



TURUN YLIOPISTO

Unga bilförare i ett hierarkiskt perspektiv

Via Nordica 2008

**M. Peräaho
Åbo universitet, Finland**



Denna presentation strävar till att...

- ge en kort översikt över olycksbilden för unga förare, samt
- relatera denna bild till teorin om förarbeteendets hierarkiska uppbyggnad

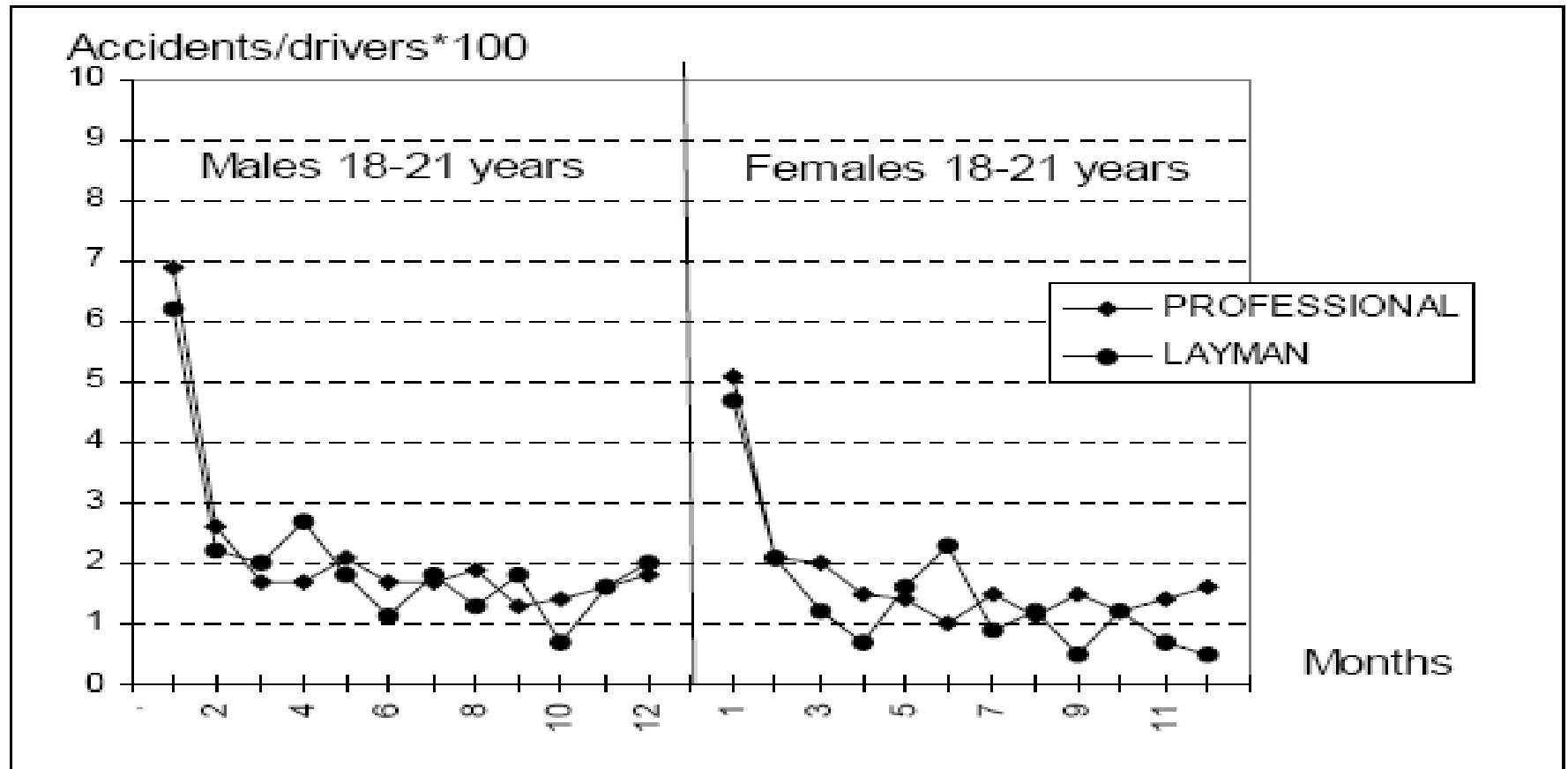


Olycksrisken för nyblivna förare sjunker kraftigt under de första månaderna för att sedan stabiliseras

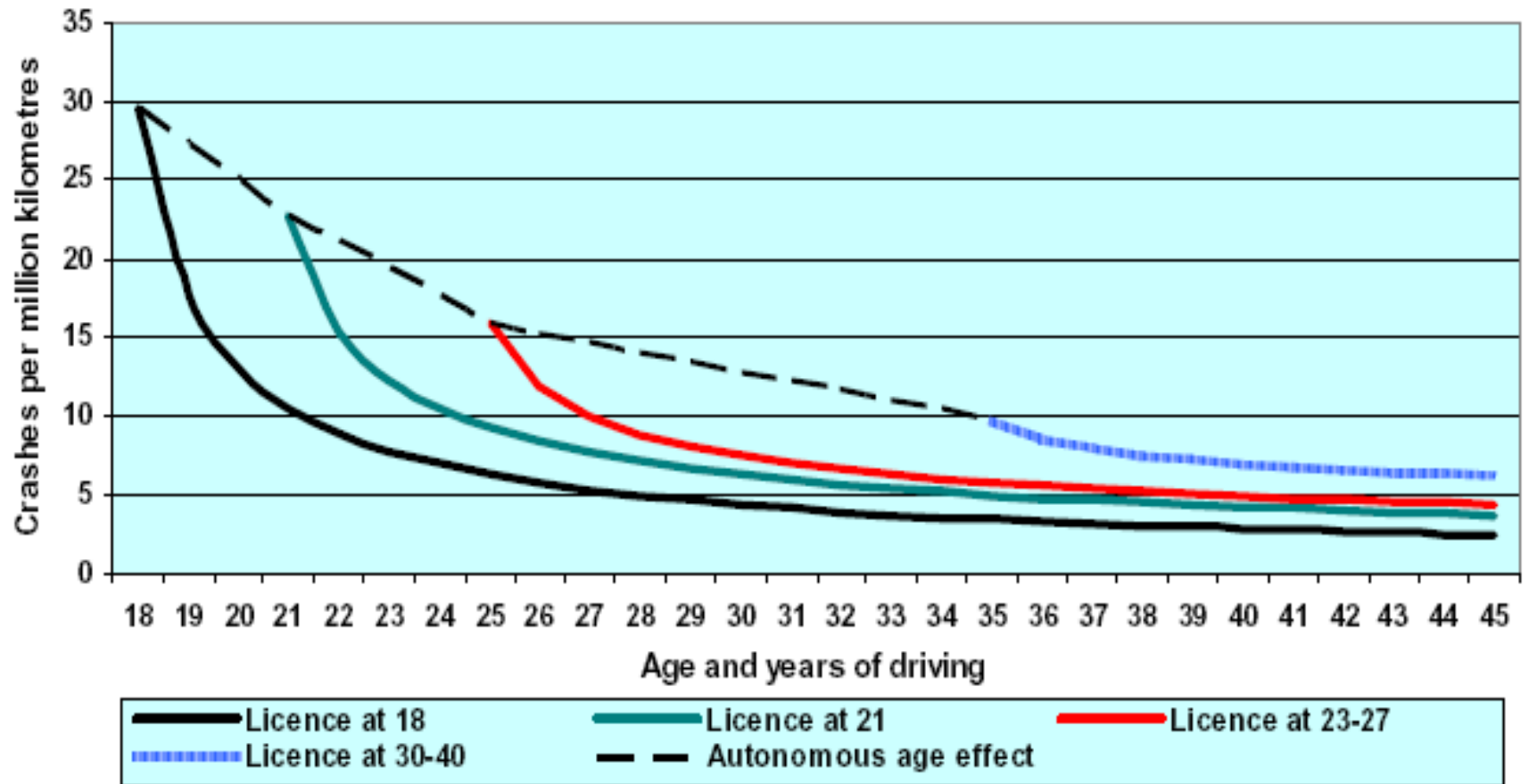
- Ökad erfarenhet, kunskap
 - störst effekt på mindre allvarliga olyckor
 - avstånd, bilens dimensioner osv.
 - automatisering av uppgifter
 - > möjliggör effektivare delad uppmärksamhet
- Ålder
 - störst effekt på allvarliga olyckor
 - ju äldre körkortsålder, desto lägre initial risknivå
 - mognad, färre "extra motiv" för bilkörningen



Olyckor (av alla typer) under 12 månader / 100 förare



Laapotti, Keskinen, Hatakka, Peräaho, Salo, Katila:
Basic driver training, EU Project Final report (2003)





Kön - den tredje variabeln!

Unga män klarar körprovet i första försöket oftare än unga kvinnor (Finland: 86% vs. 81%)

Unga män klarar sig igenom bilskolan i genomsnitt med färre antal lektioner

Ändå har unga män betydligt fler och allvarigare trafikolyckor!

- Skillnaden består även om man beaktar det faktum att män i genomsnitt kör mera (bild 13)



Systematiska skillnader män / kvinnor i alla åldersgrupper:

- lägre initial olycksnivå för kvinnor
- män har fortgående högre olycksrisk
- männens olyckor är allvarligare
- men: skillnader också inom könen: unga har mer och allvarligare olyckor än äldre förare av samma kön

Attityd- och beteendeskilnader redan före körkortsåldern
(t ex. Hatakka 1998, Waylen & McKenna, 2002)

OBS: är generaliseringar och gäller inte alla män och kvinnor!



Trafikbeteendets hierarki (Keskinen 1996, 2002)

SAMHÄLLET OCH DESS NORMER

(IV) LIVSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÅL
bilens betydelse, självkontroll, hälsa, livssituation,
normer, identitet, grupptillhörighet etc.

(III) RESANDE OCH SAMMANHANG
syfte, omgivning, val av socialt sammanhang
etc. = "strategisk nivå"

(II) OLIKA TRAFIKSITUATIONER
förstå och klara de situationer man ställs
inför, regler etc. = "taktisk nivå"

(I) MANÖVRERING
kontroll av bilen, fart, växling, broms etc.
= "operativ nivå"

modifieras främst
genom ålder och
mognad

modifieras främst
genom erfarenhet



Alla nivåer behövs, interagerar och påverkar varandra i en och samma körsituation.

T.ex.: Hur stor lust man än har att köra (nivå IV), så kan man inte göra det om man inte vet hur en bil fungerar (nivå I)

Och även om man vet hur bilen fungerar, så måste man lära sig att omsätta kunskapen i praktiken (nivå II) osv, osv...

Men: de "högre" nivåerna är avgörande!

- där finns motiven och drivkraften för beteendet
- de avgör i slutändan hur (tryggt eller otryggt) färdigheterna från de "lägre" nivåerna används!



Samma kunskapsnivå (t.ex. förmåga att hantera bilen) kan användas alltefter egna motiv

- köra säkerhetsorienterat eller
- köra för fort, alkohol, utmäta bilens eller vägens säkerhet osv.

De högre nivåernas betydelse syns tydligt i unga förares allvarliga olyckor

- män negativt / kvinnor positivt



Unga män och unga kvinnor är olika som bilförare:

1. Antal och typ av olyckor
2. Hur mycket och var de kör
3. Tilltro till de egna färdigheterna
4. Attityder

(resultat från studier vid Åbo universitet)

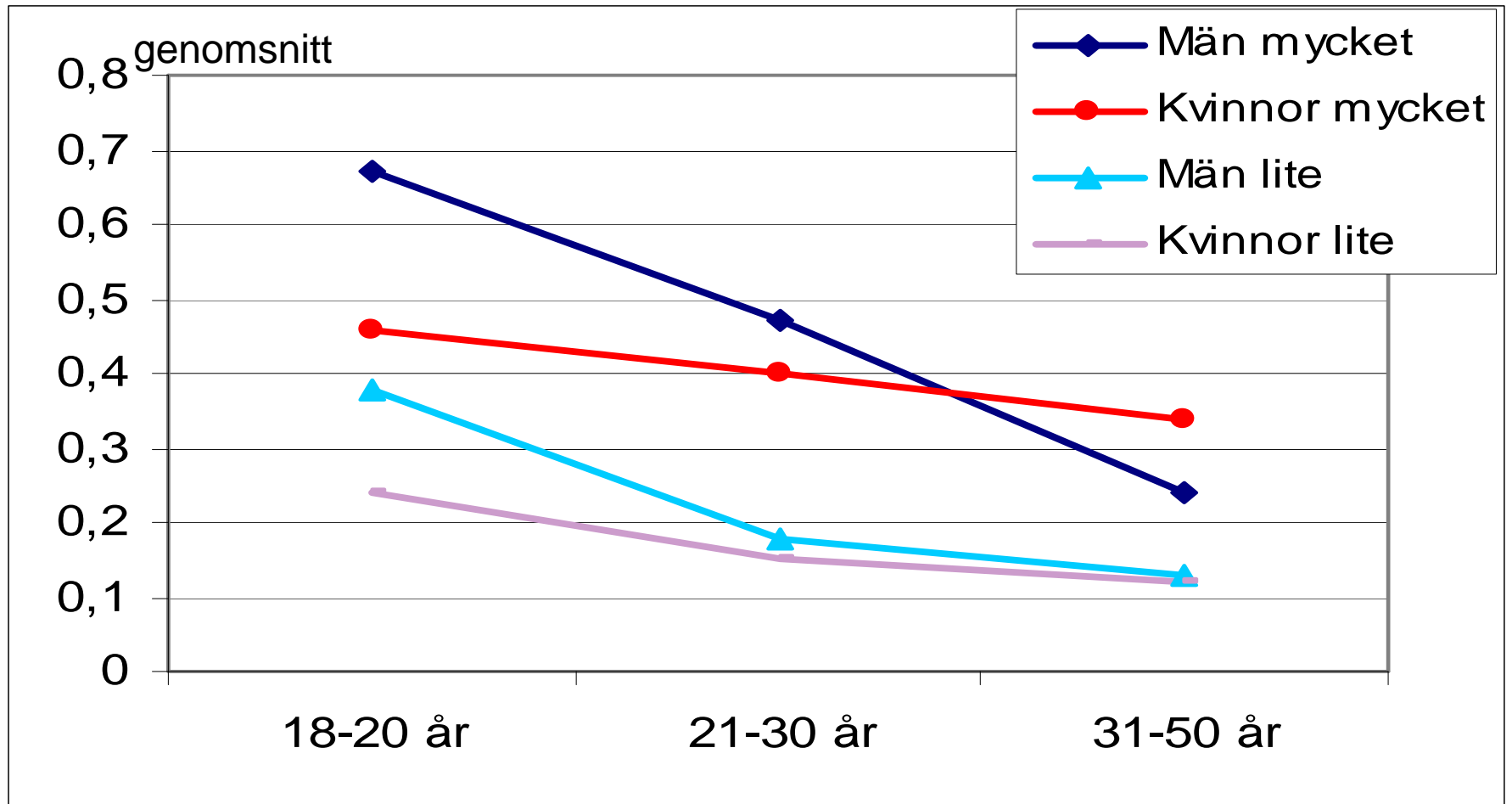


1

Antal och typ av olyckor



Trafikolyckor i genomsnitt / körsträcka





Typisk olycka (ej dödsolycka):

- kvinnor: backningsolycka (ca 30% / ca 20%)
- män: påkörning bakifrån (ca 30% / ca 25%)

Typisk dödsolycka för unga män: singelolycka

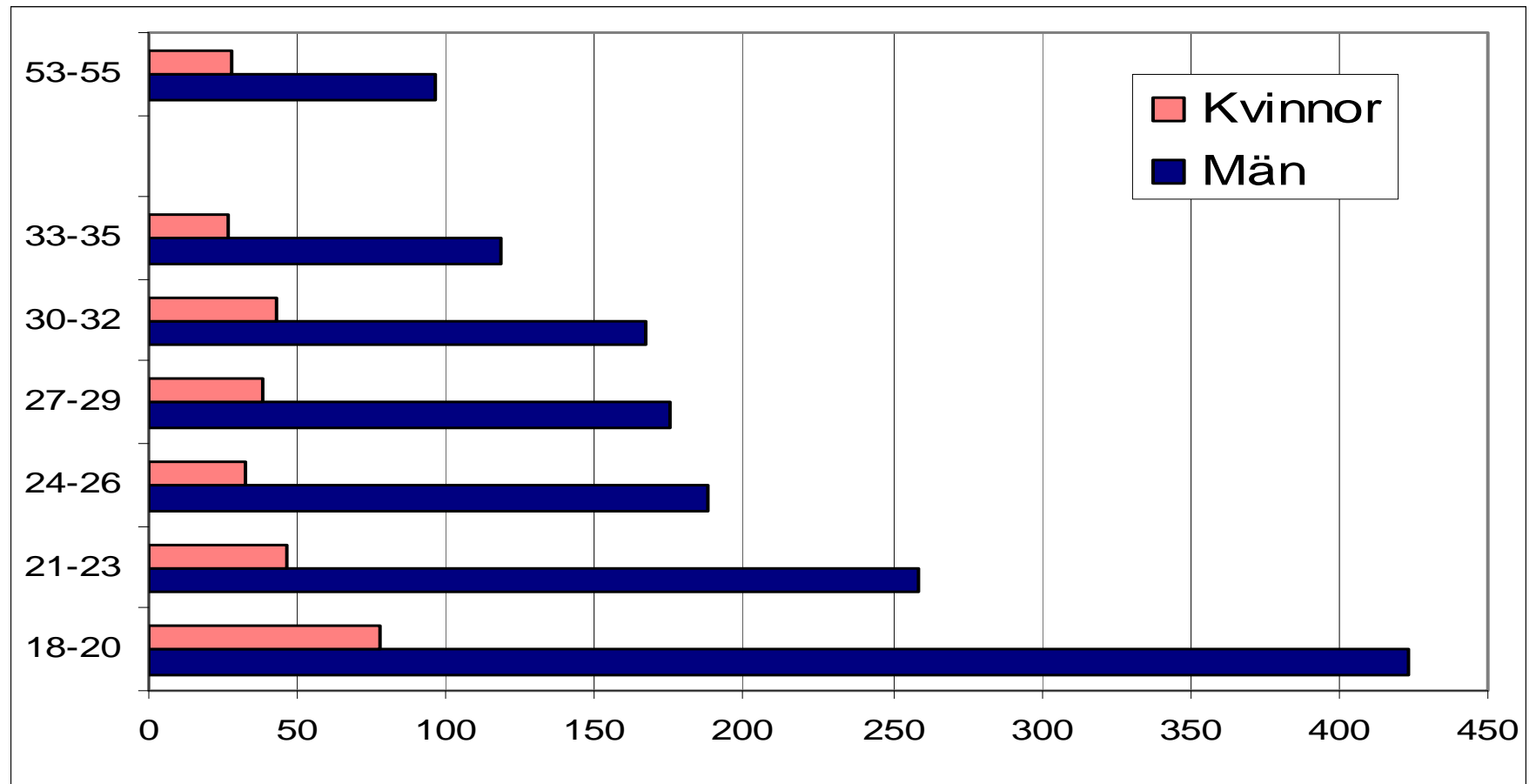
- alkohol, helger, kvällstid, hög hastighet, kamratträck
- "extra motiv"
 - > vill visa hur skicklig man är (ofta omedvetet)

Typisk dödsolycka för unga kvinnor: kollision

- fordonshantering
- halt väglag
- färre "extra motiv"

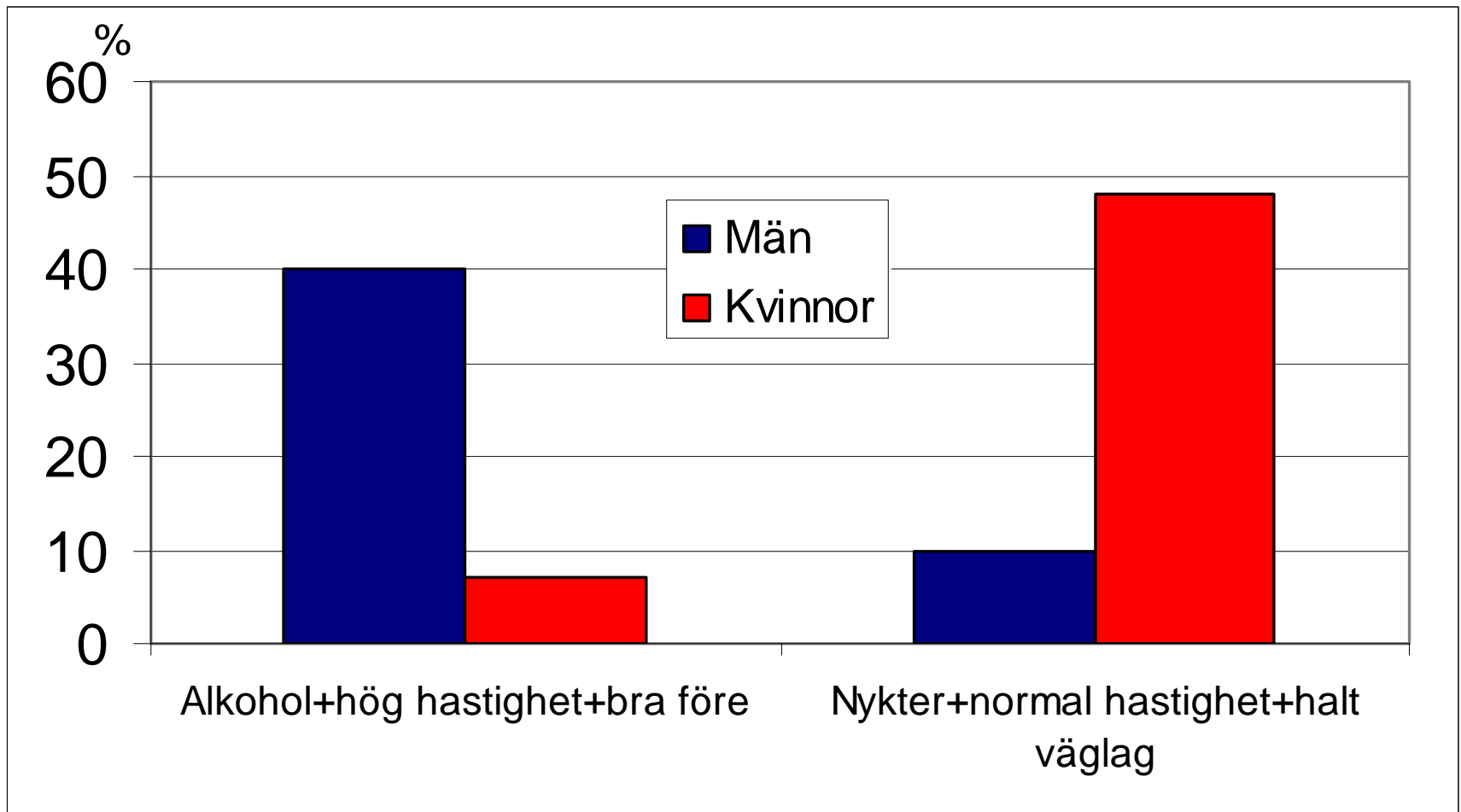


Huvudansvariga bilförare enl. kön och ålder som omkommit i en bilolycka 1991-2004





Bakgrundsfaktorer i dödsolyckor där en ung förare förlorat kontrollen över bilen



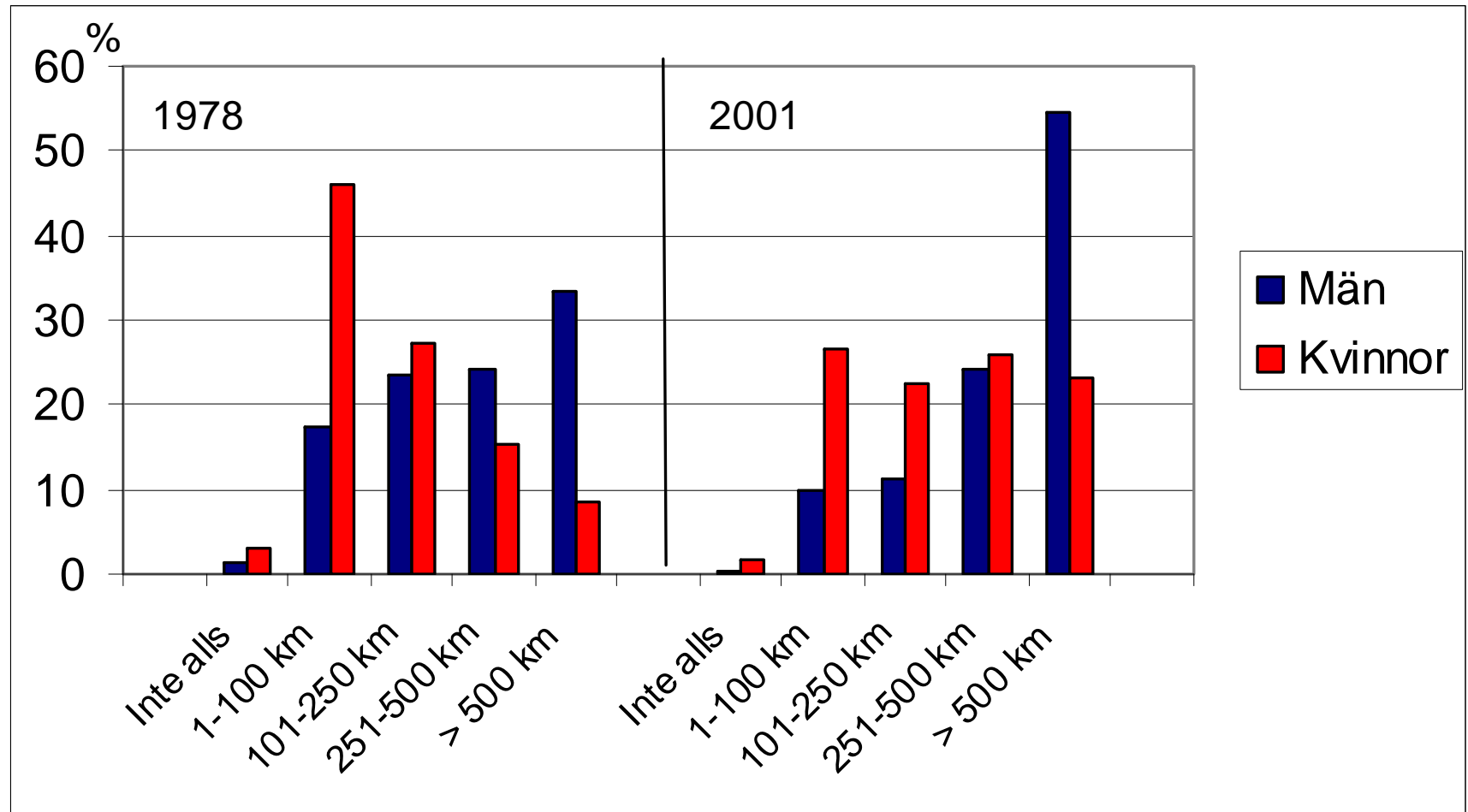


2

Hur mycket och var man kör

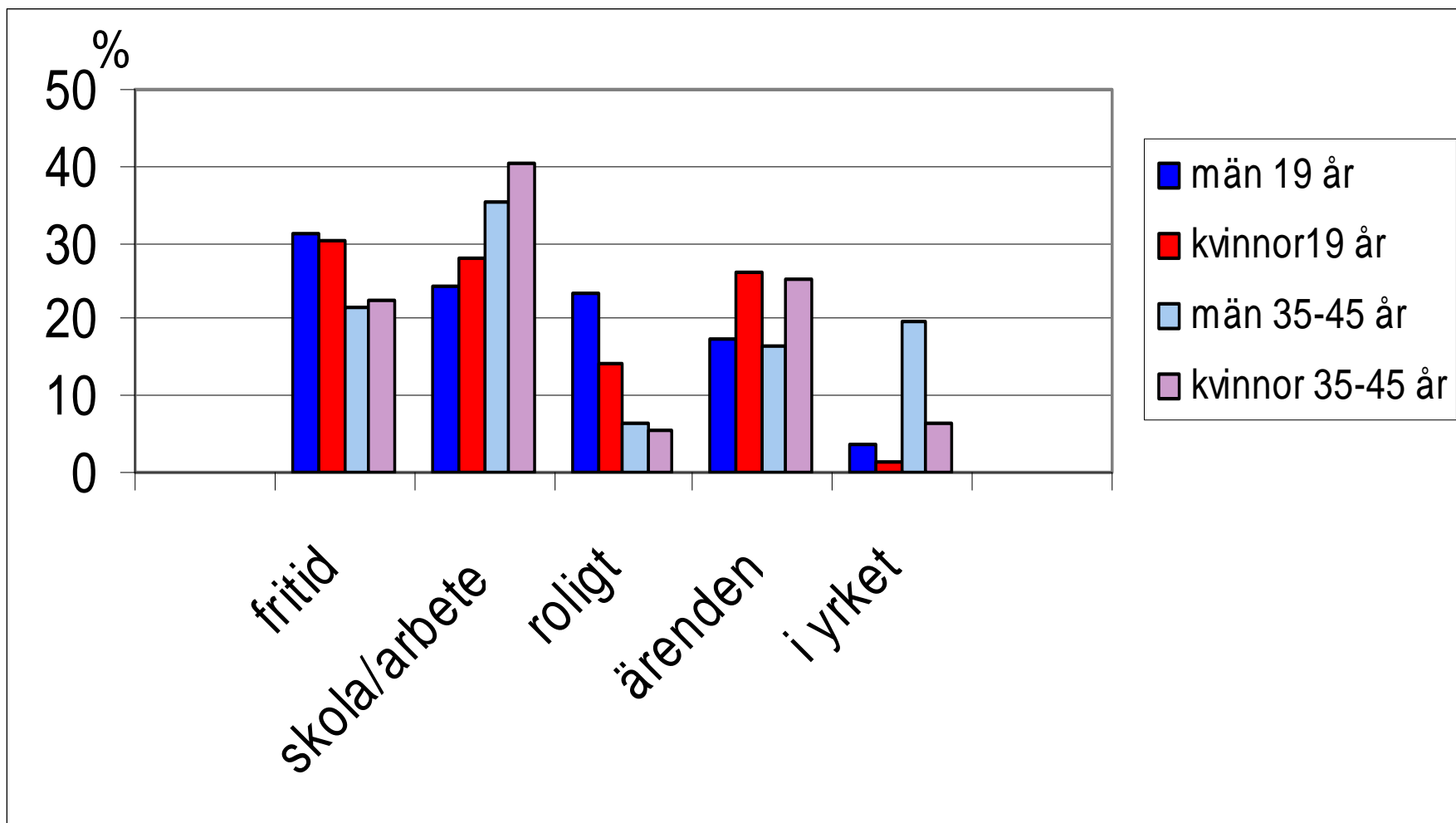


Körkilometer / månad (jämförelse 1978 och 2001)





Vad använder olika kategorier av förare bilen till?



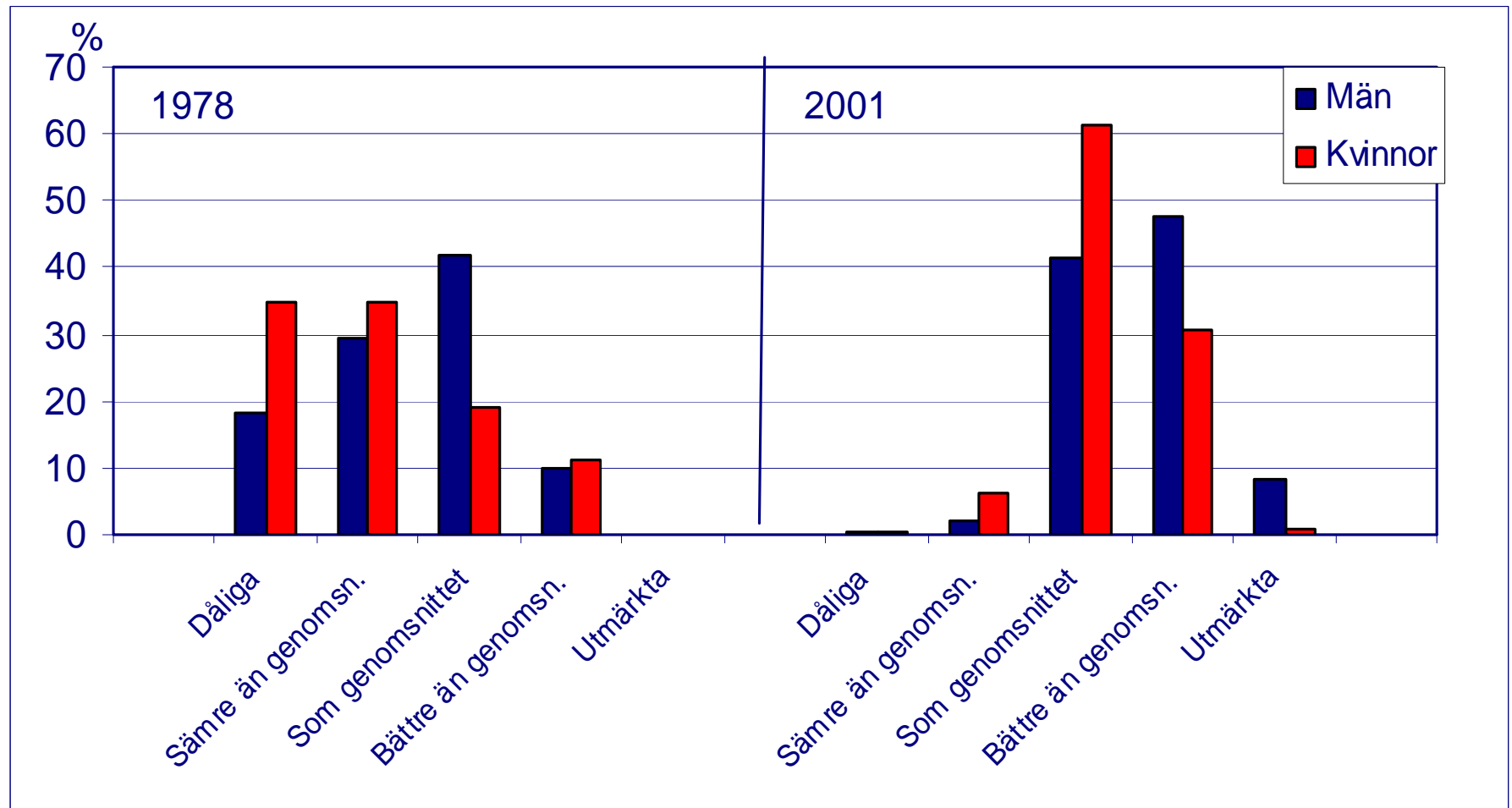


3

Tilltro till egna färdigheter



Bedömning av egna färdigheter för bilkörning (1978 / 2001)



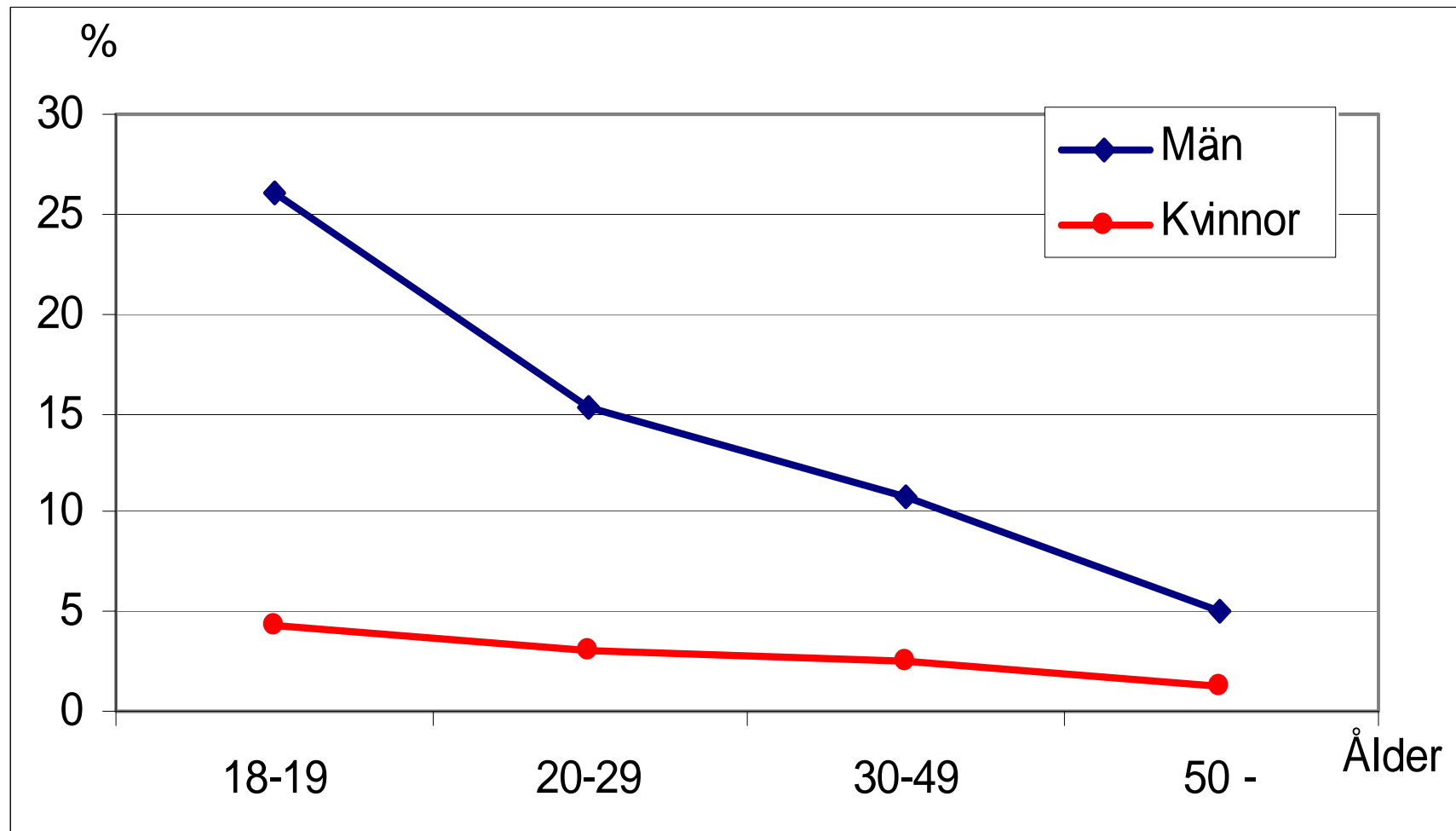


4

Attityder till regler och förseelser



Antalet trafikförseelser / antalet körkort (1997)





Trafikförseelser / förare i relation till hur mycket de kör

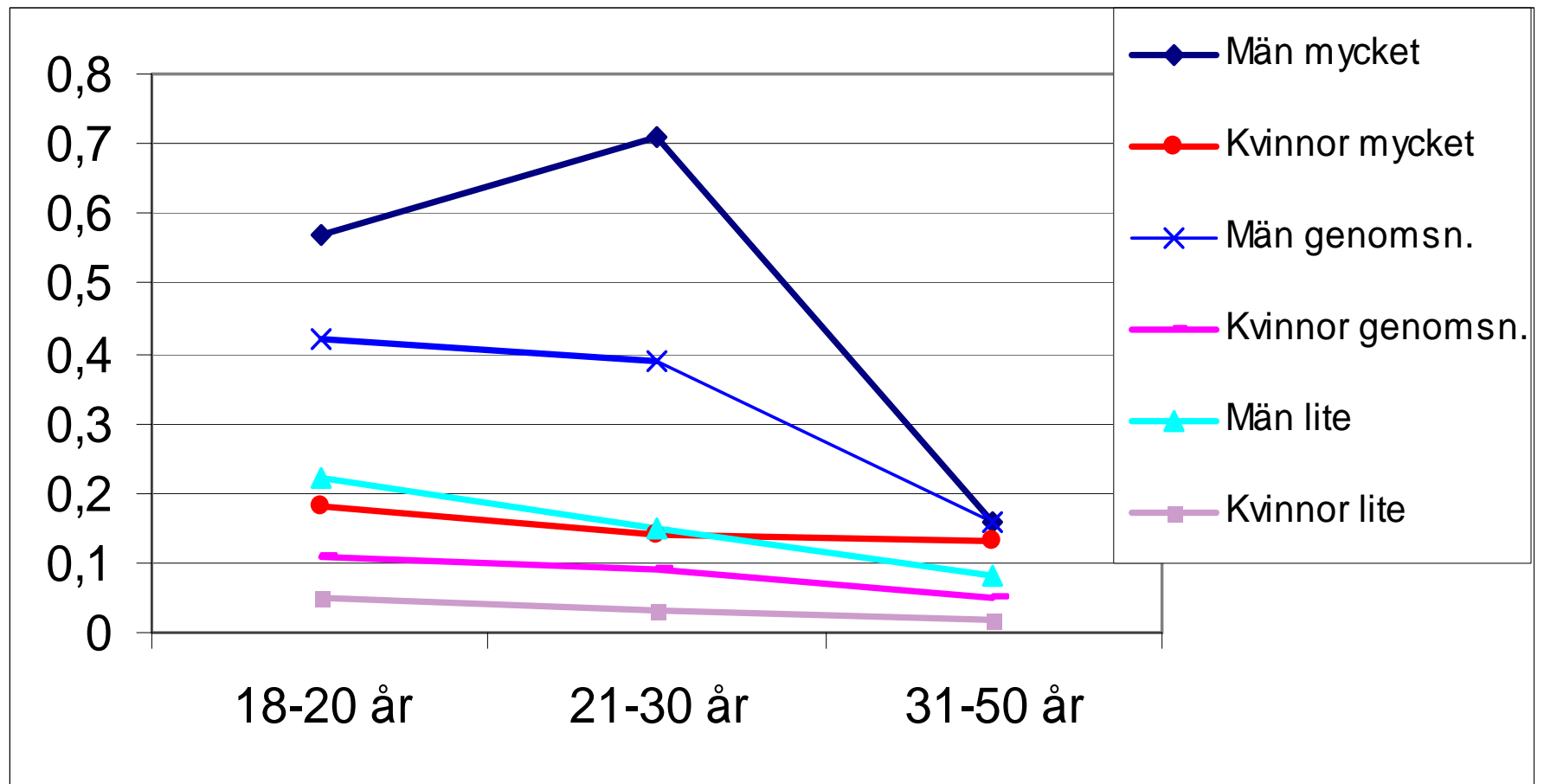
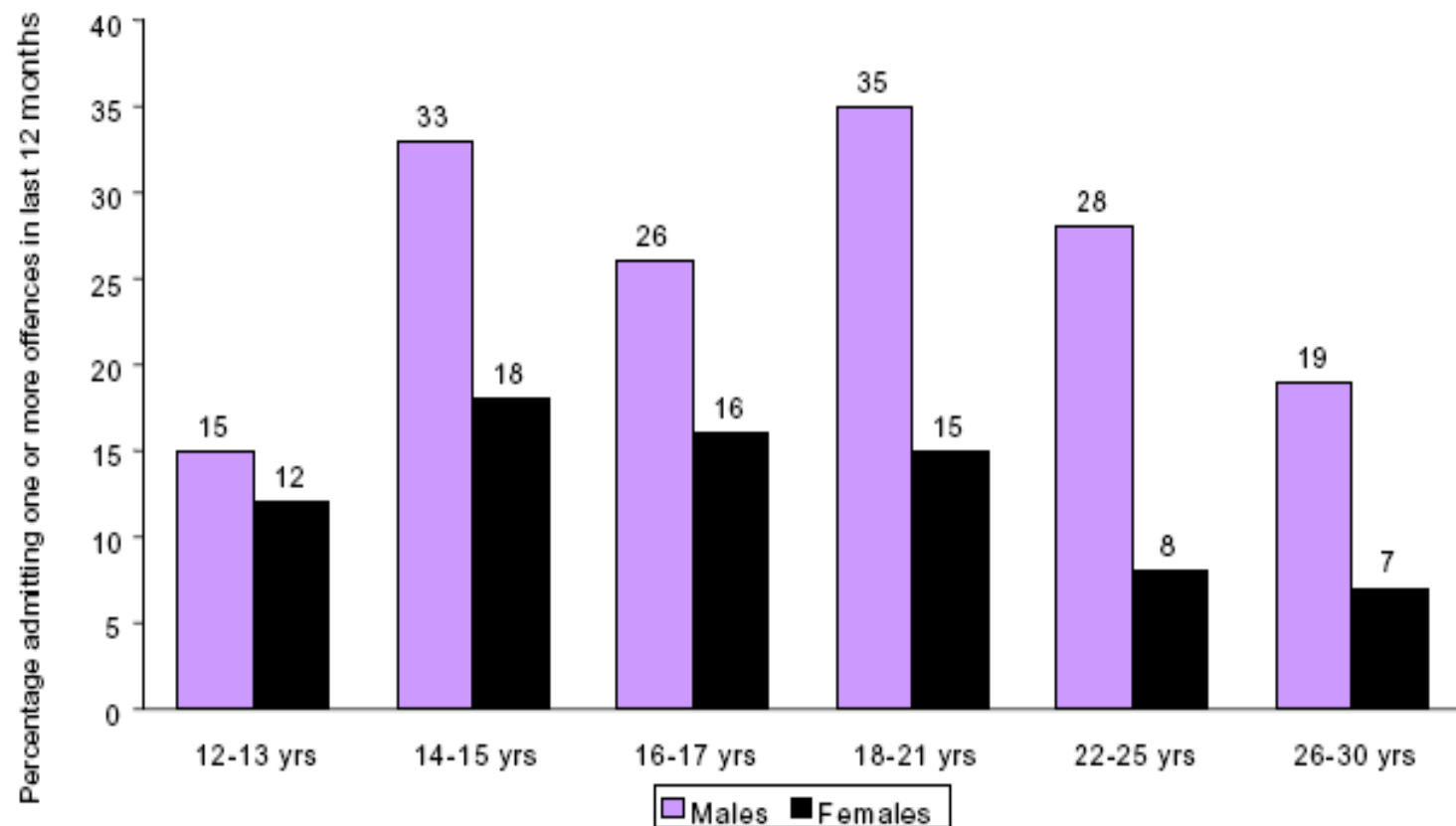




Figure 2.1: Proportion of young people who admitted committing any offence in the last 12 months



Notes:

1. Source: Flood Page *et al* (2000)



Generellt kan alltså sägas att...

Unga kvinnor är mera säkerhetsorienterade, men

- har ofta problem på de "lägre" nivåerna i hierarkin
 - olyckorna dock i allmänhet ej lika allvarliga

Alltför många unga män har problem på de "högre" nivåerna

- bilkörningen har olika mening för unga män och kvinnor
 - unga män kör oftare för nöjes skull, oplanerat
 - alltför hög tilltro till de egna färdigheterna
 - "extra motiv" ofta inblandade
 - dessa går ofta före säkerhetsmotiven



Med andra ord:

“If the motivational level fails to produce a safe strategy for driving, no level of vehicle handling [skills] is high enough to compensate for this lack of safety orientation and to produce a safe output“

Hatakka, Keskinen, Gregersen, Glad & Hernetkoski: From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education, Transportation research 5 (1), 2002

”Att vara skicklig på att hantera sitt fordon i trafiken är viktigt - men skickliga förare är inte nödvändigtvis säkra förare. Resultatet beror på **hur** och **till vad** skickligheten används”

Gregersen: Nasjonal konferanse om føreropplæring og førerprover, 2006



TURUN YLIOPISTO

TACK !

Martti Peräaho
Åbo universitet
Psykologiska institutionen
Trafikforskning
2014 Åbo, Finland
mapera@utu.fi