Universitet Handelshøgskolen, Trafikkfag

16.03.2021, Stjørdal

1. Å undersøke de kortsiktige og langsiktige effektene av trafiksikkerhetsprogrammet på studentens trafikkatferd, holdninger og risikovurderinger ved å utføre tre målinger på forskjellige tidspunkt (like før programmet, like etter programmet, ca. 2 måneder etter første måling)
2. Å undersøke forskjellene i elevenes trafiksikkerhetsatferd og holdninger på tvers av ulike temaer (fartsovertakelse, drikking og kjøring, bruk av sikkerhetsbelte, distrahert kjøring)
3. Å undersøke om det å kjøre i forskjellige situasjoner (å kjøre alene, å kjøre med venner, å være passager) gjør forskjell på elevenes trafikkatferd og holdninger
4. Å undersøke om det er noen forskjell mellom studenters trafikkatferd, holdninger og risikovurderinger etter kjønn, alder og studieprogram

METODE

- Utvalget av studien inkluderte 101 videregående studenter som besøkte MIND-senteret i 2019
- Aldersgjennomsnittet var 17,3, og de fleste av studentene var i en alder av 17
- De fleste (63%) var kvinner
- Studentene kom fra forskjellige videregående skoler i forskjellige regioner. Nesten 56% av dem hadde et yrkesfaglig program på videregående skole, mens 44% hadde et studieforberedende program

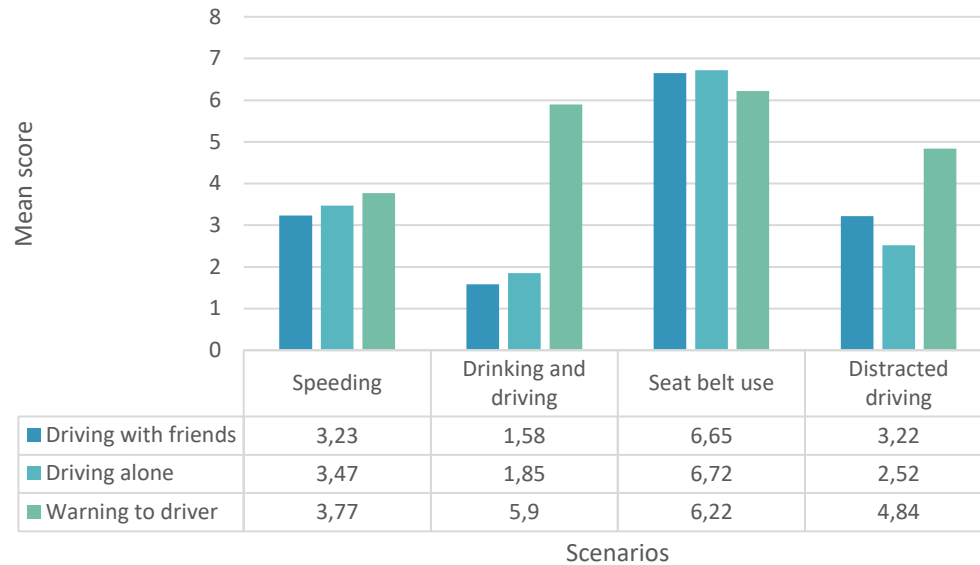
- Et papirbasert spørreskjema ble brukt til å samle inn data fra studentene på tre forskjellige tidspunkt
 - Den første målingen ble gjort da studentene ankom MIND-senteret, rett før de gikk gjennom programmet.
 - Den andre ble gjort like etter programmet.
 - Den tredje målingen ble utført etter omtrent 8 uker på skolene med veiledning fra lærerne.
- Tre forskjellige spørreskjemaer tilhørende samme student ble sporet av et unikt ID-nummer gitt til hver student

- Spørreskjemaet inkluderte elementer knyttet til trafikkatferd og holdning i fire emner, som var **fartsovertredelse, drikking og kjøring, bruk av sikkerhetsbelte og distraheret kjøring.**
- Hver del inkluderte et spørsmål som spurte om sannsynligheten for å vise den spesifikke atferd og holdninger til den spesifikke atferden i en gitt situasjon **som var kjørte alene, kjørte med venner, var passasjer i en bil som kjøres av en annen venn.**
 - E.g. *"Hvor sannsynlig er det at du vil overskride hastigheten i det scenariet?"* (1 = ikke sannsynlig i det hele tatt, 7 = veldig sannsynlig)
 - E.g. *"Å overskride hastigheten i det scenariet vil være trygt, usikkert, morsomt, kjedelig, nødvendig-unødvendig osv."*
- I tillegg var det to spørsmål som målte risikopersepsjon til fart, drikking og kjøring og distraheret kjøring:
 - E.g. *«Hvor sannsynlig mener du det er å bli utsatt for en trafikkulykke nå føreren overskrider fartsgrensen på motorvei (80km/t) og kjører ca. 100/110 km/t?»* (1 = veldig usannsynlig, 7 = veldig sannsynlig)
 - E.g. *«Hvis det skjer en ulykke i denne situasjonen, hvor alvorlig tror du konsekvensene kan bli?»* (1 = ingen personlig skade, 7 = veldig alvorlig personlig skade).
- Vilje til å ta risiko i trafikk ble målt både som sjåfør og som passasjer
 - *«Hvor villig er du/kommer du til å ta sjanser i trafikken som bilfører/passasjer?»* (1 = veldig villig, 7 = ikke villig i det hele tatt).
- Den siste delen inkluderte to åpne spørsmål som stilte spørsmål om hva som var de mest nyttige og minst nyttige delene av programmet, og noen spørsmål om respondentens alder, kjønn, studieprogram, region, og antall søsken

- T-test, ANOVA (Analyse av varians) og korrelasjonsanalyse ble brukt til å analysere dataene

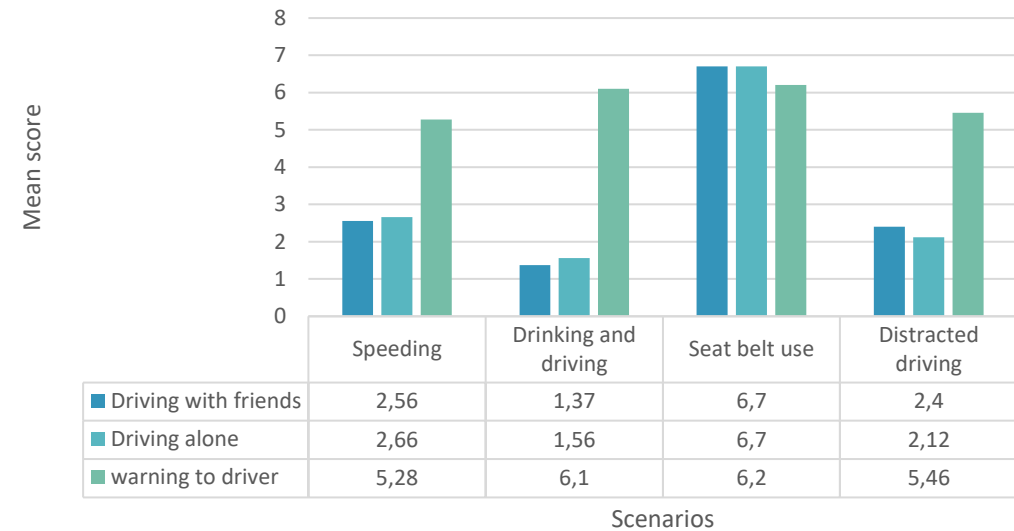
FUNN

Figur 1 Atferd før program



■ Driving with friends ■ Driving alone ■ Warning to driver

Fig 2 Atferd like etter program



■ Driving with friends ■ Driving alone ■ warning to driver

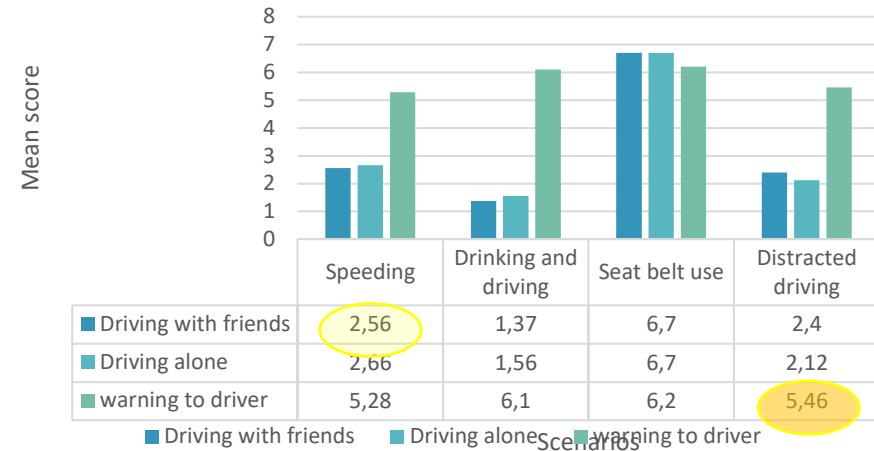
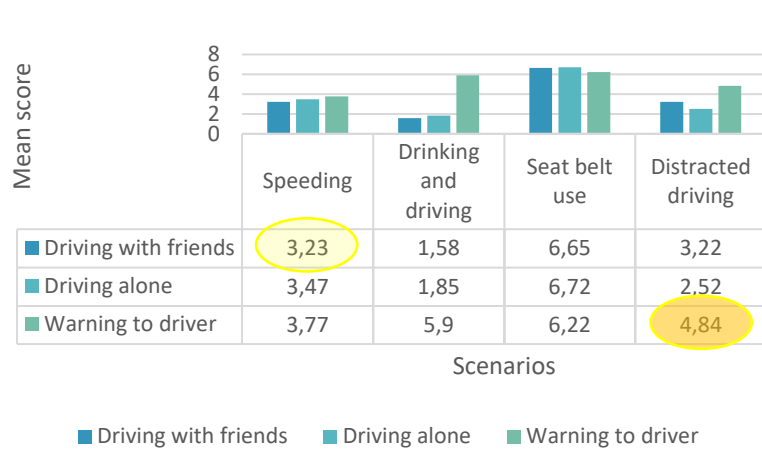
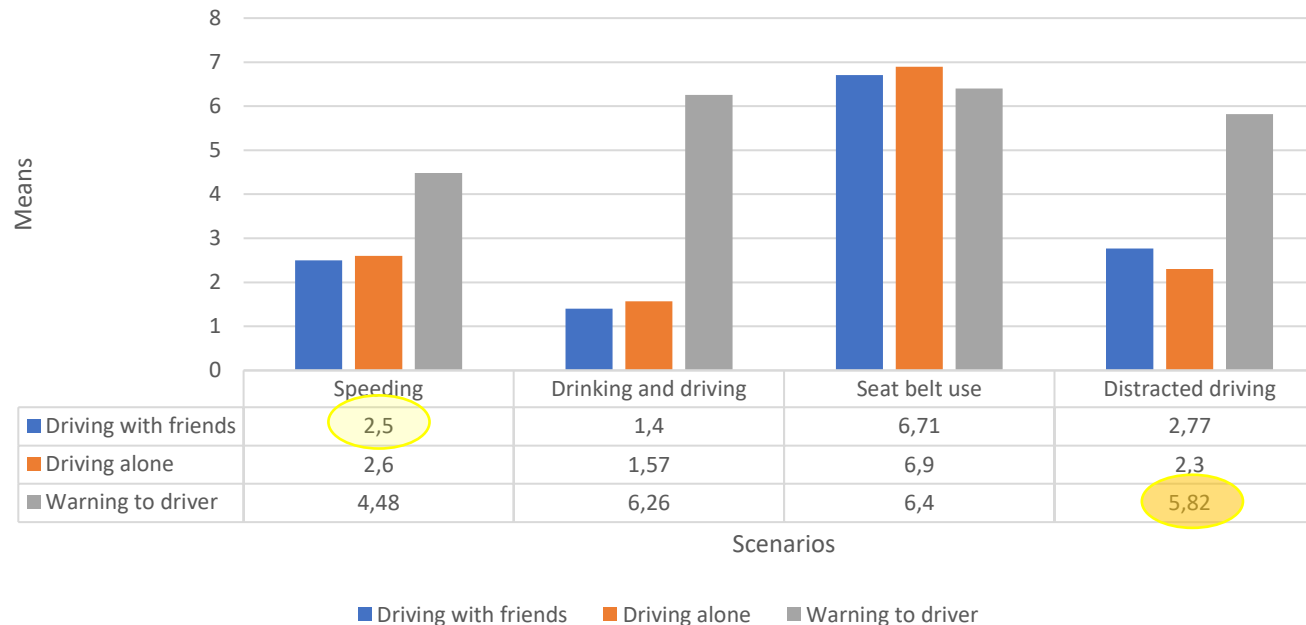
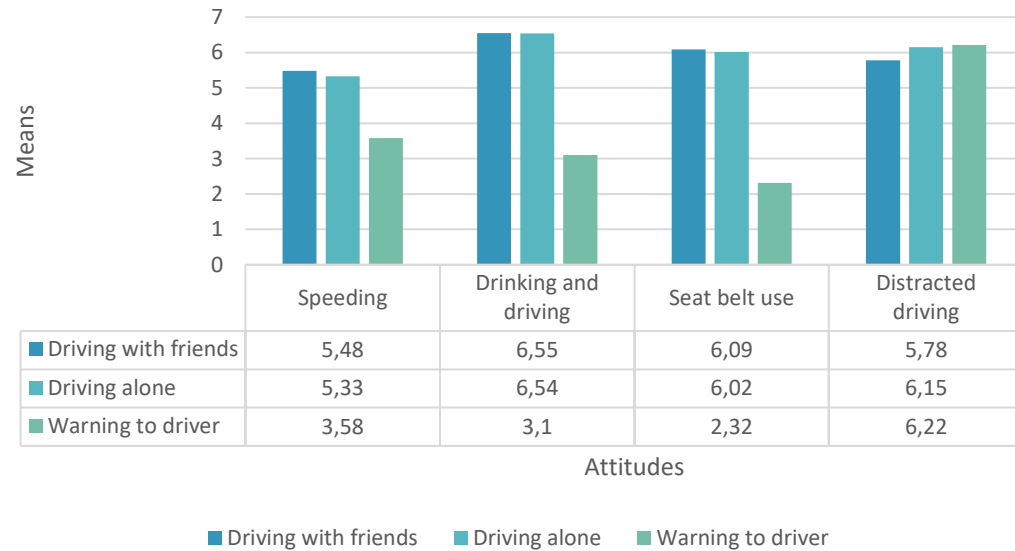


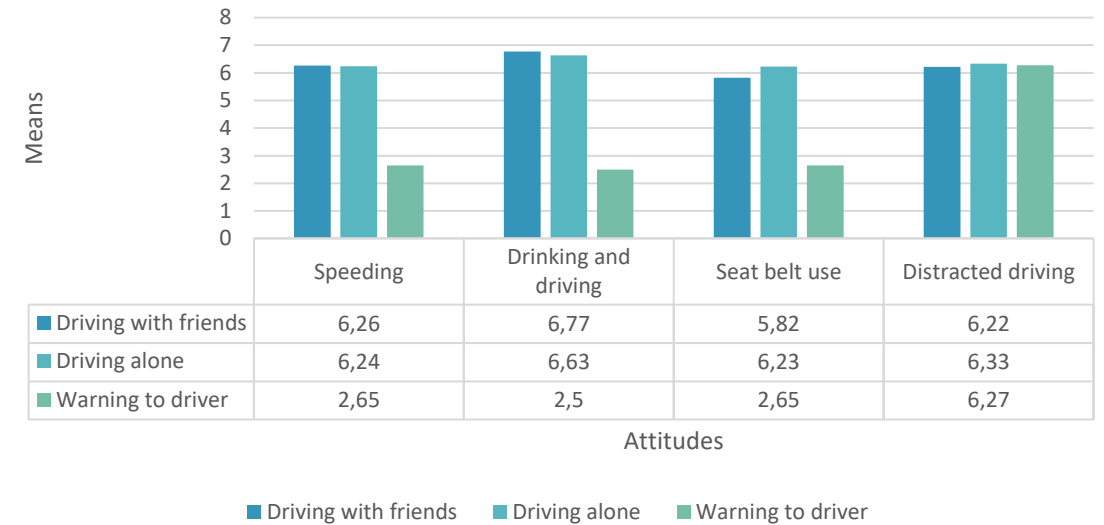
Figure 3 Atferd – 8 uker



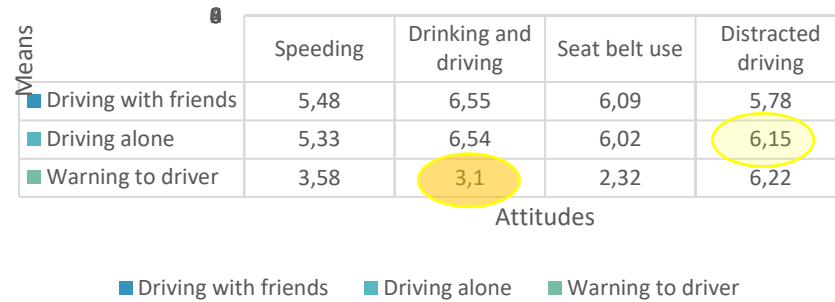
Figur 4 Holdninger før program



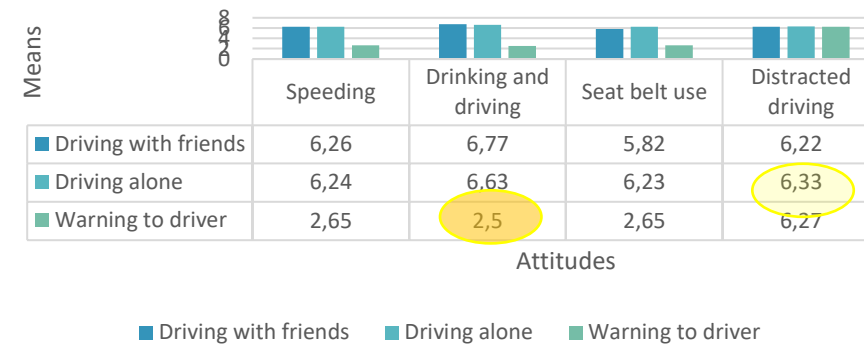
Figur 5 Holdninger etter program



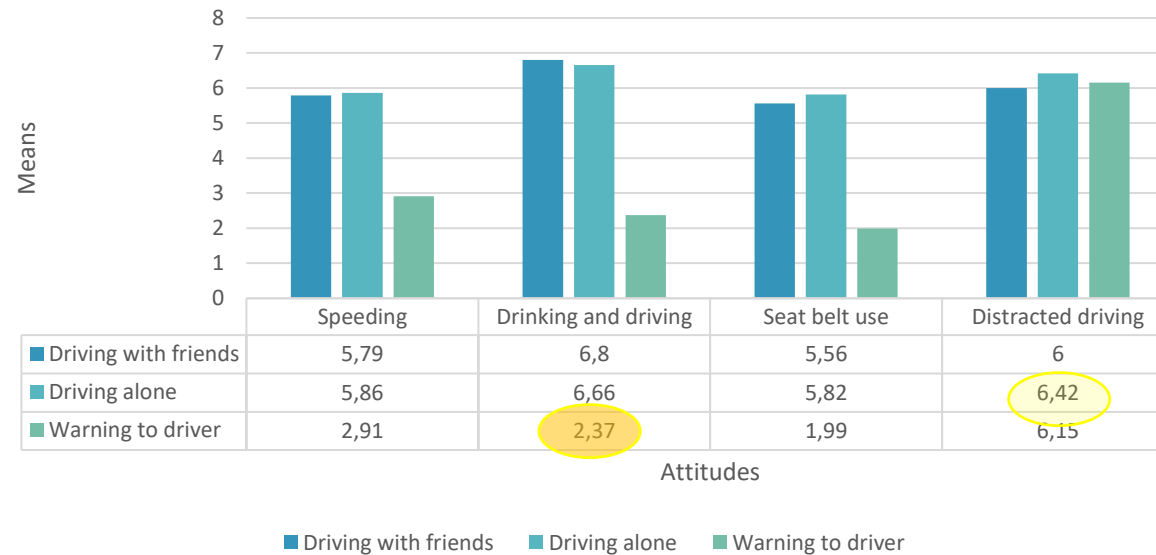
Figur 4 Holdninger før program



Figur 5 Holdninger etter program



Figur 6 Holdninger etter 8 uker



Variabler som viser signifikante forskjeller mellom måletid 1 og 2

Variabel	Tid 1 (Mean)	Tid 2 (Mean)
Atferd		
Sannsynligheten for fartsovertredelse i scenario 1	3.22	2.59
Sannsynligheten for fartsovertredelse i scenario 2	3.50	2.68
Sannsynlighet for å advare sjåføren om fartsovertredelse	3.73	5.26
Sannsynlighet for distrahert kjøring i scenario 1	2.52	2.09
Sannsynlighet for distrahert kjøring i scenario 2	3.18	2.37
Sannsynlighet for å advare sjåføren om distrahert kjøring	4.86	5.44
Holdninger		
Holdning til fartsovertredelse i scenario 1	5.49	6.26
Holdning til fartsovertredelse i scenario 2	5.35	6.24
Holdninger til å advare sjåføren om fartsovertredelse	3.61	2.61
Holdning til drikking og kjøring i scenario 1	6.54	6.79
Holdninger til å advare sjåføren om å drikke og kjøre	3.11	2.49
Holdninger til distrahert kjøring i scenario 2	5.89	6.23
Risikooppfatning		
Opplevd ulykkesrisiko for fartsovertredelse	33.72	39.10
Oppfattet ulykkesrisiko for å drikke og kjøre	35.74	40.40
Opplevd ulykkesrisiko for distrahert kjøring	33.73	40.56
Vilje til å ta risiko i trafikken		
Som bilfører	2.42	1.98
Som pasasjerer	2.66	2.14

Variabler som viser signifikante forskjeller over tre måletider

Variable	Tid 1(Mean)	Tid2 (Mean)	Tid 3 (Mean)
Atferd			
Sannsynligheten for fartsovertredelse i scenario 1	3.92	2.73	2.31
Sannsynlighet for å advare sjåføren om fartsovertredelse	3.50	4.85	4.69
Sannsynlighet for å advare sjåføren om distrahert kjøring	4.46	5.04	6.00
Holdninger			
Holdning til fartsovertredelse i scenario 1	5.42	6.21	6.01
Holdning til fartsovertredelse i scenario 2	5.37	6.24	6.03
Holdninger til å advare sjåføren om fartsovertredelse	3.86	2.54	2.77
Holdninger til distrahert kjøring i scenario 2	5.65	6.37	6.13
Risikooppfatning			
Opplevd ulykkesrisiko for fartsovertredelse	29.65	38.27	35.69
Oppfattet ulykkesrisiko for å drikke og kjøre	34.62	40.50	38.92
Opplevd ulykkesrisiko for distrahert kjøring	30.27	39.88	39.38
Vilje til å ta risiko i trafikken			
Som bilfører	2.35	1.73	1.65
Som pasasjerer	2.77	2.08	1.81

- **Atferd**

- I både første og andre måltider sammenlignet med kvinnelige respondenter rapporterte mannlige respondenter en betydelig høyere sannsynlighet for fartsovertredelse i begge 1. situasjon (kjøring med venner) og andre (kjører alene) situasjon.

- **Holdning**

- Både i første og andre målingstider, sammenlignet med mannlige respondenter rapporterte kvinnelige respondenter betydelig tryggere holdninger relatert til fartsovertredelse i begge 1. og 2. situasjoner
- Både i første og andre målingstider, sammenlignet med mannlige respondenter, rapporterte kvinnelige respondenter betydelig tryggere holdninger til drikking og bilkjøring i situasjon 1 (kjøring med venner)
- I alle tre situasjoner, sammenlignet med mannlige respondenter, rapporterte kvinnelige respondenter betydelig tryggere holdninger til bruk av bilbelte for første målingstiden
- I alle tre situasjoner, sammenlignet med mannlige respondenter, rapporterte kvinnelige respondenter betydelig sikrere holdninger til distraksjoner under kjøring for andre måletiden

- **Vilje til å ta risiko i trafikken**

- I løpet av den første målingstiden, sammenlignet med kvinner, rapporterte menn signifikant høyere vilje til å ta risiko i trafikken både som sjåfør og passasjer, mens menn i den andre måletiden kun rapporterte høyere vilje til å ta risiko som sjåfør.

Ingen av variablene viser en signifikant kjønnsforskjell for den tredje måletiden.

- Resultatene viser at det generelt ikke var noen signifikante sammenhenger mellom alder og holdninger til ulik trafikkatferd.
- Tilsvarende var det ingen signifikante sammenhenger mellom alder og vilje til å ta risiko i trafikken.
- De eneste signifikante sammenhenger ble observert mellom alder og opplevd ulykkesrisiko relatert til fartsovertredelse, drikking og kjøring , og distrahert kjøring bare for første målingstid.
 - Disse funnene indikerer at etter hvert som respondentenes alder økte, rapporterte de en høyere opplevd ulykkesrisiko relatert til fartsovertakelse, drikking og kjøring, og distrahert kjøring ved første målingstidspunkt.

- De eneste signifikante forskjellene mellom studenter med to forskjellige typer studieprogrammer ble observert i
 - Vilje til å ta risiko som driver både ved første og andre målinger
 - Sannsynlighet for fart i situasjon 2 ved andre måling og sannsynlighet for å drikke og kjøre i situasjon 2 ved tredje måling
- Sammenligning av gjennomsnittspoengene mellom to grupper av studenter viser at sammenlignet med studentene i yrkesfagprogrammet, rapporterte de i studieforbereelsesgruppen signifikant mindre vilje til å ta risiko som sjåfør, og mindre sannsynlighet for fart og drikking og kjøring i de nevnte situasjoner.

Det var to åpne spørsmål;

Hva var de mest og minst nyttige delene av programmet?

76 av deltakerne svarte på det åpne spørsmålet etter programmet (måling 2).

- 19 av 76 deltakere at hele kurset ga mening og 2 av deltakerne svarte at ingenting var fornuftig.
- 13 av deltakerne fremhevet spesielt delen om distraksjoner og oppmerksomhet som den mest nyttige delen.
- 12 av deltagerne svarte at filmen ga stor mening.

29 deltakere svarte som en del av målingen etter 8 uker.

- På spørsmålet hva som var minst nyttig med programmet, svarte 20 av deltakerne "ingenting" eller "vet ikke".
- Andelen viser at for de fleste av deltakerne var hele eller deler av kurset fornuftig. Noen rapporterte at deler spesielt om rus og bruk av bilbelte ikke var så nyttige fordi dette er et tema de allerede vet mye om.
- 6 av 29 deltakere at «alt var fornuftig, mens ingen av 29 deltakere svarte» ingenting ».
- I likhet med måling 2 ble delene om alkohol og kjøring og bruk av bilbelte rapportert som minst nyttige.

- Når det gjelder forskjellene i trafikkatferd og holdninger mellom forskjellige trafikksituasjoner, vises den største forskjellen i distraheret kjøring. Som forventet rapporterte studentene en større sannsynlighet for distraheret kjøring når det er venner i bilen enn når de kjører alene. På samme måte har de en tendens til å vise tryggere holdninger når det gjelder distraheret kjøring når de kjører alene enn når de kjører med venner.
- Samlet sett har programmet en positiv innflytelse for å endre respondentene trafikkatferd, holdninger og spesielt opplevd risiko og risikovilje på en tryggere måte. Kortsiktig effekt av programmet (forskjellen mellom første og andre måletider) er sterkere enn den langsiktige effekten (forskjellen mellom første og tredje måletid).
- Sammenlignet med kvinnelige studenter rapporterte mannlige studenter generelt mer utrygg trafikkatferd og holdninger, og høyere vilje til å ta risiko.
- Studenter i studieforberedende har større sannsynlighet for å utvise tryggere trafikkatferd og mindre vilje til å ta risiko i trafikken, sammenlignet med studentene i yrkesfagprogrammet.
- Korte svar gitt av studentene avslører at de generelt sett synes at programmet er nyttig, spesielt delene om distraksjon og oppmerksomhet når de kjører. Også kortfilmene som ble vist under programmet ble nevnt som nyttige og effektive.

- Resultatene indikerer at studentene allerede har relativt sikker oppførsel og holdninger når det gjelder drikking og bilkjøring, samt bruk av sikkerhetsbelte; Imidlertid må økt trafikksikkerhetsbevissthet om fartsovertredelse og distraheret kjøring prioriteres og forbedres.
- Det ser ut til at mannlige studenter har et større potensial for å dra nytte av programmet.
- Programmet kan i større grad bli målrettet mot yrkesfagstudentene.
- Det ser ut som å bruke visuelt materiale som en kortfilm øker bevisstheten om de største trafikksikkerhetsrisikoen blant studentene. Dermed kan visuelt materiale brukes i større grad.

Takk for oppmerksomheten!

Ta kontakt for mer informasjon:

ozlem.s.nordfjarn@nord.no

jan.p.wigum@nord.no