



IRIS

International Research Institute of Stavanger


www.irisresearch.no

Anett Bjelland og Gunnar Thesen
Evaluering av
Trafikksikkerhetshallen på Forus

Rapport IRIS – 2007/033

Prosjektnummer: 7252165
Prosjektets tittel: Trafikksikkerhetshallen
Oppdragsgiver: Statens vegvesen
Gradering: Åpen fra: 12.03.2007

Stavanger, 12.03.2007


Gunnar Thesen
Prosjektleder

12/3-07
Sign.dato


Christin Berg
Kvalitetssikrer

12/3-07
Sign.dato


Gottfried Heinzerling
Avdelingsdirektør
(Samfunns- og næringsutvikling)

12/3-07
Sign.dato

Forord

Juni 2004 ble den første trafiksikkerhetshallen i Norge åpnet på Forus i Stavanger. Trafiksikkerhetshallen er et samarbeidsprosjekt mellom Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Fylkets trafiksikkerhetsutvalget i Rogaland (FTU), og med støtte fra Statens vegvesen. Målsetningen med hallen er å gi informasjon og kunnskap og gjennom det rette fokus mot risikoen ved å ferdes i trafikken.

IRIS (tidligere RF – Rogalandsforskning) fikk oppdraget med å gjennomføre en kvantitativ studie blant to av hallens målgrupper; (A) personer som får omvisning i hallen i forbindelse med obligatorisk førstehjelpskurs (trafikkalt grunnkurs) som del av kjøreundervisningen, og (B) ansatte i bedrifter som benytter hallen som en del av virksomhetens sikkerhetsopplæring. Målet med undersøkelsen var å få innsikt i hva de som vises rundt i hallen lærer i løpet av et besøk, med andre ord hvilken læringseffekt denne måten å formidle kunnskap om sikker ferdsel har.

Arbeidet med å evaluere effektene av trafiksikkerhetshallen etter ett år i drift, startet sommeren 2006 og ble avsluttet i mars 2007. Vi vil takke Tor Inge Soma, Liv Leikvoll og Jone Hansen samt alle kurslederne som bidro i datainnsamlingen for et nært og konstruktivt samarbeid. Vi vil dessuten rette en spesiell takk til alle kursdeltakerne som deltok i undersøkelsen.

Stavanger, 12. mars 2007

Gunnar Thesen, prosjektleder

Innhold

1	INNLEDNING	7
2	DESIGN OG METODE	8
2.1	Datainnsamling.....	8
2.1.1	Målgrupper og praktisk gjennomføring	8
2.1.2	Spørreskjema.....	9
2.1.3	Utvalg og svarprosent	9
2.2	Om analysene og resultatpresentasjonen.....	9
2.3	Frafall og skjevheter i panelene	11
2.3.1	Førerkortkandidatene	11
2.3.2	Bedriftskursdeltakerne	12
3	RESULTATER – FØRERKORTKANDIDATENE.....	13
3.1	Holdninger og kunnskap	13
3.1.1	Bilbelte	14
3.1.2	Fart	15
3.1.3	Dekk	16
3.1.4	Risiko og regeloverholdelse	17
3.1.5	Last og støtte	18
3.2	Atferd	19
3.2.1	Bilbelte	19
3.2.2	Hodestøtte, fart og utrygghet.....	20
3.2.3	Selvrapportert atferdsendring etter kurset.....	21
3.3	Tilbakemelding/evaluering av kurset	21
3.3.1	Lært noe nytt?	21
3.3.2	Vurdering av utbytte, kursform og kursleder	22
3.4	Kjønn.....	22
4	RESULTATER – BEDRIFTSKURSDELTAERNE.....	24
4.1	Holdninger og kunnskap	24
4.1.1	Bilbelte	24
4.1.2	Fart	26
4.1.3	Dekk	27
4.1.4	Risiko og regeloverholdelse	28
4.1.5	Last, støtte og promille.....	29

4.2	Atferd	30
4.2.1	Bilbelte	30
4.2.2	Fart	31
4.2.3	Last, støtte og promillekjøring	32
4.2.4	Sikring av barn og bruk av mobil.....	33
4.2.5	Selvrapportert atferdsendring etter kurset.....	34
4.3	Tilbakemelding/evaluering av kurset.....	35
4.3.1	Lært noe nytt?	35
4.3.2	Vurdering av utbytte, kursform og kursleder	35
4.4	Kjønn.....	35
5	OPPSUMMERING	37
6	REFERANSER.....	39
VEDLEGG 1 FREKVENSFORDELINGER		
	BEDRIFTSKURSDELTAKERNE	40
VEDLEGG 2 FREKVENSFORDELINGER FØRERKORTKANDIDATENE		46

TABELLER OG FIGURER

Tabell 1. Feilmarginer for prosentdifferanser mellom før og ettermåling.	10
Tabell 2. Kjønnfordelingen på kurs (rett før) og etter frafall (2-3 mnd etter). Prosent. 12	
Tabell 3. Kjønnfordelingen på bedriftskurs (rett før) og etter frafall (2-3 mnd etter). Prosent.	12
Tabell 4. Selvrapportert atferdsendring på ulike områder. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7.	21
Tabell 5. Lært noe nytt på ulike områder? Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. Rett etter og 2-3 måneder etter kurset.	21
Tabell 6. Vurdering av kurset. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. Rett etter og 2-3 måneder etter kurset.	22
Tabell 7. Signifikante forskjeller (*) mellom menn og kvinners svarfordeling. Rett før og 2-3 måneder etter kurs.	23
Tabell 8. Selvrapportert atferdsendring på ulike områder. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. 2-3 måneder etter kurset	34
Tabell 9. Lært noe nytt på ulike områder? Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. 2-3 måneder etter kurset	35
Tabell 10. Vurdering av kurset. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. 2-3 måneder etter kurset.	35
Tabell 11. Signifikante forskjeller (*) mellom menn og kvinners svarfordeling. Rett før og 2-3 måneder etter kurs.	36
Tabell 12. Oppsummering. Andel signifikante endringer.	37
Figur 1. Andelen helt uenige med påstander knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.	14
Figur 2. Andelen helt uenige (# helt enige) med påstander knyttet til fart. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter. Kanskje ha spørsmålene 50km/t og 90 km/t etter hverandre?.....	15
Figur 3. Andelen helt enige med påstander knyttet til dekk. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.	16
Figur 4. Andelen helt uenige (# helt enige) med påstander knyttet til risiko og regeloverholdelse. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.	17

- Figur 5. Andelen helt enige med påstander knyttet til last og støtte. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter. 18
- Figur 6. Andelen som svarer alltid på spørsmål knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter. 19
- Figur 7. Andelen som svarer alltid på spørsmål knyttet til støtte og det å si fra som passasjer. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter. 20
- Figur 8. Andelen helt uenige med påstander knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 25
- Figur 9. Andelen helt uenige/helt enige med påstander knyttet til fart. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 26
- Figur 10. Andelen helt enige/helt uenige med påstander knyttet til dekk. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 27
- Figur 11. Andelen helt uenige / helt enige med påstander knyttet til risiko og regeloverholdelse. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 28
- Figur 12. Andelen helt enige med påstander knyttet til last, promille og støtte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 29
- Figur 13. Andelen som svarer alltid på spørsmål knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 30
- Figur 14. Andelen som svarer alltid eller ofte / aldri eller sjelden på spørsmål knyttet til fart. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 31
- Figur 15. Andelen som svarer alltid / aldri på spørsmål knyttet til bruk støtte, last og promillekjøring. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 32
- Figur 16. Andelen som svarer aldri / alltid på spørsmål knyttet til sikring av barn og bruk av mobil. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt. 33

1 Innledning

Gjennom Nasjonal Transportplan (2002-2011, 2006-2015) er det lagt opp til at målet om reduksjon av antall drepte eller livsvarige skadde i trafikken (nullvisjonen) skal være grunnleggende for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Tiltak rettet både mot trafikanter, vegsystemet og kjøretøy inngår i arbeidet for å strekke seg etter visjonen om null drepte eller alvorlig skadde i trafikken. Disse tiltakene er utdypet i *Handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002-2011* og den påfølgende *Nasjonale handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009*. På trafikantsiden er det lagt vekt på både informasjons-, opplærings- og kontrolltiltak.

Trafikksikkerhetshallen på Forus er et samarbeidsprosjekt mellom Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund (ATL) og Fylkets trafikksikkerhetsutvalget i Rogaland (FTU), med støtte fra Statens vegvesen. Hallen kombinerer informasjons- og opplæringstiltak gjennom modeller og stands som publikum kan se, prøve og lære av. Målsetningen med hallen er å gi informasjon og kunnskap og gjennom det rette fokus mot risikoen ved å ferdes i trafikken.

I utviklingen av Trafikksikkerhetshallen på Forus har en trukket veksler på erfaringer med trafikksikkerhetshaller i Sverige. I 2004 ble det gjennomført en evaluering av effekter trafikksikkerhetshallene i Sverige har på kjøreevenes kunnskaper, innstilling og selvrapportert atferd, blant annet knyttet til bruk av bilbelte, dekk, sittestilling, last, airbag og fart (Nyberg 2004). Studien viser at det å gi kjøreevene et tilbud om en omvisning i en trafikksikkerhetshall bidrar til økt kunnskapsnivå, sikrere innstillinger og intensjoner om handling.

Gjennomgangen i Trafikksikkerhetshallen er bygd opp med ulike poster som på forskjellige måter tematiserer sikring i bil, bruk av verneutstyr, fart, alkohol, dødsulykker osv. For en oversikt over postene vises det til www.trafikksikkerhetshallen.no.

Målet med denne evalueringen har vært å få innsikt i hva de som vises rundt i hallen lærer i løpet av et besøk, med andre ord hvilken læringseffekt denne måten å formidle kunnskap om sikker ferdsel har. I samråd med oppdragsgiver ble det besluttet å gjennomføre en kvantitativ før- og etterundersøkelse av besøkende i hallen, tett opp til den evalueringen som ble gjort i Sverige. I kapittel 2 gjennomgås evalueringens design samtidig som grunnlaget for resultatpresentasjonen og tolkningene i rapporten forklares. Deretter presenteres resultatene for førerkortkandidatene og bedriftskursdeltakerne i hvert sitt kapittel. I kapittel 5 diskuteres og oppsummeres de viktigste resultatene.

2 Design og metode

Her går vi kort gjennom evalueringens design og den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen. Videre forklares det hvilke metoder som ligger til grunn for tolkningen av resultatene i rapporten. Til slutt ser vi på frafallet av respondenter i siste skjemarunde for å vurdere om det er skjevheter i datamaterialet og i hvilken grad det kan ha betydning for resultatene.

2.1 Datainnsamling

2.1.1 Målgrupper og praktisk gjennomføring

I møte med oppdragsgiver 14. november 2005 ble det avtalt at evalueringens spørreundersøkelse skulle ta for seg to av trafikksikkerhetshallens målgrupper;

(A) personer som får omvisning i hallen i forbindelse med obligatorisk førstehjelpskurs (trafikalt grunnkurs) som del av kjøreundervisningen. Fra 1. januar 2005 er det obligatorisk å begynne kjøreopplæringen med et trafikalt grunnkurs. Dette må tas før personer kan begynne å øvelseskjøre. Mange av Rogalandskommunene deltar i en ordning der førstehjelpsdelen av trafikalt grunnkurs holdes av Rogaland Røde Kors i Trafikksikkerhetshallen. Denne anledningen blir benyttet slik at elevene også blir vist rundt i Trafikksikkerhetshallen og får en innføring i sikker ferdsel og risiko i trafikken.

(B) ansatte i bedrifter som benytter hallen som en del av virksomhetens sikkerhetsopplæring. Trafikksikkerhetshallen har ulike kurstilbud som tilbys bedrifter. I motsetning til flere av de andre tilbudene, foregår kurset "...bare til ettertanke" primært i trafikksikkerhetshallen. Kursets målgruppe er ansatte i firmaer hvor trafikksikkerhet er en del av HMS satsningen. Trafikksikkerhetshallen oppgir at rundt 60% av bedriftene er i petroleumstilknyttede. Blant de resterende finner en bl.a. en god del transportbedrifter, fra taxiselskap til lastebilfirma. Målet er at brukerne skal bli bevisst risikoen det er å ferdes i trafikken, tenke gjennom egne handlinger i trafikken og bidra til ettertanke.

Førererkortkandidatene (A) ble bedt om å fylle ut et spørreskjema på tre forskjellige tidspunkt: som første aktivitet på kurset (skjema 1), som siste aktivitet på kurset (skjema 2) og 2-3 måneder etter at de deltok på kurset (skjema 3). Kursleder i Trafikksikkerhetshallen sørget for å dele ut, og samle inn skjema 1 og 2 i hallen. Utfylte skjema ble deretter videresendt til IRIS som stod ansvarlig for scanning, tilrettelegging og analyse av dataene.

Skjema 1 inkluderte spørsmål om kontaktinformasjon (navn, adresse) til bruk ved utsendelse av skjema 3. IRIS stod for hele datainnsamlingen knyttet til skjema 3, inkludert utsendelse, puring, scanning og tilrettelegging. Det tredje skjemaet ble sendt ut i posten 2-3 måneder etter kurset.

Bedriftskursdeltakerne (B) besvarte bare to skjema: som første aktivitet på kurset (skjema 1) og 2-3 måneder etter at de deltok på kurset (skjema 2). Innsamlingen var ellers lagt opp på samme måte som for målgruppe A.

Datainnsamlingen startet i slutten av mai. På grunn av lav aktivitet i sommersesongen ble det besluttet at innsamlingen skulle fortsette i august/september. Dette betydde at de siste som besvarte skjema 1 i forbindelse med sitt kurs i hallen fikk tilsendt siste skjema i posten mot slutten av november. Siste puring til ble derfor sendt ut i midten av desember. Scanning og tilrettelegging av data foregikk løpende utover høsten 2006, og analysearbeidet ble påbegynt i januar 2007.

2.1.2 Spørreskjema

Skjemaene ble utviklet i samarbeid med oppdragsgiver og med bakgrunn i tilsvarende undersøkelser fra Sverige og ulike studier av trafikksikkerhet i Norge (Clausen 2003; Berg og Clausen 2004, Berg og Thesen 2006). Ettersom skjemaene ble besvart i løpet av et allerede tidsmessig stramt kursprogram var det viktig å holde spørsmålsantallet nede. Skjemaene inneholdt noen bakgrunnsspørsmål, men først og fremst kunnskaps- og holdningsspørsmål om sikker ferdsel knyttet til det deltakerne lærer på kurset, samt spørsmål om deres atferd i trafikken. Respondentene ble også bedt om å vurdere kursets læringseffekt og hvorvidt de hadde endret atferd etter kurset.

Undersøkelsen ble meldt til personvernombudet for forskning ved Norges samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD). Melding av undersøkelsen til NSD innebærer at undersøkelsesopplegg og spørreskjema godkjennes av NSD for å sikre at det ikke strider mot personvernloven.

2.1.3 Utvalg og svarprosent

Trafikksikkerhetshallen har opplyst at det i gjennomsnitt er 500 kjørelever på kurs i løpet av en måned og ca. 60 ansatte i bedrifter på kurs hver uke.

I perioden mai til september 2006 fylte i alt 505 førerkortkandidatene ut skjema 1 og 2. Av disse besvarte 243 elever også det tredje skjemaet. 48 % må karakteriseres som en god svarprosent i denne målgruppen. 333 bedriftskursdeltakere fylte i samme periode ut første skjema for målgruppe B. Blant disse svarte hele 216, dvs 65 %, også på skjemaet som ble sendt ut i posten 2-3 måneder etter kurset.

Analysene i rapporten baserer seg på de henholdsvis 243 førerkortkandidatene og 216 bedriftskursdeltakerne som svarte på alle skjemaene.

2.2 Om analysene og resultatpresentasjonen

Analysene fokuserer på endringer i respondentenes holdninger, kunnskapsnivå og atferd knyttet til trafikksikkerhet. Presentasjonen er delt etter de to målgruppene, slik at kapittel 3 går igjennom resultatene for førerkortkandidatene og kapittel 4 tar for seg bedriftskursdeltakerne. I hvert av kapitlene går vi først gjennom resultatene på holdnings/kunnskapsspørsmålene og deretter respondentenes selvrapportert atferd. På

begge disse områdene er spørsmål som hører sammen under tema som er viktige for gjennomgangen i TS-hallen (for eksempel bilbelte, fart, dekk, last) presentert i samme avsnitt. Svar på spørsmål presenteres grafisk i teksten, mens tabeller med den totale svarfordelingen på hvert spørsmål er lagt som vedlegg til slutt i rapporten.

Resultatene fra en utvalgsundersøkelse vil med en viss sannsynlighet og feilmargin være representative for den populasjonen som utvalget er trukket fra. To framgangsmåter benyttes i denne rapporten for å avgjøre hvorvidt forskjellene mellom førmålinger og ettermålinger er representative:

1) For det første er forskjellene mellom svarfordelingene før og etter kurset testet for statistisk signifikans ved hjelp av en kji-kvadrat test. Enkelt sagt innebærer dette at vi tester hvorvidt det er en sammenheng mellom svarfordelingen på et spørsmål og tidspunktet spørsmålet ble stilt på. Dersom kji-kvadrat testen viser en signifikant endring, betyr det at vi kan anta at sammenhengen mellom tidspunkt og svarfordeling er gyldig også i populasjonen (alle førerkortkandidater som har vært på kurs, alle bedriftsansatte som har vært på kurs) og at den ikke er et resultat av tilfeldige utvalgsfeil.

2) I tillegg vil vi vurdere prosentdifferansen mellom før og ettermålingene mot feilmarginer for utvalg av denne størrelsen.

Tabell 1. Feilmarginer for prosentdifferanser mellom før og ettermåling.

*Feilmarginer for en 5 % differanse mellom før og ettermåling**

Utvalgsstørrelse	Ved ulike svarfordelinger:			
	5/95-10/90	20/80-25/75	35/65-40/60	45/55-50/50
216	4,9	7,9	9,1	9,4
243	4,7	7,4	8,6	8,9

* utgangspunkt i et sikkerhetsnivå på 95 %

Tabellen over indikerer hvordan svarfordelingen på det aktuelle spørsmålet (sammen med utvalgsstørrelsen) avgjør hvor stor prosentdifferansen mellom før og ettermålingene bør være for at vi kan trekke slutninger om utviklingen i populasjonen basert på utvalgsdataene.

I rapporten brukes begge disse framgangsmåtene for å besvare spørsmål om statistisk signifikans og resultatenes overføringsverdi fra utvalg til populasjon. I gjennomgangen av resultatene presenteres figurer som viser andelen deltakere som har krysset av i en av ytterpunktene i svarkategoriene (for eksempel helt enig, helt uenig, svært ofte, aldri) på hvert av måletidspunktene. Tabeller som viser hele svarfordelingen på hvert spørsmål er lagt i vedlegg.

Presentasjonen av resultatene varierer noe for førerkortkandidatene og bedriftskursdeltakerne. Førerkortkandidatene (kapittel 3) er undersøkt på tre tidspunkt, hvilket betyr at figurene viser søyler for rett før kurset, rett etter kurset og 2-3 måneder etter kurset. Påstander hvor det er funnet en sammenheng mellom hele svarfordelingen før og etter kurs, på grunnlag av kji-kvadrat testen (1), er markert med * i figuren. Mens påstander hvor det er en sammenheng mellom svarfordeling før og 2-3 måneder etter

kurset er markert med \wedge i figuren. Figuren viser ikke hvorvidt endringene i andelen som har krysset av for nettopp den kategorien som vises i figuren (f.eks helt enig) er stor nok til å tilfredsstill feilmarginen (2). Dette er i stedet kommentert i teksten.

Bedriftskursdeltakernes er målt på to tidspunkt, rett før og 2-3 måneder etter kurs. Påstander hvor det er funnet en sammenheng mellom hele svarfordelingen før og etter kurs, på grunnlag av χ^2 -kvadrat testen (1), er markert med * i figuren. Dersom endringen i andelen som har krysset av for nettopp den kategorien som vises i figuren (f.eks helt enig) er stor nok til å tilfredsstill feilmarginen er dette angitt med teksten ”*Differanse > feilmargin*” over de søylene det gjelder i figuren.

Der det er relevant vil vi foreta sammenligninger mellom de to målgruppene og den svenske studien av trafikksikkerhetshaller (primært målgruppe A). Det bør imidlertid framheves at den svenske studien bygger på omvisning i ulike trafikksikkerhetshaller i forbindelse med *glattkjøringen* i føreropplæringen, mens kjøreelevne introduseres til trafikksikkerhetshallen på Forus helt i oppstartsfasen av føreropplæringen. Kjøreelevnes erfaringsgrunnlag i de to studiene vil dermed være ulikt, noe som gjør at resultatene fra de to studiene ikke er fullt ut sammenlignbare. I tillegg bygger den svenske studien på en samlet evaluering av undervisningen som blir gitt i åtte trafikksikkerhetshaller, mens denne studien vil dreie seg om Norges så langt eneste trafikksikkerhetshall.

I evalueringsopplegget er det gått bredt ut for å kunne vurdere læringseffekten i ulike målgrupper. I og med at dette innebar både før- og ettermålinger i to målgrupper har undersøkelsen ikke hatt ressurser til å prioritere bruk av kontrollgrupper. For førerkortkandidatene kommer dette kurset i starten av førerkortopplæringen. Det er derfor ikke usannsynlig at også den opplæringen som respondentene har gjennomgått i de 2-3 månedene etter kurset bidrar til å heve eller opprettholde nivået på deres kunnskap om sikkerhet. Dette kan ikke testes direkte uten kontrollgrupper. På den andre siden gir resultatene for bedriftskursdeltakerne en mer entydig indikasjon på hvordan læringseffekten, uten oppfølging med føreropplæring etter kurset, holder seg over tid.

2.3 Frafall og skjevheter i panelene

2.3.1 Førerkortkandidatene

Resultatene fra første skjemarunde, hvor alle deltakerne måtte fylle ut skjemaet før de startet på omvisningen, viser at det er omtrent like mange jenter og gutter innom hallen. I tråd med erfaringer fra andre undersøkelser er det imidlertid slik at flere jenter svarer på siste skjemarunde, 2-3 måneder etter kurset. Som tabellen nedenfor viser betyr det at jenter er overrepresentert i vårt panel. Det er viktig å undersøke om disse skjevhetene i panelet kan påvirke analyseresultatene. To framgangsmåter er benyttet i denne sammenheng.

For det første har vi kjørt analyser med en vektevariabel som kompenserer for kjønnskjevheten i panelet. Disse kjøringene viste imidlertid ingen betydelige

forskjeller sammenlignet med analysene som ble foretatt uten vektevariabel. Like mange sammenhenger framstod som signifikante selv om andelen gutter ble kunstig hevet gjennom vektning. Det ble derfor ikke vurdert som hensiktsmessig å vekte materialet for analysene i rapporten.

Tabell 2. Kjønnfordelingen på kurs (rett før) og etter frafall (2-3 mnd etter). Prosent.

Tidspunkt	Menn	Kvinner	Totalt	N
Rett før	49	51	100	505
2-3 mnd etter	43	57	100	243

Videre er det ikke usannsynlig at de som har vært mest positivt innstilt til kurset har en høyere svarprosent i tredje skjemarunde. Vi har derfor sammenlignet de som kun deltok i de to første ("obligatoriske") utfyllingene med dem som har svart på alle tre tidspunkt. Sammenligningen tyder på at det er små forskjeller mellom disse to gruppene, selv om holdningen til fart og bilbelte i utgangspunktet var litt dårligere blant dem som ikke har svart i tredje runde. Resultatene fra utfyllingen rett etter kurset viser likevel at begge gruppene responderer like kraftig på den informasjon som gis i hallen. Det er selvfølgelig umulig å vite sikkert at det ikke ville vært forskjell mellom disse gruppene ved 3. skjemarunde. Men fordi forskjellene i utgangspunktet er små og fordi begge gruppene reagerer noenlunde likt på omvisningen i hallen antas det som sannsynlig at frafallet i 3. runde ikke representerer et stort problem for analysen. Vekte-testen underbygger dessuten også en slik antagelse.

2.3.2 Bedriftskursdeltakerne

Tabellen nedenfor viser at bedriftskursene har en overvekt av mannlige deltakere, over $\frac{3}{4}$ er menn. Også her er kvinner noe overrepresentert i det endelige panelet som ligger til grunn for analysene i rapporten.

Tabell 3. Kjønnfordelingen på bedriftskurs (rett før) og etter frafall (2-3 mnd etter). Prosent.

	Menn	Kvinner	Totalt	N
Rett før	77	23	100	505
2-3 mnd etter	73	27	100	243

Testkjøringer med vektevariabel for kjønn gir ingen endringer i resultatene med tanke på signifikans. Dette materialet er derfor heller ikke vektet i de endelige analysene.

3 Resultater – førerkortkandidatene

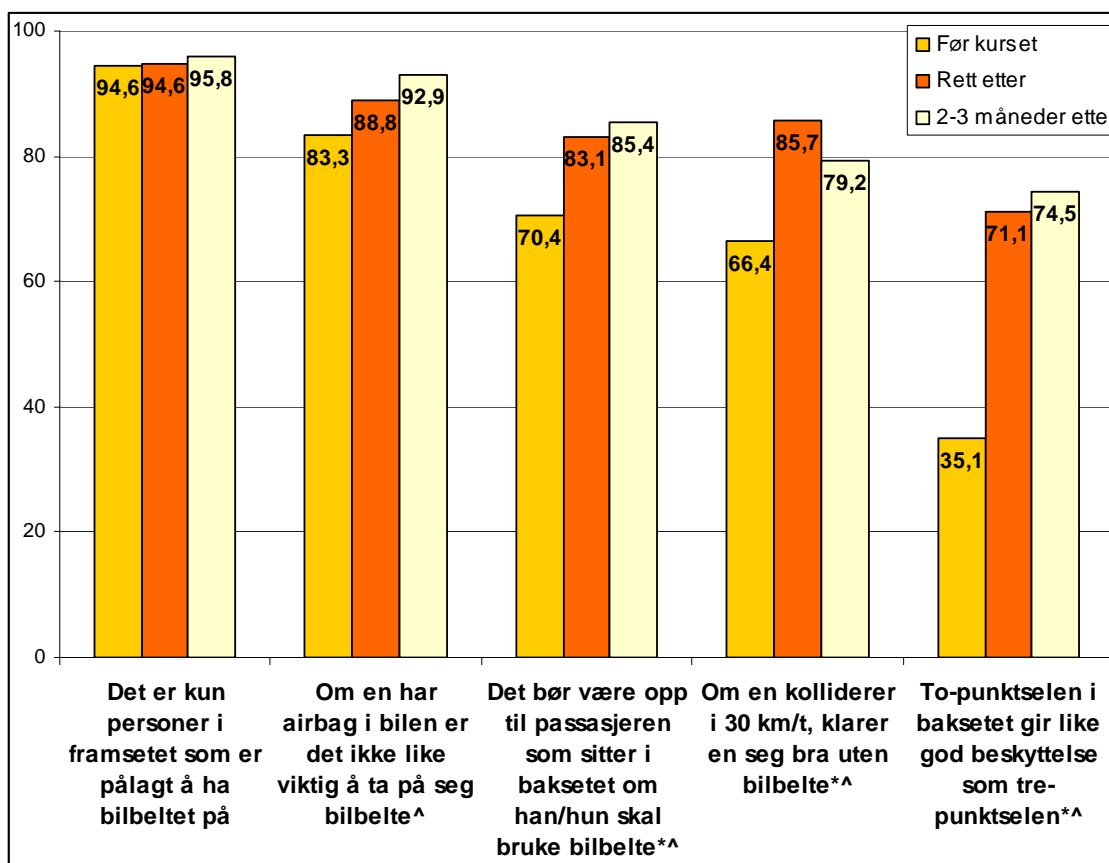
Førerkortkandidatene har som kjent deltatt på kurs i Trafikksikkerhetshallen i forbindelse med trafikalt grunnkurs. I alt ble 505 førerkortkandidater bedt om å fylle ut 3 spørreskjemaer som del av evalueringen av Trafikksikkerhetshallen; et skjema før kurs og et rett etter kurs. Det tredje spørreskjema ble tilsendt ca. 2-3 etter avsluttet kurs. 243 av kursdeltakere svarte på alle de tre skjemaene, noe som tilsier en tilfredsstillende svarprosent på 48 %.

Sammenlagt har førerkortkandidatene svart på 30 påstander om kunnskap og holdninger og egen atferd i trafikken. I tillegg ble respondentene bedt om å vurdere utbytte, læringseffekt og kursform. I presentasjonen av resultatene vektlegges holdning/kunnskapsspørsmålene i større grad enn den egenrapporterte atferden i trafikken. Denne vektleggingen henger sammen med den lave andelen som ved siste innrapportering hadde fått førerkort (ca. 8 %).

3.1 Holdninger og kunnskap

Kursdeltakerne ble i spørreskjemaet bedt om å ta stilling til 22 ulike påstander ved å krysse av i en av følgende svarkategorier: Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig. I avsnittene nedenfor sammenlignes svarene rett før, rett etter og 2-3 måneder etter kurs, på spørsmål som sorterer under samme tema.

3.1.1 Bilbelte

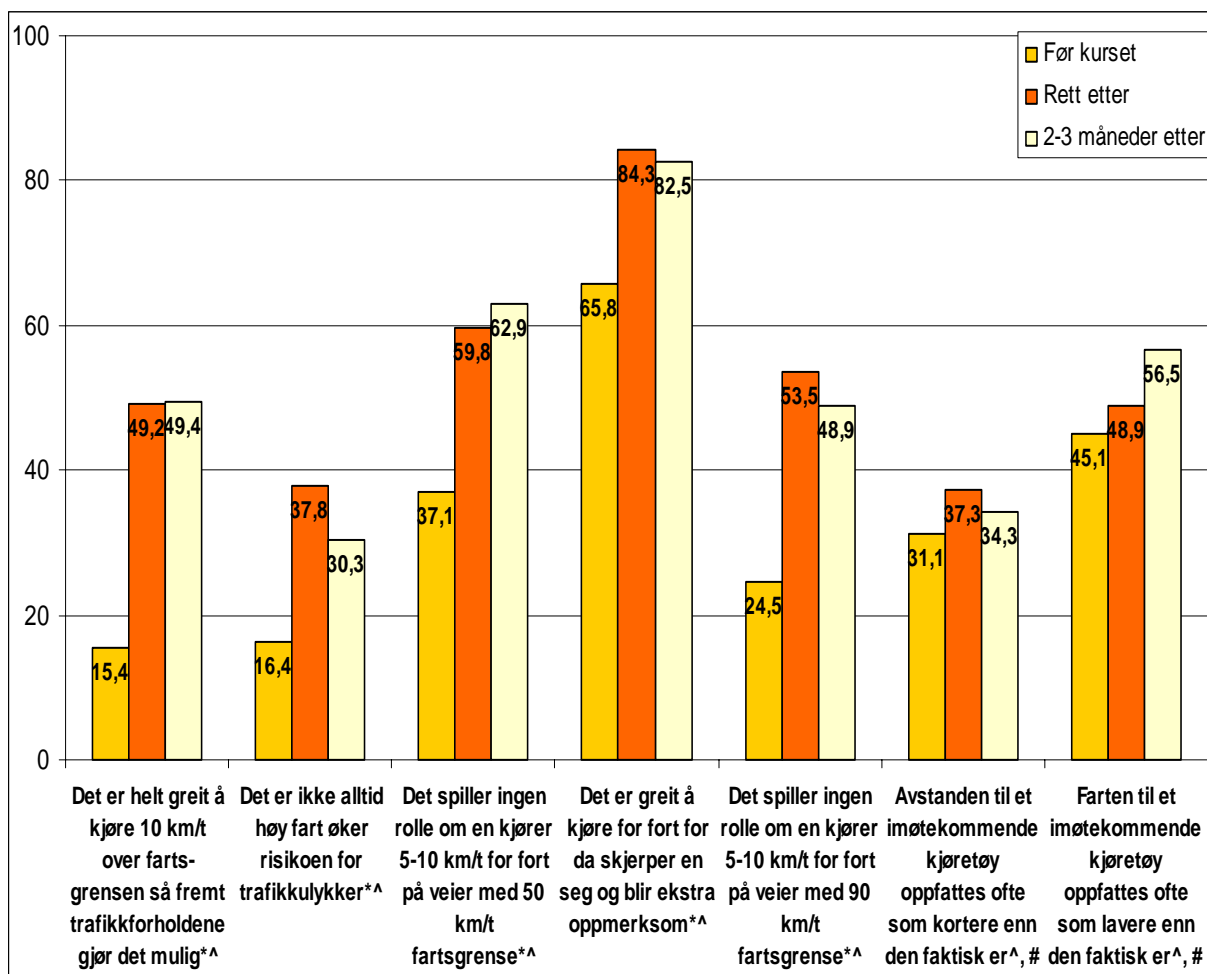


Figur 1. Andelen helt uenige med påstander knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.

For av 3 av de 5 påstandene knyttet til bilbelte måles en signifikant endring både mellom før og rett etter kurs og mellom før og 2-3 måneder etter kurs. Kunnskaps- og holdningseffekten av kurset opprettholdes med andre ord over tid. Det er spørsmål om to-punktselen beskyttelseeffekt i forhold til trepunktselen som synes å ha hatt sterkest utslag på kunnskapsnivået hos førerkortkandidatene. Kunnskapsnivået omkring påbud om bilbelte var høyt allerede før kurs. Hele 94,6 % krysset av for riktig svaralternativ (helt uenig) på påstanden *det er kun personer i framsetet som er pålagt å ha bilbelte på*.

For spørsmålet *om en har airbag i bilen er det ikke like viktig å ta på seg bilbelte*, er endringen i andelen som svarer *helt uenig*, fra rett før til rett etter kurs, høyere enn feilmarginen. Men det er først ved tredje gangs måling at hele svarfordelingen er signifikant forskjellig. Da er det for øvrig ca. 10 % flere som krysser av for riktig svaralternativ. Det er en positiv utviklingsretning at kunnskapsnivået hos førerkortkandidatene stiger framover mot siste måling. Som tidligere nevnt må det økte kunnskapsnivået som måles i månedene etter kurs hos førerkortkandidatene også sees i lys av at kandidatene påbegynner sin kjøreopplæring i denne perioden.

3.1.2 Fart

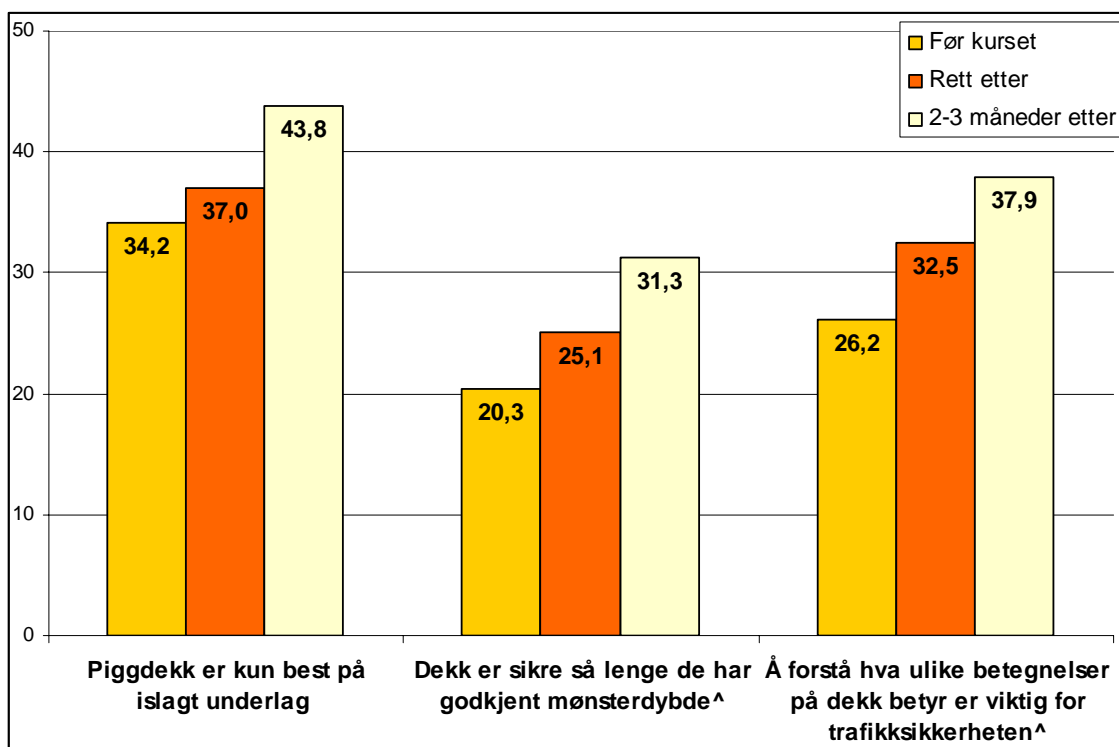


Figur 2. Andelen helt uenige (# helt enige) med påstander knyttet til fart. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter. Kanskje ha spørsmålene 50km/t og 90 km/t etter hverandre?

Resultatene fra påstandene sortert under samlekategorien fart viser at førerkortkandidatene har hatt god utbytte av omvisning i trafiksikkerhetshallen, ettersom det måles en signifikant og sterk effekt på holdninger til og kunnskap om fart i trafikken. Hele 5 av de 7 påstandene har signifikant endring både mellom før og rett etter kurs og mellom før og 2-3 måneder etter kurs. Det måles imidlertid et tilbakefall i holdning og kunnskapsnivå hos førerkortkandidatene for påstanden om at høy fart øker risikoen for trafikkulykker. Det er 7,5 % færre som 2-3 måneder etter kurs er *helt uenig* i denne påstanden.

For de to resterende påstandene - *avstanden til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som kortere enn den faktisk er*, og *farten til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som lavere enn den faktisk er* - måles først en signifikant endring 2-3 måneder etter kurs.

3.1.3 Dekk



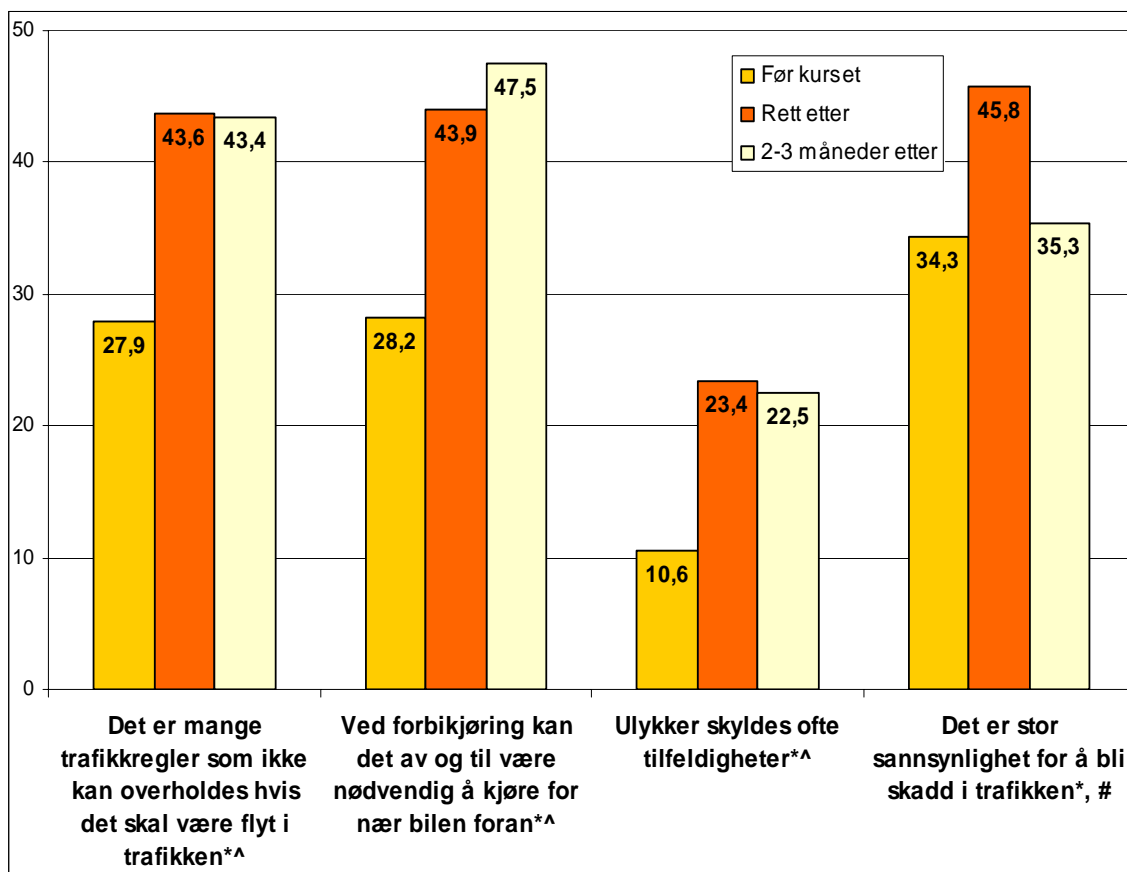
Figur 3. Andelen helt enige med påstander knyttet til dekk. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.

På kunnskapsspørsmålene om dekk er tendensen til at læringskurven stiger kraftig også etter kurset enda tydeligere. Resultatet er at det måles signifikant sammenheng mellom før kurs og 2-3 måneder etter kurs for 2 av påstandene, hhv *dekk er sikre så lenge de har godkjent mønsterdybde* og *å forstå hva ulike betegnelser på dekk betyr er viktig for trafikksikkerheten*. Noe av forklaringen på dette kan ligge i den pedagogiske tilnærmingen kurset i hallen følger. En av framgangsmåtene for å øke førerkortkandidatenes kunnskap er å vekke deres nysgjerrighet. I en del tilfeller betyr dette for eksempel at kursleder stiller spørsmål under omvisningen. Deltakerne får deretter komme med sine forslag til svar uten at kursleder avslutter med å si hva som er riktig. Ønsket er at kandidatene selv vil følge opp det de lurer på etter at kurset er slutt og at kunnskapen på denne måten vil sitte lenger.

Selv om endringene mellom svarfordelinger før og rett etter kurs ikke er signifikante, så viser figuren at utviklingen går i riktig retning og at prosentdifferansene er relativt store.

For den siste påstanden *piggdekk er best på islagt underlag*, så er endring i andelen helt enige så stor at vi kan generalisere fra utvalg til populasjon.

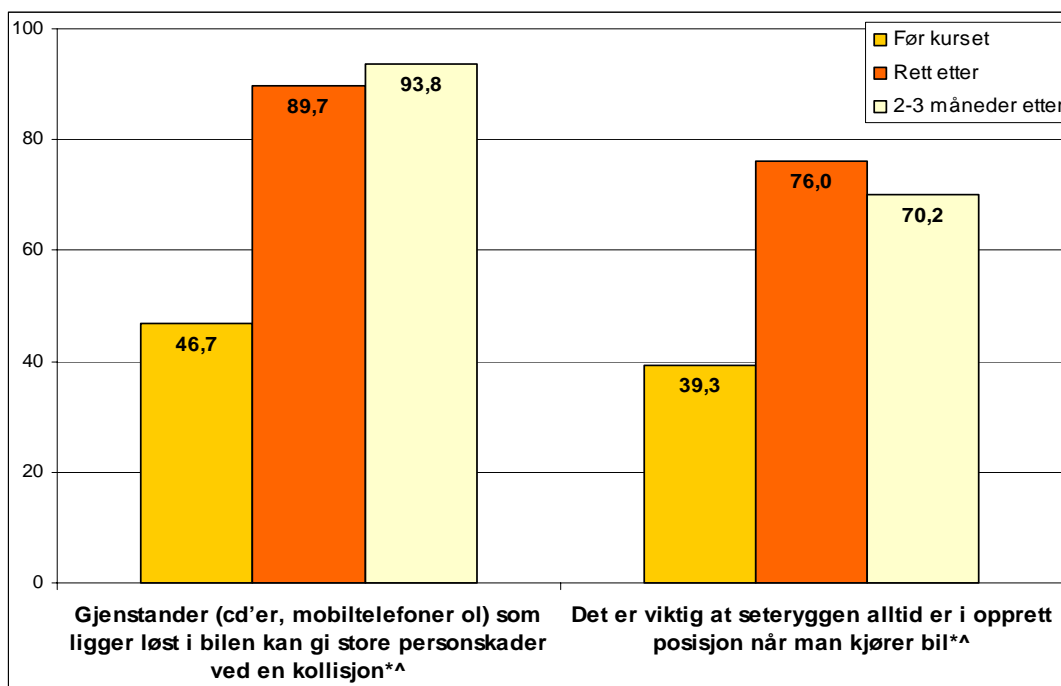
3.1.4 Risiko og regeloverholdelse



Figur 4. Andelen helt uenige (# helt enige) med påstander knyttet til risiko og regeloverholdelse. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.

Tre av de fire påstandene knyttet til trafikkregler og ulykkesrisiko viser signifikant og sterk effekt for førerkortkandidatene. Det er kun for påstanden *det er stor sannsynlighet for å bli skadd i trafikken*, at holdning og kunnskapsnivået faller tilbake til utgangspunktet 2-3 måneder etter kurs. Rett etter kurs oppgir derimot nærmest halvparten av førerkortkandidatene at de er *helt enig* i at det er stor sannsynlighet for å bli skadd i trafikken. En nærliggende tolkning kan være at de følelsesmessig sterke postene (for eksempel knyttet til konkrete dødsulykker) på kurset gir en umiddelbar og kraftig effekt på risikooppfattelse blant respondentene, i en slik grad at risikoen for å bli skadd overvurderes rett etter kurset.

3.1.5 Last og støtte



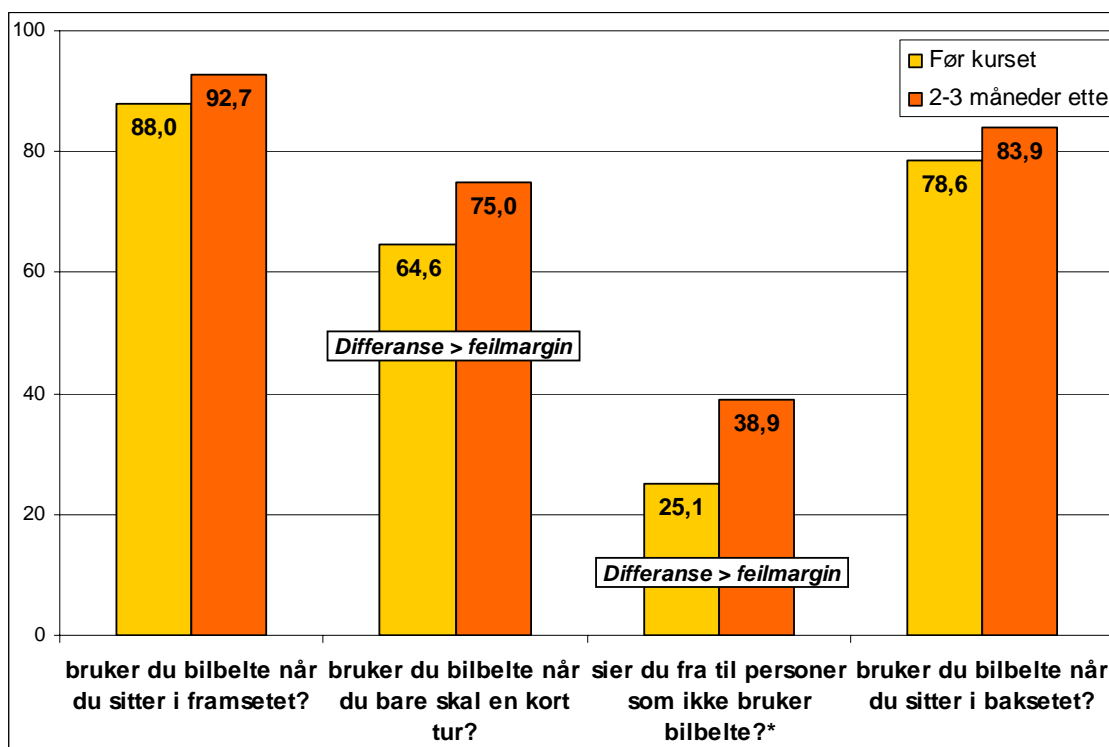
Figur 5. Andelen helt enige med påstander knyttet til last og støtte. Prosent. Før kurset, rett etter og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og rett etter. ^ = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.

Fører kortkandidatenes kunnskap om sikring av løse gjenstander og riktig posisjonering av ryggstøtte viser en kraftig og signifikant endring etter kurset. Kunnskapsnivået knyttet til faren ved løse gjenstander ved kollisjon stiger også etter kursgjennomgang. Denne påstanden oppnår slik den høyeste prosentvise veksten på hele 47,1 % fra før kurs til 2-3 måneder etter kurs. Kunnskapsnivået omkring riktig ryggstøtte synker noe i tiden etter kurs, men svarfordelingen tilfredsstillende likevel målene for en signifikant endring.

3.2 Atferd

I kapitlet som relaterer seg til førerkortkandidatenes egenrapporterte atferd har vi avgrenset aktuelle spørsmål til hhv. egen og andres bilbeltebruk, samt informantenes handlingsmønster som passasjer når bilfører holder for stor fart. Denne avgrensningen er grunnet i førerkortkandidatenes begrensede eller manglende kjøreerfaring.

3.2.1 Bilbelte



Figur 6. Andelen som svarer alltid på spørsmål knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.

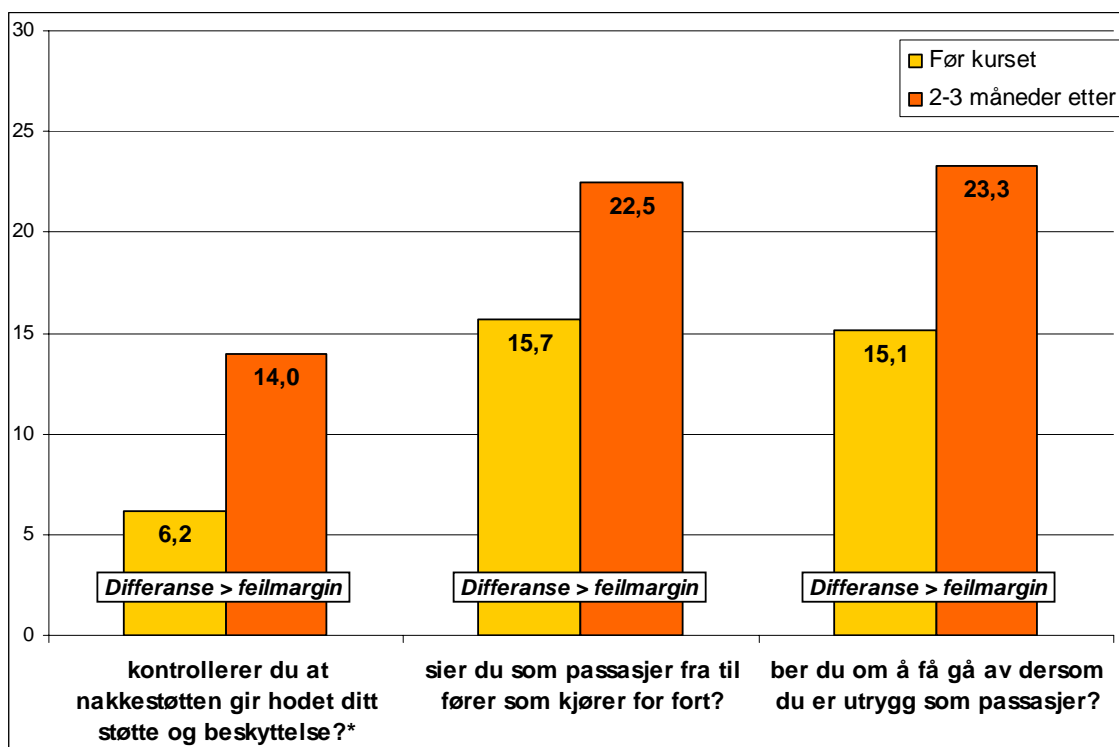
Alle spørsmålene om bruk av bilbelte viser en positiv utvikling, fra rett før kurs til 2-3 måneder etter kurs. Målingene viser likevel at kunnskapen om bilbeltepåbud er høyere enn den selvrapporterte *atferden*, dvs. bruken av bilbelte. Det framgår av figuren ovenfor at 92,7 % alltid bruker bilbelte når de sitter i framsete. Resultatene viser for øvrig at førerkortkandidatene har andelen som bruker bilbelte er nesten 10 % lavere i baksetet kontra framsetet. Nivået på beltebruken er likevel høyere enn blant bedriftskursdeltakerne, både i framsetet og i baksetet (jfr. 4.2.1). Selv om endringene i selvrapportert bilbeltebruk i framsete og baksete er statistisk pålitelige er tendensen positiv.

Kun for påstanden *sier du fra til personer som ikke bruker bilbelte* er hele svarfordelingen signifikant forskjellig på de to måletidspunktene. Denne påstanden har også en differanse høyere enn feilmarginen, som gjør at vi med stor grad av sikkerhet

kan fastslå at de som har deltatt på kurs i trafikksikkerhetshallen vil ha mindre barrierer knyttet til å si ifra dersom andre personer ikke bruker bilbelte.

Andelen som rapporterer at de *alltid* bruker bilbelte på korte turer øker så mye at resultatet er generaliserbart. Totalt sett gir resultatene dermed grunnlag for å hevde at deltakernes atferd knyttet til bilbelte forbedres etter gjennomgangen i trafikksikkerhetshallen.

3.2.2 Hodestøtte, fart og utrygghet



Figur 7. Andelen som svarer alltid på spørsmål knyttet til støtte og det å si fra som passasjer. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant endring mellom før og 2-3 måneder etter.

Det framgår av resultatene presentert i figuren at førerkortkandidatene har en signifikant og klar endring i kontrollen av hodestøtten. Figuren viser også at elevene sier mer fra etter kurset, både om fart og om egen utrygghet. Med hensyn til fartsovertredelse og rollen som passasjer rapporterer godt over 20 % av kandidatene at de *alltid* velger å gi beskjed og/eller be om å få gå av dersom bilfører kjører for fort. Selv om det ikke er signifikant endring av svarfordelingen, stiger andelen som svarer *alltid* så mye, at samme utviklingsretning kan antas å gjelde for alle som har vært på kurs i hallen og ikke kun for dette utvalget.

3.2.3 Selvrapportert atferdsendring etter kurset

Fører kortkandidatene ble i den siste skjemarunden bedt om å vurdere i hvor stor grad de hadde endret atferd på ulike områder etter kurset i TS-hallen. Svaralternativene gikk fra 1 (*svært stor grad*) til 7 (*ikke i det hele tatt*).

I følge svarene var resultatene best for *fart* og *hode-/ryggstøtte*. Kun for *dekk* var gjennomsnittsverdien over middelveien i skalaen (4). Men til og med på dette området tyder resultatene likevel på en at kandidatens atferd er endret ettersom svarskalaen går fra *svært stor grad av endring* (1) til *ingen endring i det hele tatt* (7). Det vil i praksis si at også middelveien i skalaen (4) og verdiene over denne (5 og 6) indikerer en viss endring i atferd.

Tabell 4. Selvrapportert atferdsendring på ulike områder. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7.

	Snitt
Fart	3.08
Hode-/ryggstøtte	3.15
Airbag	3.49
Last	3.53
Bilbelte	3.70
Dekk	4.72

3.3 Tilbakemelding/evaluering av kurset

3.3.1 Lært noe nytt?

Elevene ble rett etter kurset bedt om å vurdere i hvor stor grad de hadde lært noe nytt på de ulike områdene. Tilbakemeldingen var meget positiv på de fleste områdene med unntak av *dekk*. Gjennomsnittsverdier helt nede i 1,6 (på en skala fra 1 (*svært stor*) til 7 (*ikke i det hele tatt*)) tyder på at elevene har vært veldig godt fornøyd med trafikksikkerhetsinnholdet i kurset. Dette spørsmålet ble gjentatt i den siste skjemarunden 2-3 måneder etter kurset. Resultatene viser en viss nedgang i elevenes vurdering av hva de lærte på kurset etter 2-3 måneder. Likevel er tilbakemeldingen fortsatt meget positiv, med særlig gode resultater for *fart*.

Tabell 5. Lært noe nytt på ulike områder? Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. Rett etter og 2-3 måneder etter kurset.

<i>I hvor stor grad har kurset i TS-hallen lært deg noe nytt om følgende områder:</i>	<i>Rett etter kurset</i>	<i>2-3 måneder etter</i>	<i>sig</i>
Airbag	1,57	2,18	*
Hode-/ryggstøtte	1,64	2,09	*
Fart	1,70	1,83	
Bilbelte	1,87	2,17	*
Last	2,27	2,55	*
Dekk	4,08	3,96	

3.3.2 Vurdering av utbytte, kursform og kursleder

Også elevenes tilbakemelding på kurskonseptet, kursleders formidlingsevne og utbytte av kurset tyder på at kurset blir meget godt mottatt. Umiddelbart etter kurset gir for eksempel 75 % av deltakerne verdien 1 (på en skala fra 1 (*svært bra*) til 7 (*svært dårlig*)) og 19 % verdien 2 på spørsmålet om kurskonseptet. Kun to elever vurderer konseptet til en 4'er, mens ingen av deltakerne har krysset av for 5 til 7. Etter 2-3 måneder er elevenes vurdering noe mindre positiv, men fortsatt ligger alle snittverdiene under 2.

Tabell 6. Vurdering av kurset. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. Rett etter og 2-3 måneder etter kurset.

Hvordan vurderer du...	Rett etter	2-3 måneder etter	sig
hallens konsept med synliggjøring av konsekvenser gjennom utstillinger og modeller?	1,33	1,55	*
kursleders evne til å formidle erfaringer og kunnskap?	1,37	1,81	*
kurset i sin helhet?	1,52	1,89	*
ditt utbytte av kurset?	1,59	1,89	*

3.4 Kjønn

Gjennomgangen av resultatene for førerkortkandidater har vist at holdninger, kunnskap og atferd er endret på flere områder. Kunnskap om risiko ved fart og manglende sikring i bil synes å være hevet, samtidig som kandidatens trafikkatferd er sikrere. I dette avsnittet undersøker vi hvilke forskjeller det er mellom gutter og jenter i resultatene, spesielt med tanke på om kjønnsforskjellene endres i etterkant av kurset. Et av målene med en trafiksikkerhetstiltak vil være at ny opplæring og informasjon skal bli mer styrende for trafikantenes atferd i trafikken. Av dette følger det at vi også blir likere som trafikanter, dvs at betydningen av bakgrunnsvariabler, som ofte forklarer mye av variasjonen i vår trafikkatferd, reduseres. På bakgrunn av dette kan vi tenke oss følgende resultat av et vellykket tiltak rettet mot trafikantatferd: For det første forventes en forbedring av holdninger og handlinger, slik det er rapportert om over. For det andre forventes det at bakgrunnsvariabler mister betydning, for eksempel ved at variasjonen mellom jenters og gutters holdninger og atferd i trafikken reduseres. Dersom så er tilfelle har trafikkatferdsendringene skjedd i tråd med hva prosjektet forutsetter, noe som øker sannsynligheten for at endringene er resultat av aktivitetene i selve prosjektet.

I tabellen på neste side er påstandene fra skjemaet, både knyttet til holdninger/kunnskap og atferd, listet opp. I de to kolonnene til høyre er det angitt hvorvidt det er en signifikant forskjell mellom kjønnene i svarfordelingen på det enkelte spørsmål, henholdsvis rett før kurset og 2-3 måneder etter.

Tabell 7. Signifikante forskjeller (*) mellom menn og kvinners svarfordeling. Rett før og 2-3 måneder etter kurs.

Holdninger/kunnskapsspørsmål	Rett før kurs	2-3 mnd etter
Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	*	
Gjenstander (cd'er, mobiltelefoner ol) som ligger løst i bilen kan gi store personskader ved en kollisjon		
Det er kun personer i framsetet som er pålagt å ha bilbeltet på		
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken		
Piggdekk er kun best på islagt underlag	*	
Ved forbikjøring kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran		
Det er ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	*	
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter		
Det spiller ingen rolle om en kjører 5-10 km/t for fort på veier med 50 km/t fartsgrense		
Promillegrensen burde vært 0 for alle som ferdes i trafikken	*	
Det er greit å kjøre for fort for da skjerper en seg og blir ekstra oppmerksom	*	
Farten til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som lavere enn den faktisk er		
Om en har airbag i bilen er det ikke like viktig å ta på seg bilbelte		
Det bør være opp til passasjeren som sitter i baksetet om han/hun skal bruke bilbelte		
Om en kolliderer i 30 km/t, klarer en seg bra uten bilbelte	*	
Det er viktig at seteryggen alltid er i opprett posisjon når man kjører bil		
To-punktselen i baksetet gir like god beskyttelse som tre-punktselen	*	
Dekk er sikre så lenge de har godkjent mønsterdybde		
Det spiller ingen rolle om en kjører 5-10 km/t for fort på veier med 90 km/t fartsgrense	*	
Avstanden til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som kortere enn den faktisk er		
Å forstå hva ulike betegnelser på dekk betyr er viktig for trafiksikkerheten		
Det er stor sannsynlighet for å bli skadd i trafikken		*
<i>Atferdsspørsmål</i>		
braker du bilbelte når du sitter i framsetet?		
kontrollerer du at nakkestøtten gir hodet ditt støtte og beskyttelse?	*	*
sier du som passasjer fra til fører som kjører for fort?	*	*
braker du bilbelte når du bare skal en kort tur?		
ber du om å få gå av dersom du er utrygg som passasjer?	*	*
sier du fra til personer som ikke bruker bilbelte?		
sitter du på med noen hjem fra fest, selv om fører har drukket alkohol?		
braker du bilbelte når du sitter i baksetet?		
Antallet signifikant forskjeller mellom menn og kvinner	11	4

Tendensen i tabellen er klar. Rett før kurset var kjønnsforskjellen signifikant for 11 påstander. 2-3 måneder etter kurset er antallet redusert til 4. Endringene skjer kun på holdnings- og kunnskapspåstandene. Det er særlig på påstandene knyttet til fart, men også til bruk av bilbelte, hvor det i utgangspunktet er signifikante forskjeller mellom kvinner og menn. Disse er imidlertid forsvunnet 2-3 måneder etter kurset. Det skjer

dermed en tilnærming mellom kvinner og menn i forhold til kunnskap, holdninger og atferd i trafikken.

4 Resultater – bedriftskursdeltakerne

I dette kapitlet vil resultater fra bedriftskursdeltakerne presenteres. Den vesenligste forskjellen mellom de to respondentgruppene, førerkortkandidatene som ble presentert i kapittel 3 og bedriftskursdeltakerne som skal presenteres her, er kjøreerfaring. Som tidligere nevnt har kun 8 % av førerkortkandidatene sertifikat ved undersøkelsens siste innrapportering. Denne forskjellen vil trolig gi forskjellige utslag ovenfor holdning og kunnskapsdelen av spørsmålene, men spesielt vil det påvirke atferdsdelen av spørsmålene. Sammenlignet med resultatene fra førerkortkandidatene vil vi i denne delen i større grad kunne vurdere effektene av den selvrapporterte atferden.

I tillegg skiller de to gruppene seg fra hverandre ved at bedriftskursdeltakerne ikke gjennomgår videre føreropplæring i månedene etter kurset, i motsetning til de aller fleste av deltakerne på trafikalt grunnkurs. Eventuelle langtidseffekter blant bedriftskursdeltakerne kan dermed mer entydig knyttes til erfaringene fra kurset i Trafikksikkerhetshallen.

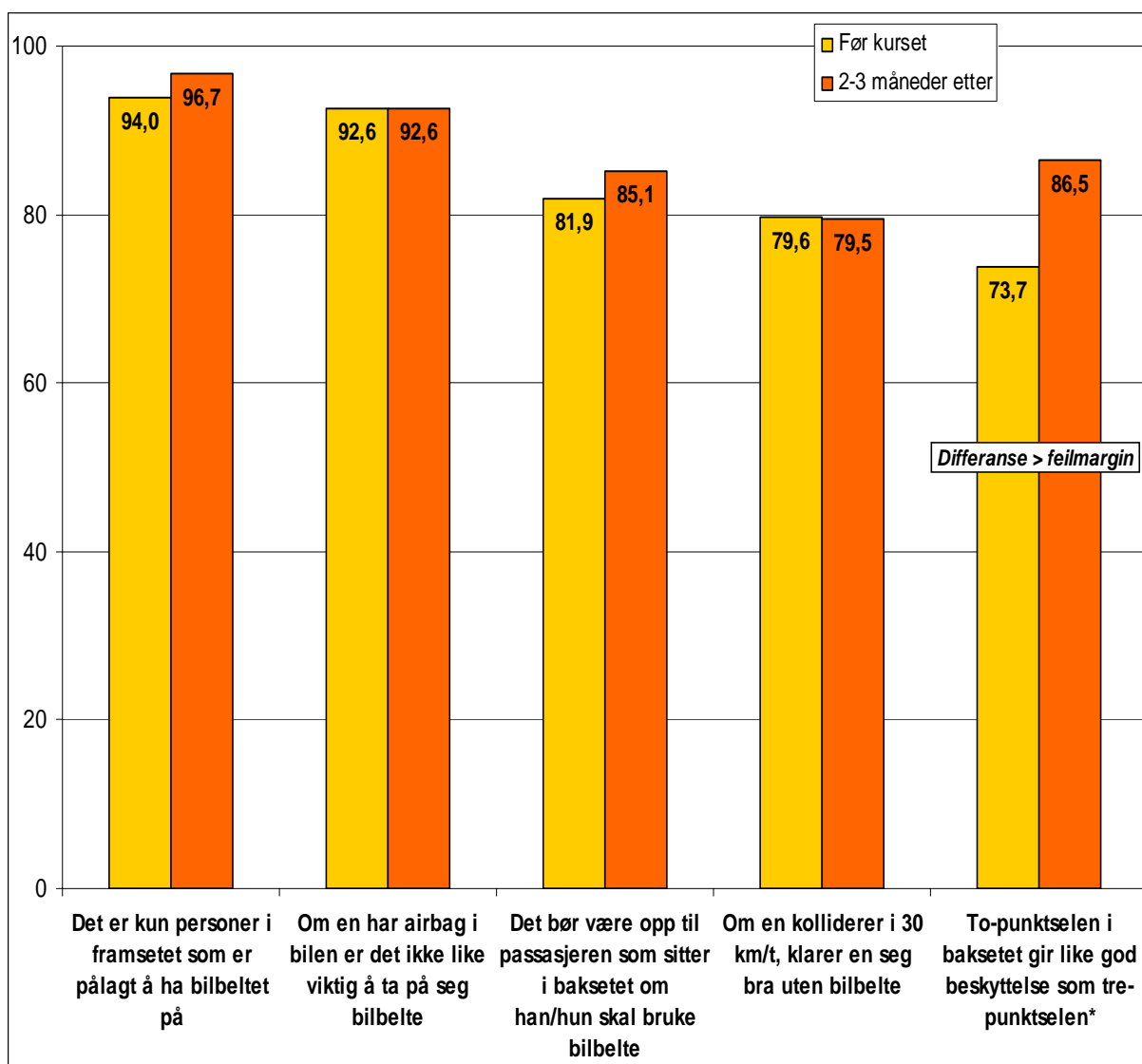
4.1 Holdninger og kunnskap

Kursdeltakerne ble i spørreskjemaet bedt om å ta stilling til 19 ulike påstander ved å krysse av i en av følgende svarkategorier: Helt enig | Delvis enig | Verken enig eller uenig | Delvis uenig | Helt uenig. I avsnittene nedenfor sammenlignes svarene før og etter kurs, på spørsmål som sorterer under samme tema.

4.1.1 Bilbelte

5 spørsmål fra undersøkelsen kan plasseres under temaet *bilbelte*. Figuren på neste side viser ikke hele svarfordelingen (se tabellene i vedlegg 1), men andelen *helt uenige* med de ulike påstandene.

Bedriftskursdeltakerne har i utgangspunktet et veldig høyt nivå på holdning til og kunnskap om bilbelte. Potensialet for forbedring er derfor lavere enn for andre temaområder. Det eneste spørsmålet hvor det er mulig å måle en signifikant endring før og etter kurs, gjelder kursdeltakerne kunnskap om to-punktselen sin beskyttelses effekt i forhold til tre-punktselen. Svarfordelingen på dette spørsmålet tilfredsstillende også målet for en prosentdifferanse som er høyere enn feilmarginen.

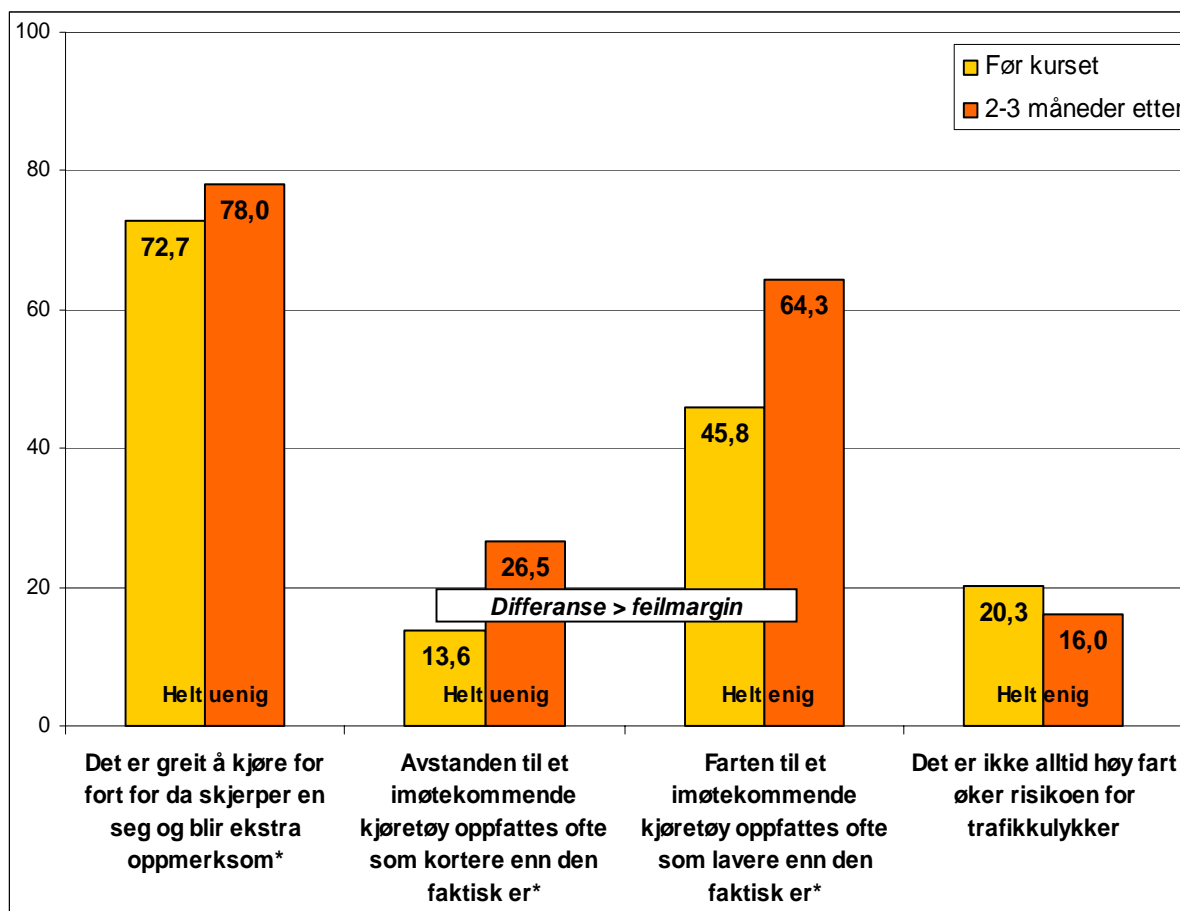


Figur 8. Andelen helt uenige med påstander knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

Når det gjelder påstanden om at en klarer seg bra uten bilbelte ved kollisjon i 30 km/t, viser ikke figuren noen endring av betydning. Heller ikke når det gjelder kunnskap om airbag og bilbelte skjer det noen endringer blant kursdeltakerne. Resultatene for påstandene rundt bilbelte i framsete og baksete er derimot positive, selv om endringene ikke er store nok til at vi med sikkerhet kan si at denne effekten er representativ for alle deltakere som har vært innom et slikt kurs.

Det er for øvrig nesten ingen forskjeller mellom førerkortkandidatene og bedriftskursdeltakerne når det gjelder holdninger og kunnskap om bilbelte ved siste måletidspunkt.

4.1.2 Fart



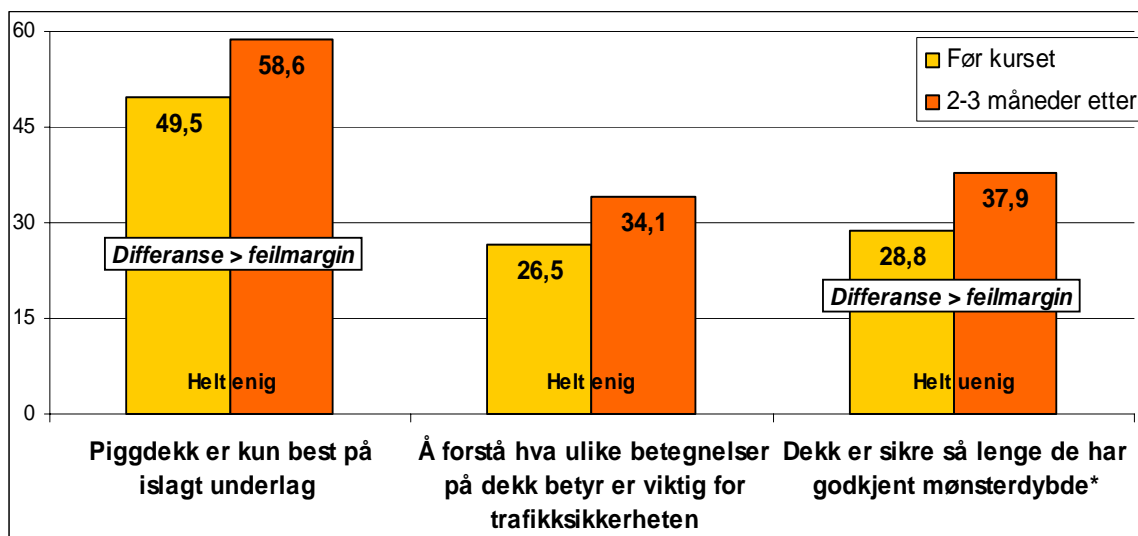
Figur 9. Andelen helt uenige/helt enige med påstander knyttet til fart. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

Resultatene for de 4 påstandene sortert under samlekategorien *fart*, viser klart større endringer i valg av svarkategori enn samlekategorien *bilbelte*. For 3 av de 4 påstandene er forskjellene signifikante. Det kan tyde på at kurset har gjennomslagskraft når det gjelder kunnskapsnivå om oppmerksomhetsgrad og fart, spesielt avstandsbedømmelse mht til imøtekommende kjøretøy. Sammenlignet med resultatene for førerkortkandidatene gir resultatene her dessuten en indikasjon på at kunnskaps- og holdningseffekten opprettholdes over tid uten at deltakerne er involvert i videre føreropplæring etter kurset.

Størst prosentvis endring kan måles i påstanden *Farten til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som lavere enn den faktisk er*. Hele 18,5 % flere er enige i denne påstanden etter kurset.

Endringen i kursdeltakernes svarfordeling for påstanden ”*Det er ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker*” er ikke signifikant. Det er likevel en positiv utvikling at det er 4 % færre som er helt enig (og 4 % færre som er delvis uenige, se tabell i vedlegg) i at høy fart ikke øker risikoen for trafikkulykker.

4.1.3 Dekk



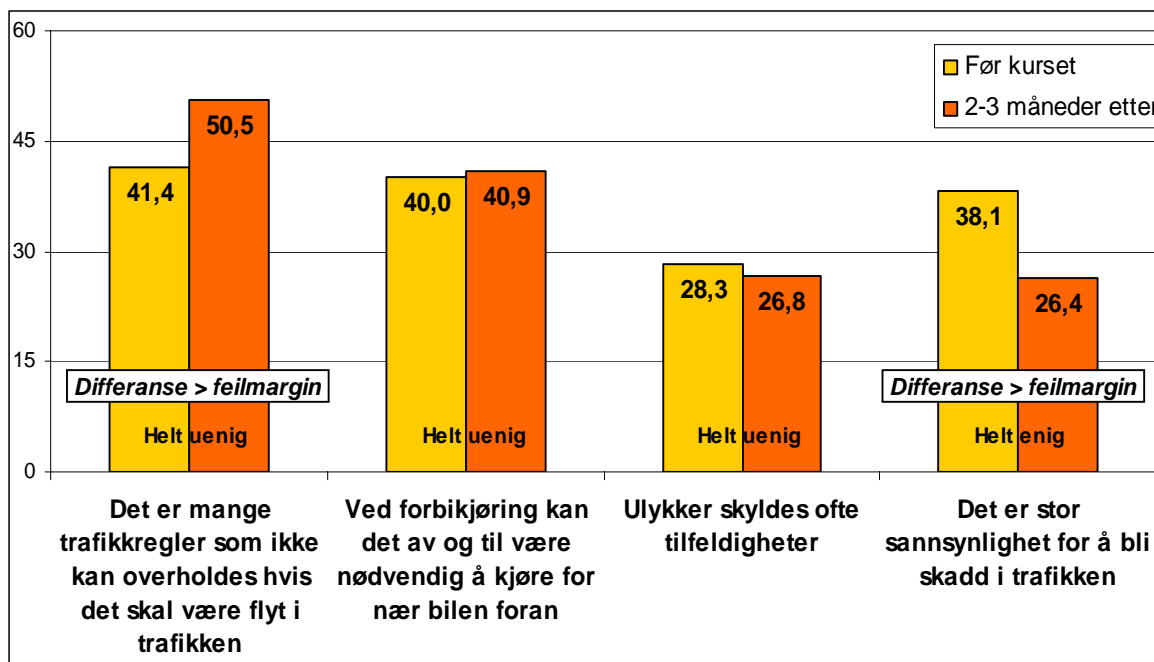
Figur 10. Andelen helt enige/helt uenige med påstander knyttet til dekk. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

Deltakernes svar på de 3 påstandene knyttet til kunnskap om dekk viser alle en stor endring fra før og etter kurs. For både *piggdekk er kun best på islagt underlag* og *dekk er sikre så lenge de har godkjent mønsterdybde* er prosentdifferansen mellom resultatene i de to utvalgene større enn feilmarginen. Dette vil si at endringen i andelen som er "helt enig" før og etter kurset også med stor sannsynlighet reflekterer hele populasjonen. For den siste påstanden, knyttet til dekk og godkjent mønsterdybde, er også hele svarfordelingen signifikant forskjellig etter kurset.

Differansen mellom andelen som er helt enig før og etter på påstanden *Å forstå hva ulike betegnelser på dekk betyr er viktig for trafikksikkerheten* er så vidt under feilmarginen. Men endringen er likevel betydelig og det er derfor sannsynlig at kurset har positiv effekt også på dette kunnskapsområdet.

4.1.4 Risiko og regeloverholdelse

Undersøkelsen omfattet 4 påstander som kan kategoriseres under temaene *risiko* og *regeloverholdelse*. Resultatene viser at det ikke finnes signifikante sammenhenger mellom tidspunkt og svarfordelingene totalt. To av påstandene har derimot en tilstrekkelig prosentdifferanse mellom før- og ettermålingene til at resultatet må sies å bekrefte en utviklingsretning som er gyldig for hele populasjonen.



Figur 11. Andelen helt uenige / helt enige med påstander knyttet til risiko og regeloverholdelse. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

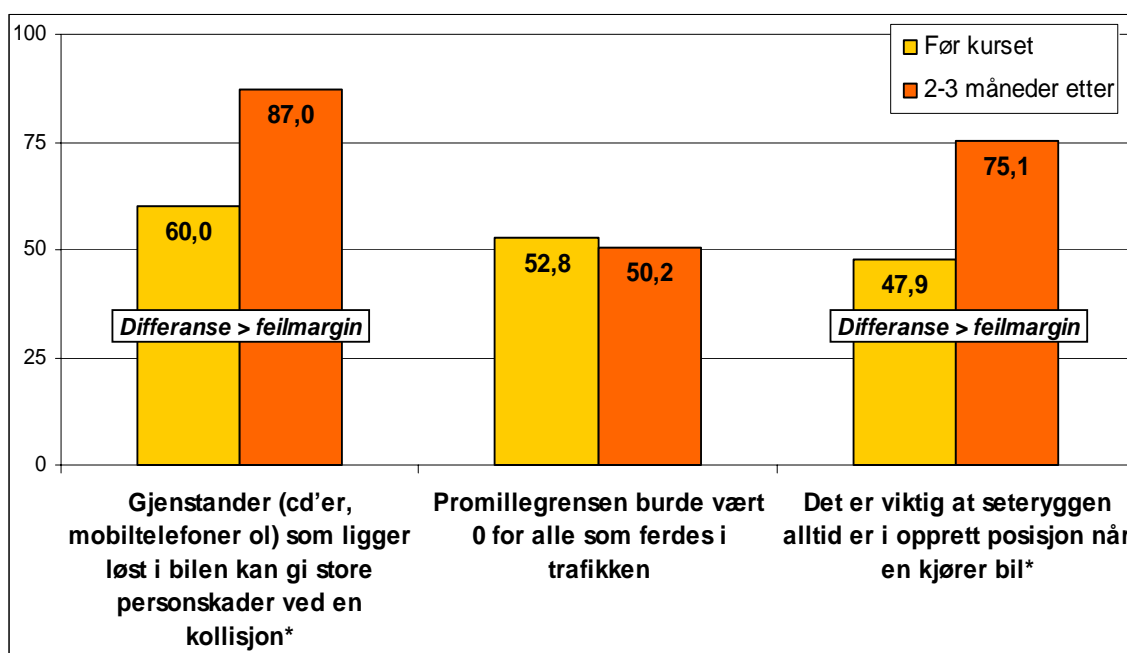
Den ene påstanden gir innblikk i kursdeltakernes holdninger til trafikkregler i lys av ønsket om god flyt i trafikken. 41,4 % av bedriftskursdeltakerne var helt uenig i at *det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken*. Etter kurs var hele 9,1 % flere uenige i denne påstanden.

Den andre påstanden hvor prosentdifferansen også tilfredsstillende feilmarginen etterspør kursdeltakernes vurdering av ulykkesrisiko; *det er stor sannsynlighet for å bli skadd i trafikken*. Det framgår at 2 – 3 måneder etter kurs er det 11,7 % færre som er enige i denne påstanden. Samme tendens ble også observert blant førerkortkandidatene (jfr. 3.1.4). Det er likevel stor forskjell mellom de to gruppene ved at 10 % færre bedriftskursdeltakere er *helt enig* i at sannsynligheten for å bli skadd er stor.

Bedriftskursdeltakerne som har deltatt i undersøkelsen viser en positiv utvikling ved at det er noen færre som mener at ulykker rammer tilfeldig etter kursgjennomgang.

4.1.5 Last, støtte og promille

I dette avsnittet har vi samlet tre påstander som berører tre ulike tema, henholdsvis last, støtte og promillekjøring. Resultatene viser at bedriftskursdeltakerne har opplevd størst endring i kunnskapsnivå innenfor last og støtte. Forskjellen mellom deltakernes svar på påstandene *Gjenstander som ligger løst i bilen kan gi store personskader ved en kollisjon* og *Det er viktig at seteryggen alltid er i opprett posisjon når en kjører bil* er begge signifikante, og markerer samtidig den høyeste prosentdifferansen for måling før og etter bedriftskurs med ca 27 %. Det er ikke betydelige endringer i kursdeltakernes holdninger til promillegrenser.

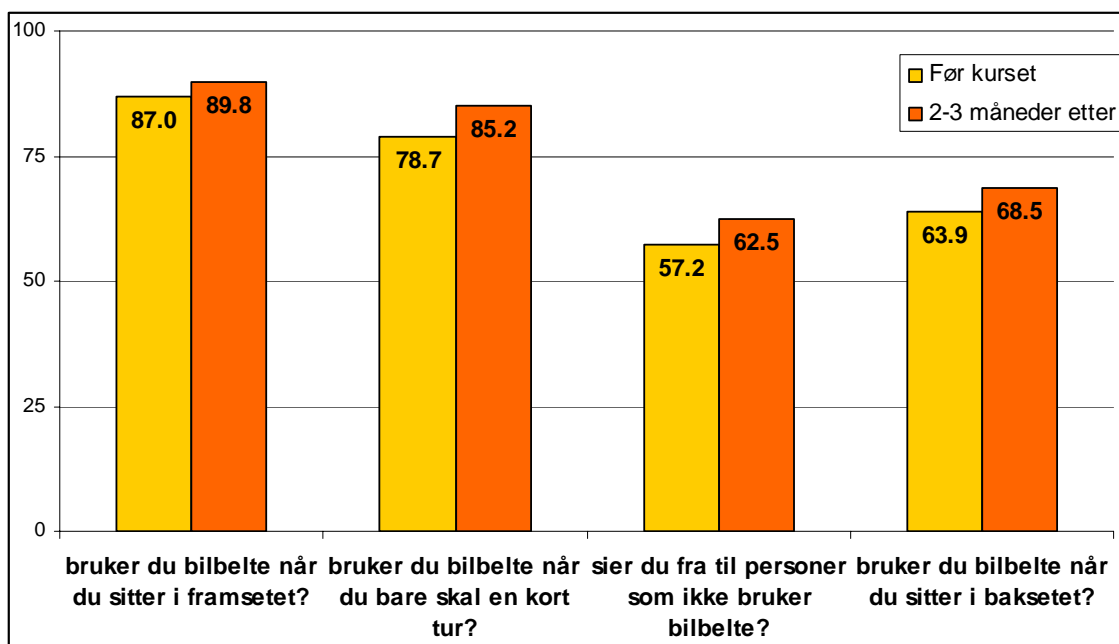


Figur 12. Andelen helt enige med påstander knyttet til last, promille og støtte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

4.2 Atferd

I denne delen går vi igjennom selvrapportert atferd i trafikken ved å se på deltakernes svar på 16 spørsmål om trafikkatferd, samt deres tilbakemelding rundt atferdsendringer i etterkant av kurset. Gjennomgangen er strukturert etter tema, men fordi spørsmålene om atferd behandler noen andre områder enn holdnings- og kunnskapsspørsmålene er ikke temainndelingen helt lik som i 4.1.

4.2.1 Bilbelte

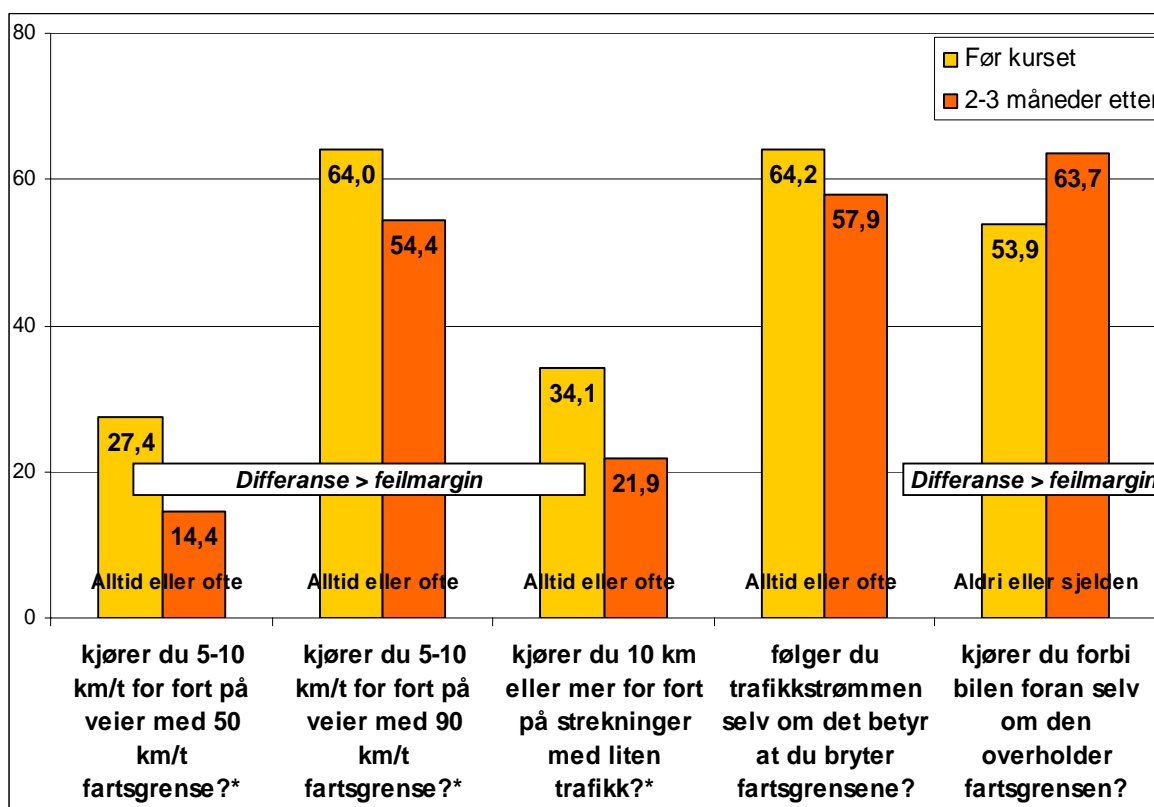


Figur 13. Andelen som svarer alltid på spørsmål knyttet til bruk av bilbelte. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

Ingen av de fire spørsmålene knyttet til selvrapportert atferd om bruk av bilbelte er signifikante. Derimot viser utviklingen etter kurs at deltakernes atferd har endret seg i positiv retning. For eksempel er det 6,5 % flere som etter kurs bruker bilbelte når de *bare skal en kort tur*. Dette spørsmålet har for øvrig også en prosentdifferanse som nesten tilfredsstillende kravene for feilmargen. Tendensen i bruk av bilbelte er totalt sett klar, selv om endringene ikke er signifikante.

Resultatet viser at bedriftskursdeltakerne i mindre grad er flinke til å bruke bilbelte i baksetet. Før kurs brukte kun 63,4 % *alltid* bilbelte i baksetet. Etter kurs måles en økning på 4,6 % til 68,5 %. Til sammenligning rapporterte 83,9 % av førerkortkandidatene at de *alltid* bruker bilbelte i baksetet.

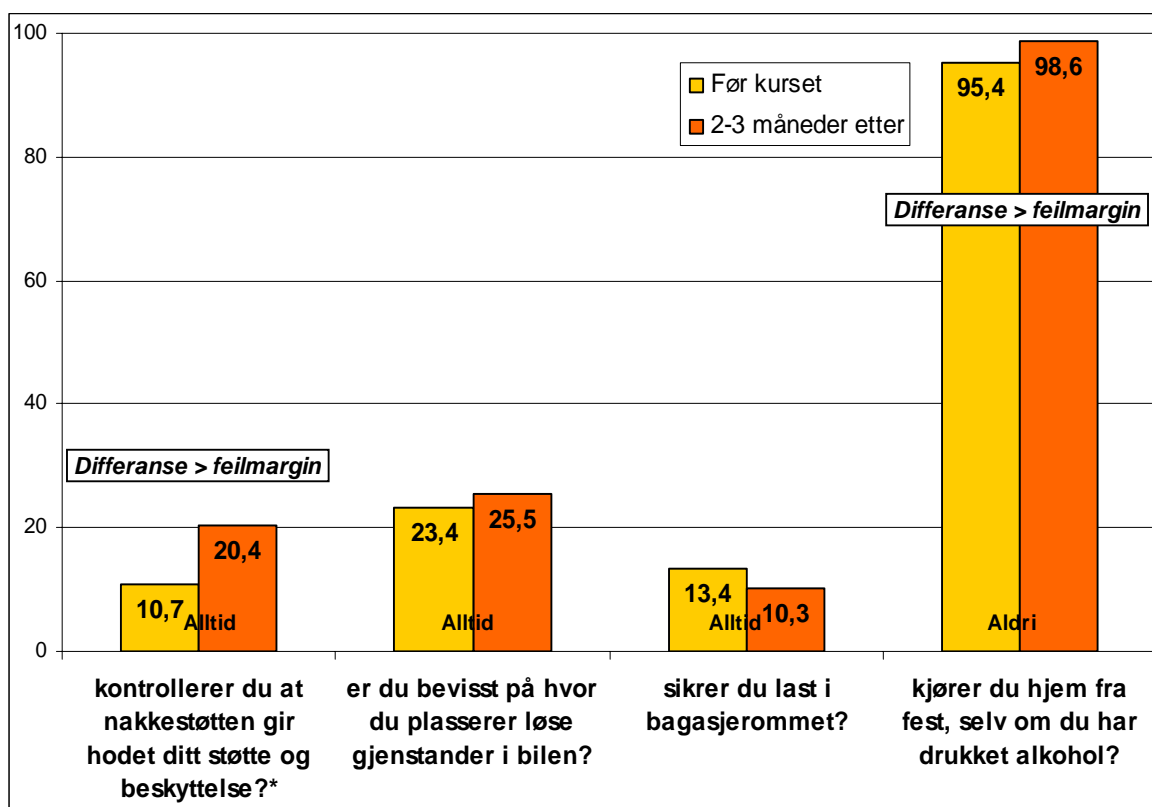
4.2.2 Fart



Figur 14. Andelen som svarer *alltid eller ofte* / *aldri eller sjelden* på spørsmål knyttet til fart. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

I likhet med resultatene fra kunnskaps- og holdningsdelen knyttet til fart, rapporterer bedriftskursdeltakerne også i atferdsdelen en tydelig endring fra før og etter kurs. For 3 av de 4 påstandene måles signifikante endringer mellom svarfordelingen før kurs og 2-3 måneder etter kurs. Kurset synes slik sett å ha hatt god effekt på deltakernes atferd i trafikken med tanke på fartsovertredelser. Det måles for eksempel at det er 13 % færre som *alltid/ofte* kjører 5-10 km/t for fort på veier med 50km/t fartsgrense.

4.2.3 Last, støtte og promillekjøring

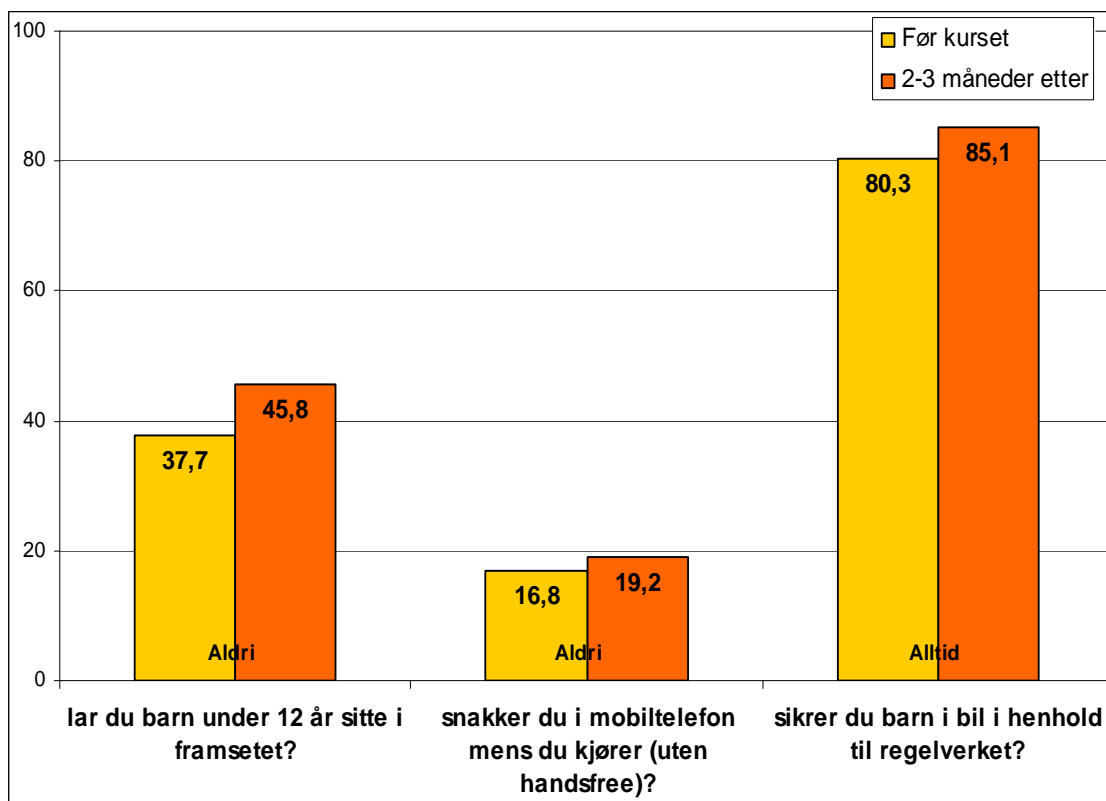


Figur 15. Andelen som svarer alltid / aldri på spørsmål knyttet til bruk støtte, last og promillekjøring. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

Kursets fokus på hodestøtte er noe som helt klart fester seg hos deltakerne. Det er ca. 10 % flere som etter kurs rapporterer tilbake at de *alltid* kontrollerer at hodet er støttet og beskyttet. De to spørsmålene rundt sikring av last viser ingen signifikante endringer mellom før og etter kurs. På spørsmål om deltakerne er bevisst plassering av løse gjenstander finner vi likevel en positiv utvikling i figuren (dessuten viser tabellene i vedlegget at 6.5 % flere *ofte* er bevisste på dette etter kurset). Når det gjelder sikring av last i bagasjerommet er resultatene ikke like positive.

Promillekjøring forekommer i følge deltakerne meget sjelden. Selv om nivået var meget lavt før kurset viser figuren en endring som er større enn feilmarginen også på dette området.

4.2.4 Sikring av barn og bruk av mobil



Figur 16. Andelen som svarer aldri / alltid på spørsmål knyttet til sikring av barn og bruk av mobil. Prosent. Før kurset og 2-3 måneder etter. * = signifikant sammenheng mellom hele svarfordelingen og måletidspunkt.

Flere oppgir at de sikrer barna bedre i bilen, både med tanke på å aldri la dem sitte i framsetet og i forhold til sikring av barn generelt. Det er ikke signifikante endring med hensyn til hele svarfordelingen. Differansen mellom andelen som oppgir at de aldri lar barn under 12 sitte i framsetet (før og etter kurset) er nesten stor nok (ca. 8 %) til at vi kan si at kurset har hatt en signifikant effekt på dette området.

Det er også en tendens i retning mindre mobilbruk uten handsfree, selv om heller ikke denne endringen ikke er signifikant.

4.2.5 Selvrapportert atferdsendring etter kurset

I likhet med førerkortkandidatene ble også bedriftskursdeltakerne bedt om å vurdere i hvor stor grad de hadde endret atferd på ulike områder etter kurset i TS-hallen. Svaralternativene gikk fra 1 (*svært stor grad*) til 7 (*ikke i det hele tatt*).

Kun på to områder, *hode-/ryggstøtte* og *last*, rapporterer kursdeltakerne et snitt på under 4 (midtpunktet i skalaen). Dette kan imidlertid sees i sammenheng med nivået på trafikksikker atferd slik det er rapportert på de andre spørsmålene. Både for *bilbelte* og *promillekjøring*, som scorer lavest på dette endringsspørsmålet, er nivået på trafikksikker atferd meget høyt blant deltakerne. Det er med andre ord mindre potensial for endring av deres atferd på disse områdene. Omvendt viser spørsmålene om støtte og last et ganske lavt nivå på trafikksikker atferd blant deltakerne. Her er da muligheten for forbedring klart større.

Tabell 8. Selvrapportert atferdsendring på ulike områder. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. 2-3 måneder etter kurset

I hvor stor grad har du endret atferd på følgende områder etter ditt besøk i TS-hallen?	Snitt
Hode-/ryggstøtte	3,12
Last	3,14
Airbag	4,19
Fart	4,20
Dekk	4,67
Bilbelte	4,90
Promillekjøring	5,57

Selv om gjennomsnittsskåren for de forskjellige temaområdene er noe svakere enn hos førerkortkandidatene må det understrekes at svarskalaene strekker seg fra svært stor grad av endring (1) til ingen endring i det hele tatt (7). For fart betyr dette f. eks. at kun 20 % har rapportert om *ingen* atferdsendringer etter kurset, mens resten av deltakerne har krysset av for verdiene 1-6 (henholdsvis ca. 40 % i kategoriene 1-3 og 40 % i kategoriene 4-6).

4.3 Tilbakemelding/evaluering av kurset

4.3.1 Lært noe nytt?

Tilbakemeldingen på spørsmålet om de har lært noe nytt er gjennomgående positiv (på en skala fra 1 (*svært stor*) til 7 (*ikke i det hele tatt*)). Kun for promillekjøring er ”nyhetsfaktoren” under middelveien i skalaen. Særlig for *last* og *hode-/ryggstøtte* er deltakerne klare på at kurset har lært dem noe nytt. Som nevnt over kan dette forstås i lys av et generelt lavt kunnskapsnivå/lavt nivå på trafikksikker atferd på disse områdene.

Tabell 9. Lært noe nytt på ulike områder? Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. 2-3 måneder etter kurset

<i>I hvor stor grad har kurset i TS-hallen lært deg noe nytt om følgende områder:</i>	<i>Snitt</i>
Last	2,26
Hode-/ryggstøtte	2,32
Airbag	2,58
Fart	2,92
Bilbelte	2,98
Dekk	3,39
Promillekjøring	4,07

4.3.2 Vurdering av utbytte, kursform og kursleder

I likhet med førerkortkandidatene er bedriftskursdeltakerne meget positive i tilbakemeldingen. Både kurskonseptet og kurslederens formidlingsevner vurderes som meget bra, men også kurset i sin helhet får veldig god karakter.

Tabell 10. Vurdering av kurset. Gjennomsnitt på skala fra 1 til 7. 2-3 måneder etter kurset.

<i>Hvordan vurderer du...</i>	<i>Snitt</i>
hallens konsept med synliggjøring av konsekvenser gjennom utstillinger og modeller?	1,52
kurslederens evne til å formidle erfaringer og kunnskap?	1,60
kurset i sin helhet?	1,64
ditt utbytte av kurset?	1,86
kursets relevans for dine kjørevaner?	2,55

4.4 Kjønn

Tabellen på neste side viser hvorvidt forskjellen mellom resultatene for kvinner og menn er signifikant på de ulike spørsmålene i skjemaet. Sammenlignet med resultatene blant førerkortkandidatene, hvor forskjellene mellom gutter og jenters holdninger, kunnskap og atferd syntes å blir mindre, finner vi her en motsatt utvikling på en del av påstandene. Til sammen er det flere signifikante forskjeller 2-3 måneder etter kurset sammenlignet med rett før. På noen områder, f.eks selvrappportert fartsovertredelse,

kunnskap om dekk, holdninger til fart og promille, har avstanden mellom kjønnene altså økt. Når vi ser nærmere på resultatene viser det seg at læringseffekten av kurset er størst hos kvinner på disse spørsmålene.

Tabell 11. Signifikante forskjeller (*) mellom menn og kvinners svarfordeling. Rett før og 2-3 måneder etter kurs.

Kunnskaps- og holdningsspørsmål	rett før	2-3 mnd etter
Gjenstander (cd'er, mobiltelefoner ol) som ligger løst i bilen kan gi store personskader ved en kollisjon		
Det er kun personer i framsetet som er pålagt å ha bilbeltet på		
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken		
Piggdekk er kun best på islagt underlag		
Ved forbikjøring kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran		*
Det er ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker		
Ulykker skyldes ofte tilfeldigheter		
Promillegrensen burde vært 0 for alle som ferdes i trafikken		*
Det er greit å kjøre for fort for da skjerper en seg og blir ekstra oppmerksom		*
Farten til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som lavere enn den faktisk er		
Om en har airbag i bilen er det ikke like viktig å ta på seg bilbelte		
Det bør være opp til passasjerer som sitter i baksetet om han/hun skal bruke bilbelte		
Om en kolliderer i 30 km/t, klarer en seg bra uten bilbelte		
Det er viktig at seteryggen alltid er i opprett posisjon når en kjører bil		
To-punktselen i baksetet gir like god beskyttelse som tre-punktselen	*	
Dekk er sikre så lenge de har godkjent mønsterdybde	*	*
Avstanden til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som kortere enn den faktisk er		
Å forstå hva ulike betegnelser på dekk betyr er viktig for trafiksikkerheten		*
Det er stor sannsynlighet for å bli skadd i trafikken		*
<i>Atferdsspørsmål</i>		
braker du bilbelte når du sitter i framsetet?		
kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 50 km/t fartsgrense?		
kontrollerer du at nakkestøtten gir hodet ditt støtte og beskyttelse?	*	
braker du bilbelte når du bare skal en kort tur?		
lar du barn under 12 år sitte i framsetet?		
kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 90 km/t fartsgrense?		*
er du bevisst på hvor du plasserer løse gjenstander i bilen?		
sier du fra til personer som ikke bruker bilbelte?		
kjører du hjem fra fest, selv om du har drukket alkohol?		
kjører du forbi bilen foran selv om den overholder fartsgrensen?	*	*
snakker du i mobiltelefon mens du kjører (uten handsfree)?	*	
braker du bilbelte når du sitter i baksetet?		
kjører du 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk?	*	*
følger du trafikkstrømmen selv om det betyr at du bryter fartsgrensene?	*	*
sikrer du last i bagasjerommet?		
sikrer du barn i bil i henhold til regelverket?		
Antallet signifikante forskjeller mellom menn og kvinner	7	10

5 Oppsummering

Tabellen nedenfor oppsummerer resultatene fra kursdeltakernes svar på påstandene knyttet til kunnskap, holdninger og atferd i trafikken. I hver målgruppe har vi for hvert tema/område summert opp alle signifikante endringer mellom før kurs og etter (for førerkortkandidatene vil det si både ”korttidseffekt” (rett etter) og ”langtidseffekt” (2-3 måneder etter)).

Tabell 12. Oppsummering. Andel signifikante endringer.

	Førerkortkandidatene		Bedriftskursdeltakerne
	Korttidseffekt	Langtidseffekt	Langtidseffekt
<i>Kunnskap og holdninger</i>			
Bilbelte	4 av 5	4 av 5	1 av 5
Fart	5 av 7	5 av 7	3 av 4
Dekk	0 av 3	3 av 3	2 av 3
Risiko og regeloverholdelse	4 av 4	3 av 4	2 av 4
Last og støtte	2 av 2	2 av 2	2 av 2
Promille	-	-	0 av 1
<i>Atferd</i>			
Bilbelte	-	2 av 4	0 av 4
Hodestøtte, fart og utrygghet	-	3 av 3	
Fart	-	-	4 av 5
Last, støtte og promillekjøring	-	-	2 av 4
Barnesikring og mobilbruk	-	-	0 av 3
Totalt	15 av 21	22 av 28	16 av 35

Tabellen mangler selvfølgelig nyanser, f. eks. er det positive endringer å spore også på de aller fleste påstandene som ikke tilfredsstillt kravene til statistisk signifikans. Oppsummeringstabellen indikerer likevel hovedtrekkene ved evalueringens resultater. Blant annet ser vi at virkningen av kurset synes å være mest gjennomgående for førerkortkandidatene. For hele 37 av 49 påstander er endringene i førerkortkandidatenes svar signifikante. Som nevnt tidligere kan dette bl.a. sees i lys av at denne målgruppen er i begynnelsen av sin føreropplæring. De har dermed fokus på trafikk og trafikksikkerhet også i perioden etter kurset. I den svenske evalueringen av trafikksikkerhetshaller (Nyberg m.fl. 2004) fant man likevel at de som hadde vært innom hallene skilte seg signifikant fra de som kun tok det vanlige glattkjøringskurset (forsøket med kurs i hallen ble gjort i tilknytning til glattkjøringsdelen av føreropplæringen). Konklusjonen var at glattkjøringsopplæringen forbedrer kandidatens kunnskaper, holdning og atferd, men at ett tillegg med sikkerhetshall øker effekten. Uten at vi her har en kontrollgruppe som gir grunnlag for å si det samme, er det særlig verdt å merke seg den kraftige forbedring som vi ser rett etter kurset både innenfor bilbelte, fart, risikooppfattelse, støtte og last rett etter kurset. Kandidatene får

på sett og vis en trafikkikkerhetsmessig ”flying start” på sin føreropplæring. Dette, i kombinasjon med resultatene fra Sverige, gjør det nærliggende å tro at også den norske hallen har en selvstendig effekt utover den vanlige føreropplæringen. Igjen må det tas forbehold om at evalueringen ikke omfatter kontrollgrupper, samt at det også gjenstår å se hvor lenge ”langtidseffektene” vedvarer.

I stedet for kun å rette fokus på førerkortkandidatene har denne evalueringen også undersøkt hvordan bedriftsansatte reagerer på et kurs i Trafikkikkerhetshallen. I denne målgruppen ble spørsmål rettet mot atferd i trafikken prioritert høyere. Dette kan nok bidra til å forklare lavere andel signifikante endringer. Ser vi kun på kunnskaps- og holdningspåstandene finner vi at for 10 av 19 er endringene signifikante. Tilsvarende var endringene for 6 av 16 atferdspåstander signifikant. Det er vanskeligere å endre atferd enn det er å påvirke kunnskaps- og holdningsnivået. Atferdsendring er likevel det endelige målet i trafikkikkerhetstiltak rettet mot trafikanter, og slik sett gir analysen av denne gruppen viktig tilbakemelding på hvor kurset treffer best. Basert på deltakernes selvrapporterte atferd er det særlig kursets fokus på fart, last og støtte som gir utslag i endret kjøreatferd. Det likevel på sin plass å trekke fram at det også skjer en forbedring i tilknytning til bruk av bilbelte for de som har vært på kurset, selv om tendensen ikke er statistisk pålitelig slik den var for førerkortkandidatenes økte bruk av bilbelte på korte turer.

Skal vi ta både de bedriftsansattes og førerkortkandidatenes svar på alvor er det liten tvil om at kursene i Trafikkikkerhetshallen har en hensikt. 2-3 måneder etter kurset gir for eksempel nesten to tredjedeler av deltakerne (i begge målgrupper) toppkarakter til ”hallens konsept med synliggjøring av konsekvenser gjennom utstillinger og modeller”. Kun 4 av 450 deltakere plasserer seg på den ”dårlige” siden av skalaen (5-7). Også for kursutbytte og kurset i sin helhet er tilbakemeldingen overveiende positiv.

Evalueringen har ikke tatt mål av seg til å gå dypt inn i muligheten for forbedringer i kursopplegget. Likevel kan det nevnes to forhold som kanskje kan være aktuelle i eventuelle diskusjoner av kursinnholdet. I den svenske evalueringen ble det vist til at kunnskapsnivået på enkelte områder var svært høyt allerede før kursstart. Selv om denne evalueringen har dekket færre kunnskapsspørsmål tyder bl.a. noen av resultatene for visse sider ved bruk av bilbelte på at det samme er tilfellet også i Norge. I den grad det legges mye vekt på områder hvor kunnskapsnivået viser seg å være høyt kan det derfor være hensiktsmessig å prioritere i retning områder hvor nivået er lavere. Dette må imidlertid sees i sammenheng med hvilke områder som er særlig viktige for å redusere antall skadde og drepte i trafikken. Det andre poenget som også trekkes fram i den svenske evalueringen, gjelder kunnskap som kunne vært sammenstilt i et faktahefte som kan ligge i bilen. Dette gjelder spesielt informasjon om dekk, som ikke anvendes i den daglige bilbruk og som derfor lettere glemmes over enda lengre tidsrom.

Hovedtyngden av evaluering og forskning rundt trafikkikkerhetstiltak bygger på et effektperspektiv (se for eksempel *Effekt katalog for trafikkikkerhetstiltak*). I dette perspektivet anvendes ofte nytte-kostnadsanalyser av forholdet mellom tiltakenes budsjetter og den eventuelle reduksjon i antall ulykker som forekommer i tilknytning til tiltaket. Effektperspektivet er viktig og verdifullt fordi det bevarer fokus på det endelige målet i trafikkikkerhetsarbeidet – nullvisjonen. Likevel kan ikke all

trafikksikkerhetsforskning bygge på et slik perspektiv, både fordi det av metodiske og designmessige årsaker ofte vil være vanskelig å tilbakeføre eventuelle ulykkesreduksjoner til det en studerer og fordi det i arbeidet mot nullvisjonen er viktig å se flere, langsiktige veier til målet. Det dominerende effektperspektivet er best tilpasset evalueringer av tiltak rettet mot vegsystem og kjøretøy, slik også prioriteringene av tiltak som er gjennomgått i Effektkatalogen viser. Det er vanskeligere å beregne effekter av tiltak rettet mot trafikanter, som opplæring og informasjon, innenfor rammene av dette perspektivet. Først og fremst fordi menneskene spiller en større rolle i disse tiltakene. Noe forenklet kan vi si at det er lettere å telle biler eller måle fart på utbedrede strekninger enn det er å avdekke holdningsmønstre, vurdere deres betydning for atferd og knytte dette til ulykkesstatistikk. Videre har tiltak rettet mot trafikanter nødvendigvis også et mer langsiktig perspektiv hvor det ikke umiddelbart lar seg gjøre å måle endringer. Å påvirke trafikantferd gjennom holdnings- og kunnskapsrettet arbeid er oppgaver som ikke har et slutt punkt, til forskjell fra mange konkrete, fysiske eller kjøretøytekniske trafikksikkerhetstiltak. Dette gjør at opplærings- og informasjonstiltak gjerne havner nederst på listen i et nytte-kostnad regnestykke, dersom de i det hele tatt inkluderes (se f. eks. Elvik 1999).

Trafikksikkerhetshallen på Forus etterfølges nå av flere haller i Norge, og flere evalueringer vil etter hvert styrke dokumentasjonen av en slik innsats rettet mot føreropplæring. Denne evalueringen kan forhåpentligvis bidra ved å vise hvordan kursdeltakernes kunnskap, holdninger og selvrapporterte atferd i trafikken endres i stor grad og på flere områder etter besøket Trafikksikkerhetshallen. Disse endringene er riktige steg i retning den type trafikanter som nullvisjonen etterspør, og vurdert ut fra resultatene er derfor et slik tiltak etter vår mening et velkomment supplement i føreropplæringen både for førerkortkandidater og ansatte i bedrifter.

6 Referanser

- Berg, C. og Thesen, G. (2006). Skoleelevers holdninger og handlinger i Karmøytrafikken 2003-2005. IRIS rapport 2006/156, Stavanger.
- Berg, C. og Clausen, T.H. (2004). Trafikkundersøkelse i Karmøy kommune 2003. RF-rapport 2004/063, Stavanger.
- Clausen, T.H. (2003). Undersøkelse av handlinger og holdninger til trafikksikkerhet i Lillehammerregionen. RF-rapport 2003/256, Stavanger.
- Elvik, R. (1999). Bedre trafikksikkerhet i Norge. TØI rapport 446/1999. Oslo.
- Erke, A. og R. Elvik (2006). Effektkatalog for trafikksikkerhetstiltak. TØI rapport 851/2006. Oslo.
- Nyberg, A., Gregersen, N. P., Nolén, S. og I. Engstrøm (2004). Säkerhetshallar. En utvärdering. Väg- och transportforskningsinstitutet. Lindköping.

Vedlegg 1 Frekvensfordelinger bedriftskursdeltakerne

HVOR OFTE...

		Før	Etter
bruker du bilbelte når du sitter i framsetet?	Aldri	5	1
	Sjelden	4	2
	Av og til	2	3
	Ofte	17	16
	Alltid	188	194
	Total	216	216
kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 50 km/t fartsgrense?***	Aldri	9	14
	Sjelden	62	84
	Av og til	85	86
	Ofte	53	27
	Alltid	6	4
	Total	215	215
kontrollerer du at nakkestøtten gir hodet ditt støtte og beskyttelse?***	Aldri	27	8
	Sjelden	69	25
	Av og til	65	70
	Ofte	31	69
	Alltid	23	44
	Total	215	216
bruker du bilbelte når du bare skal en kort tur?	Aldri	8	5
	Sjelden	6	4
	Av og til	10	7
	Ofte	22	16
	Alltid	170	184
	Total	216	216
lar du barn under 12 år sitte i f..	Aldri	81	97
	Sjelden	58	61
	Av og til	56	42
	Ofte	18	10
	Alltid	2	2
	Total	215	212
kjører du 5-10 km/t for fort på veier med 90 km/t fartsgrense?*	Aldri	5	5
	Sjelden	13	18
	Av og til	59	75
	Ofte	110	104
	Alltid	27	13
	Total	214	215
er du bevisst på hvor du plasserer løse gjenstander i bilen?	Aldri	7	2
	Sjelden	24	13
	Av og til	53	51
	Ofte	80	95
	Alltid	50	55
	Total	214	216

sier du fra til personer som ikke bruker bilbelte?	Aldri	6	6
	Sjelden	9	5
	Av og til	23	21
	Ofte	54	49
	Alltid	123	135
	Total	215	216
kjører du hjem fra fest, selv om du har drukket alkohol?	Aldri	206	212
	Sjelden	5	3
	Av og til	1	0
	Ofte	0	0
	Alltid	4	0
	Total	216	215
kjører du forbi bilen foran selv om den overholder fartsgrensen?	Aldri	34	46
	Sjelden	82	91
	Av og til	83	70
	Ofte	15	8
	Alltid	1	0
	Total	215	215
snakker du i mobiltelefon mens du kjører (uten handsfree)?	Aldri	36	41
	Sjelden	83	97
	Av og til	72	61
	Ofte	18	12
	Alltid	5	3
	Total	214	214
bruker du bilbelte når du sitter i baksetet?	Aldri	10	3
	Sjelden	14	7
	Av og til	17	21
	Ofte	37	37
	Alltid	138	148
	Total	216	216
kjører du 10 km eller mer for fort på strekninger med liten trafikk?*	Aldri	8	15
	Sjelden	43	59
	Av og til	90	94
	Ofte	69	42
	Alltid	4	5
	Total	214	215
følger du trafikkstrømmen selv om det betyr at du bryter fartsgrensene?	Aldri	5	3
	Sjelden	24	28
	Av og til	48	59
	Ofte	101	91
	Alltid	37	33
	Total	215	214
sikrer du last i bagasjerommet?	Aldri	29	30
	Sjelden	54	65
	Av og til	62	47
	Ofte	42	50

	Alltid	29	22
	Total	216	214
sikrer du barn i bil i henhold til..	Aldri	1	1
	Sjelden	1	3
	Av og til	6	1
	Ofte	34	26
	Alltid	171	177
	Total	213	208

VENNLIGST TA STILLING TIL PÅSTANDENE NEDENFOR...

		Før Count	Etter Count
Gjenstander (cd'er, mobiltelefoner ol) som ligger løst i bilen kan gi store personskader ved en kollisjon	Helt enia	129	187
	Delvis enia	59	24
	Verken / eller	15	3
	Delvis uenia	11	1
	Helt uenia	1	0
	Total	215	215
Det er kun personer i framsetet som er pålagt å ha bilbeltet på	Helt enia	5	3
	Delvis enia	4	2
	Verken / eller	1	0
	Delvis uenia	3	2
	Helt uenia	203	208
	Total	216	215
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	Helt enia	10	8
	Delvis enia	31	26
	Verken / eller	22	21
	Delvis uenia	63	51
	Helt uenia	89	108
	Total	215	214
Piadekk er kun best på islaet underlaa	Helt enia	106	126
	Delvis enia	54	41
	Verken / eller	24	20
	Delvis uenia	16	10
	Helt uenia	14	18
	Total	214	215
Ved forbikjøring kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran	Helt enia	16	12
	Delvis enia	47	43
	Verken / eller	27	26
	Delvis uenia	39	46
	Helt uenia	86	88
	Total	215	215
Det er ikke alltid høv fart øker risikoen for trafikkulvkker	Helt enia	43	34
	Delvis enia	56	47
	Verken / eller	23	25
	Delvis uenia	33	47
	Helt uenia	57	60

	Total	212	213
Ulvkker skvldes ofte tilfeldigaheter	Helt enia	18	19
	Delvis enia	40	31
	Verken / eller	31	41
	Delvis uenia	63	65
	Helt uenia	60	57
	Total	212	213
Promillegrensen burde vært 0 for alle som ferdes i trafikken	Helt enia	112	108
	Delvis enia	22	32
	Verken / eller	19	15
	Delvis uenia	28	31
	Helt uenia	31	29
	Total	212	215
Det er greit å kjøre for fort for da skjerper en seg og blir ekstra oppmerksom	Helt enia	1	9
	Delvis enia	7	11
	Verken / eller	18	10
	Delvis uenia	33	17
	Helt uenia	157	167
	Total	216	214
Farten til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som lavere enn den faktisk er	Helt enia	99	137
	Delvis enia	64	41
	Verken / eller	29	16
	Delvis uenia	18	5
	Helt uenia	6	14
	Total	216	213
Om en har airbag i bilen er det ikke like viktig å ta på seg bilbelte	Helt enia	8	12
	Delvis enia	1	0
	Verken / eller	0	0
	Delvis uenia	7	4
	Helt uenia	199	199
	Total	215	215
Det bør være opp til passasjeren som sitter i baksetet om han/hun skal bruke bilbelte	Helt enia	5	5
	Delvis enia	10	8
	Verken / eller	6	6
	Delvis uenia	18	13
	Helt uenia	177	183
	Total	216	215
Om en kolliderer i 30 km/t. klarer en seg bra uten bilbelte	Helt enia	3	2
	Delvis enia	6	5
	Verken / eller	10	5
	Delvis uenia	25	32
	Helt uenia	172	171
	Total	216	215
Det er viktig at seteryggen alltid er i opprett posisjon når en kjører bil	Helt enia	103	160
	Delvis enia	46	25
	Verken / eller	40	10

Delvis uenia	19	6
Helt uenia	7	12
Total	215	213

To-punktselen i baksetet gir like god beskyttelse som tre-punktselen	Helt enia	0	5
	Delvis enia	10	4
	Verken / eller	21	8
	Delvis uenia	25	12
	Helt uenia	157	186
	Total	213	215

Dekk er sikre så lenge de har godkjent mønsterdybde	Helt enia	22	16
	Delvis enia	45	32
	Verken / eller	27	16
	Delvis uenia	59	69
	Helt uenia	62	81
	Total	215	214

Avstanden til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som kortere enn den faktisk er	Helt enia	59	66
	Delvis enia	54	26
	Verken / eller	44	41
	Delvis uenia	27	25
	Helt uenia	29	57
	Total	213	215

Å forstå hva ulike betegnelser på dekk betyr er viktig for trafiksikkerheten	Helt enia	57	73
	Delvis enia	63	68
	Verken / eller	49	41
	Delvis uenia	30	20
	Helt uenia	16	12
	Total	215	214

Det er stor sannsynlighet for å bli skadd i trafikken	Helt enia	82	56
	Delvis enia	55	62
	Verken / eller	30	41
	Delvis uenia	34	34
	Helt uenia	14	19
	Total	215	212

I HVOR STOR GRAD HAR KURSET LÆRT DEG NOE NYTT PÅ FØLGENDE OMRÅDER...

	1-Svært stor	2	3	4	5	6	7- Ikke i det hele tatt	Total
Bilbelte	75	45	27	15	9	15	28	214
Dekk	37	33	53	37	25	16	14	215
Last	85	65	31	11	11	5	7	215
Hode-/ryggstøtte	83	66	29	10	7	9	9	213
Airbag	74	54	35	24	4	7	15	213
Fart	57	47	47	25	12	9	17	214
Promillekjøring	49	22	23	28	12	24	56	214

I HVOR STOR GRAD HAR DU ENDRET ATFERD PÅ FØLGENDE OMRÅDER ETTER KURSET...

	1-Svært stor	2	3	4	5	6	7- Ikke i det hele tatt	Total
Bilbelte	29	27	18	12	8	15	104	213
Dekk	16	19	40	23	17	36	59	210
Last	43	51	41	28	23	16	11	213
Hode-/ryggstøtte	51	43	45	29	16	11	19	214
Airbag	37	27	26	25	17	22	57	211
Fart	25	25	33	39	26	21	44	213
Promillekjøring	25	9	9	14	9	11	134	211

HVORDAN VIL DU VURDERE...

	1-Svært bra	2	3	4	5	6	7- Svært dårlig	Total
... ditt utbytte av kurset?	110	50	35	10	7	0	1	213
... kursets relevans for dine kjørevaner?	60	59	47	25	10	9	3	213
... hallens konsept med synliggjøring av konsekvenser gjennom utstillinger og modeller?	127	67	16	2	0	0	1	213
... kursleders evne til å formidle erfaringer og kunnskap?	114	80	16	2	1	0	1	214
... kurset i sin helhet?	112	75	22	3	1	0	1	214

Vedlegg 2 Frekvensfordelinger førerkortkandidatene

VENNLIGST TA STILLING TIL PÅSTANDENE NEDENFOR...

		rett før	rett etter	2-3 mnd etter
Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen så fremt trafikkforholdene gjør det mulig	Helt enig	40	15	18
	Delvis enig	83	42	45
	Verken / eller	35	15	18
	Delvis uenig	45	50	40
	Helt uenig	37	117	117
	Total	240	239	238
Gjenstander (cd'er, mobiltelefoner ol) som ligger løst i bilen kan gi store personskader ved en kollisjon	Helt enig	113	216	224
	Delvis enig	67	7	12
	Verken / eller	34	2	0
	Delvis uenig	22	5	1
	Helt uenig	5	11	2
	Total	241	241	239
Det er kun personer i framsetet som er pålagt å ha bilbeltet på	Helt enig	4	7	3
	Delvis enig	2	3	2
	Verken / eller	4	2	1
	Delvis uenig	3	1	4
	Helt uenig	227	228	227
	Total	240	241	237
Det er mange trafikkregler som ikke kan overholdes hvis det skal være flyt i trafikken	Helt enig	13	14	6
	Delvis enig	38	25	29
	Verken / eller	65	43	36
	Delvis uenig	51	50	62
	Helt uenig	65	103	101
	Total	232	235	234
Piggdekk er kun best på islagt underlag	Helt enig	81	88	105
	Delvis enig	64	64	60
	Verken / eller	43	53	40
	Delvis uenig	31	19	21
	Helt uenig	17	13	13
	Total	236	237	239
Ved forbikjøring kan det av og til være nødvendig å kjøre for nær bilen foran	Helt enig	10	7	10
	Delvis enig	40	27	26
	Verken / eller	64	51	44
	Delvis uenig	56	48	44
	Helt uenig	67	105	111
	Total	237	238	235
Det er ikke alltid høy fart øker risikoen for trafikkulykker	Helt enig	53	42	37
	Delvis enig	62	37	52
	Verken / eller	32	26	28
	Delvis uenig	51	44	48

	Helt uenig	39	91	72
	Total	237	240	237
Ulykker skyldes ofte tilfældigheter	Helt enig	23	23	27
	Delvis enig	59	42	38
	Verken / eller	72	58	57
	Delvis uenig	56	56	63
	Helt uenig	25	55	54
	Total	235	234	239
Det spiller ingen rolle om en kjører 5-10 km/t for fort på veier med 50 km/t fartsgrense	Helt enig	14	11	5
	Delvis enig	27	15	14
	Verken / eller	37	16	17
	Delvis uenig	72	55	53
	Helt uenig	89	143	150
	Total	239	240	239
Promillegrensen burde vært 0 for alle som ferdes i trafikken	Helt enig	101	125	130
	Delvis enig	40	29	28
	Verken / eller	42	40	27
	Delvis uenig	30	18	26
	Helt uenig	23	27	27
	Total	236	239	238
Det er greit å kjøre for fort for da skjerper en seg og blir ekstra oppmerksom	Helt enig	3	2	1
	Delvis enig	7	1	1
	Verken / eller	28	13	10
	Delvis uenig	44	22	30
	Helt uenig	157	203	197
	Total	239	241	239
Farten til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som lavere enn den faktisk er	Helt enig	106	116	133
	Delvis enig	55	57	59
	Verken / eller	55	39	26
	Delvis uenig	7	9	5
	Helt uenig	13	15	13
	Total	236	236	236
Om en har airbag i bilen er det ikke like viktig å ta på seg bilbelte	Helt enig	17	17	10
	Delvis enig	6	4	1
	Verken / eller	7	2	2
	Delvis uenig	10	4	4
	Helt uenig	198	213	222
	Total	238	240	239
Det bør være opp til passasjeren som sitter i baksetet om han/hun skal bruke bilbelte	Helt enig	13	12	4
	Delvis enig	8	4	5
	Verken / eller	16	11	8
	Delvis uenig	34	14	18
	Helt uenig	168	200	204
	Total	239	241	239
Om en kolliderer i 30 km/t, klarer en seg bra uten bilbelte	Helt enig	7	1	1
	Delvis enig	7	3	2

	Verken / eller	21	7	11
	Delvis uenig	45	23	36
	Helt uenig	157	202	189
	Total	237	236	239
Det er viktig at seteryggen alltid er i opprett posisjon når man kjører bil	Helt enig	94	183	166
	Delvis enig	60	30	40
	Verken / eller	59	13	18
	Delvis uenig	15	6	7
	Helt uenig	13	9	6
	Total	241	241	237
To-punktselen i baksetet gir like god beskyttelse som tre-punktselen	Helt enig	13	11	4
	Delvis enig	10	7	4
	Verken / eller	88	34	31
	Delvis uenig	39	18	22
	Helt uenig	80	171	177
	Total	230	241	238
Dekk er sikre så lenge de har godkjent mønsterdybde	Helt enig	48	60	73
	Delvis enig	65	70	77
	Verken / eller	86	74	50
	Delvis uenig	18	16	22
	Helt uenig	18	18	10
	Total	235	238	232
Det spiller ingen rolle om en kjører 5-10 km/t for fort på veier med 90 km/t fartsgrense	Helt enig	31	15	17
	Delvis enig	71	39	46
	Verken / eller	37	30	19
	Delvis uenig	42	27	38
	Helt uenig	59	129	114
	Total	240	240	234
Avstanden til et imøtekommende kjøretøy oppfattes ofte som kortere enn den faktisk er	Helt enig	75	90	80
	Delvis enig	51	49	50
	Verken / eller	70	57	53
	Delvis uenig	25	16	16
	Helt uenig	19	28	36
	Total	240	240	235
Å forstå hva ulike betegnelser på dekk betyr er viktig for trafiksikkerheten	Helt enig	62	78	89
	Delvis enig	59	62	63
	Verken / eller	88	75	60
	Delvis uenig	16	15	8
	Helt uenig	11	9	14
	Total	236	239	234
Det er stor sannsynlighet for å bli skadd i trafikken	Helt enig	82	110	83
	Delvis enig	75	67	67
	Verken / eller	49	39	49
	Delvis uenig	25	16	28
	Helt uenig	7	7	7
	Total	238	239	234

HVOR OFTE...		rett før	2-3 mnd etter
braker du bilbelte når du sitter i framsetet?	Aldri	0	0
	Sjelden	0	0
	Av og til	3	4
	Ofte	26	13
	Alltid	212	215
	Total	241	232
kontrollerer du at nakkestøtten gir hodet ditt støtte og beskyttelse?	Aldri	66	31
	Sjelden	71	56
	Av og til	62	69
	Ofte	28	46
	Alltid	15	33
	Total	242	235
sier du som passasjer fra til fører som kjører for fort?	Aldri	21	13
	Sjelden	46	34
	Av og til	79	68
	Ofte	57	67
	Alltid	38	53
	Total	241	235
braker du bilbelte når du bare skal en kort tur?	Aldri	2	1
	Sjelden	10	6
	Av og til	18	11
	Ofte	55	41
	Alltid	157	176
	Total	242	235
ber du om å få gå av dersom du er utrygg som passasjer?	Aldri	68	54
	Sjelden	71	58
	Av og til	30	34
	Ofte	32	34
	Alltid	36	55
	Total	237	235
sier du fra til personer som ikke braker bilbelte?	Aldri	19	13
	Sjelden	39	24
	Av og til	56	47
	Ofte	64	59
	Alltid	60	90
	Total	238	233
sitter du på med noen hjem fra fest, selv om fører har drukket alkohol?	Aldri	201	213
	Sjelden	27	14
	Av og til	10	5
	Ofte	0	1
	Alltid	3	1
	Total	241	234
braker du bilbelte når du sitter i baksetet?	Aldri	1	1

Sjelden	5	3
Av og til	13	7
Ofta	33	27
Alltid	190	197
Total	242	235

I HVOR STOR GRAD HAR KURSET LÆRT DEG NOE NYTT OM...

<i>Rett etter kurset</i>	1-Svært stor	2	3	4	5	6	7- Ikke i det hele tatt	Total
Bilbelte	143	38	30	13	10	4	2	240
Dekk	36	36	38	33	12	23	60	238
Last	113	46	36	20	11	6	9	241
Hode-/ryggstøtte	156	41	26	7	3	3	2	238
Airbag	153	53	22	8	3	1	0	240
Fart	149	49	23	5	8	3	2	239
Promillekjøring	31	28	36	30	13	23	75	236
<i>2-3 mnd etter</i>								
Bilbelte	124	39	24	20	11	11	5	234
Dekk	33	27	45	42	21	29	36	233
Last	83	43	45	30	21	6	4	232
Hode-/ryggstøtte	109	56	34	16	10	5	3	233
Airbag	102	58	33	25	6	5	5	234
Fart	139	52	17	11	3	9	3	234
Promillekjøring	61	35	56	41	16	9	15	233

I HVOR STOR GRAD HAR DU ENDRET ATFERD PÅ FØLGENDE OMRÅDER ETTER KURSET

	1-Svært stor	2	3	4	5	6	7- Ikke i det hele tatt	Total
Bilbelte	83	23	23	15	8	22	65	239
Dekk	27	12	37	42	13	15	89	235
Last	49	45	36	38	15	13	41	237
Hode-/ryggstøtte	62	41	42	34	21	12	22	234
Airbag	53	43	38	26	23	15	37	235
Fart	81	44	27	25	16	15	31	239
Promillekjøring	74	26	21	25	12	13	65	236

HVORDAN VIL DU VURDERE...

<i>Rett etter kurset</i>	1- Svært bra	2	3	4	5	6	7- Svært dårlig	Total
... ditt utbytte av kurset?	153	47	31	7	2	1	0	241
... hallens konsept med synliggjøring av konsekvenser gjennom utstillinger og modeller?	178	46	13	2	0	0	0	239
... kursleders evne til å formidle erfaringer og kunnskap?	174	47	14	2	2	0	0	239
... kurset i sin helhet?	152	57	20	5	3	0	0	237
<i>2-3 mnd etter</i>								
... ditt utbytte av kurset?	120	60	33	15	5	2	2	237
... hallens konsept med synliggjøring av konsekvenser gjennom utstillinger og modeller?	151	57	19	7	1	2	0	237
... kursleders evne til å formidle erfaringer og kunnskap?	114	75	31	11	4	1	0	236
... kurset i sin helhet?	108	76	28	20	4	1	0	237