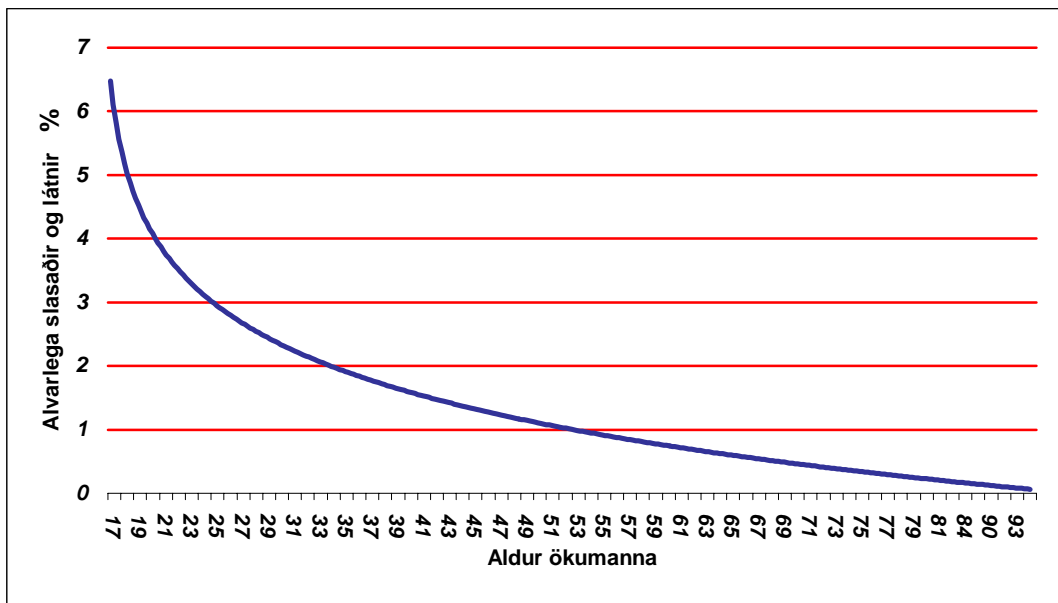




Ungir ökumenn

Yfirlit yfir ráðstafanir til að fækka slysum



Aldur alvarlega slasaðra og látinna öku­manna á Íslandi 1992-1999 (N=1232)

Nóvember 2000

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Stofnuð: 1996

Nefndarmenn:
Símon Sigvaldason
Rögnvaldur Jónsson
Jón Baldursson

Framkvæmdastjóri:
Ágúst Mogensen

Sérrit nr. 1

Ungir ökumenn: Yfirlit yfir ráðstafanir til að fækka slysum, (2000). Reykjavík:
Rannsóknarnefnd umferðarslysa.

Höfundur: Ágúst Mogensen

Rannsóknarnefnd umferðarslysa
Borgartúni 33, 150 Reykjavík
Sími 562 2000
Fax 562 7500
rannsoknarnefnd@umferd.is
agust@umferd.is

Efnisyfirlit

	bls.
Formáli.....	4
1 Áfengiskaupaaldur.....	5
2 Áfengismagn í blóði ökumanna.....	5
3 Ökuréttindi.....	5
3.1 Ökuréttindaaldur.....	5
3.2 Lengra tímabil æfingaaksturs.....	8
3.3 Stigskipt ökuréttindi.....	8
3.4.1 Mat og árangur stigskiptra ökuréttinda.....	10
4 Námskeið og þjálfun.....	10
4.1 Nám í ökuskóla.....	10
4.2 Þjálfun í akstri við erfiðar aðstæður.....	11
4.3 Þjálfun í skynjun hættu í akstri.....	11
5 Forvarnir í nærsamfélaginu, foreldrar og vinahópurinn.....	12
6 Herferðir í fjölmiðlum og auglýsingar.....	12
Heimildir.....	14

Formáli

Fram hefur komið í skýrslum Rannsóknarnefndar umferðarslysa um banaslys í umferðinni, að hlutdeild ungra ökumanna í umferðarslysum er meiri en ætla mætti miðað við hlutdeild þeirra í umferðinni. Þessu er svipað hagað þegar litið er til annarra landa og hefur í þessu ljósi víða verið gripið til sérstakra ráðstafana varðandi unga ökumenn í umferðinni. Í þessari skýrslu er gerð grein fyrir niðurstöðum erlendra matsrannsókna á árangri ráðstafanna sem gripið hefur verið til varðandi þennan hóp ökumanna.

Í framsetningu er greint frá helstu niðurstöðum rannsókna í stuttu máli og heimilda getið til að þeir sem vilja skoða efnið nánar geti kynnt sér það. Við söfnun heimilda var mat lagt á gæði þeirra rannsókna er voru til skoðunar. Miðað var við að efnið hefði verið gefið út af þekktum rannsóknarstofnunum eða að það hefði sætt ritskoðun fagtúmarita. Ekki er hér tekin afstaða til niðurstaðna í einstökum efnisflokkum heldur lagt í hendur þeirra er kynna sér efnið að draga ályktanir út frá umfjöllun. Megintilgangurinn er að þetta mikilvæga efni fái umræðu og verði þannig notað til að fækka slysum meðal ungra ökumanna á Íslandi.

Rannsóknarnefnd umferðarslysa þakkar starfsfólki Umferðarráðs margvíslega aðstoð við vinnslu verkefnisins. Nefndin þakkar jafnframt Vísindasjóði Vegagerðarinnar sem veitti styrk til verkefnisins.

Framkvæmdastjóri rannsóknarnefndarinnar, Ágúst Mogensen, hefur haft veg og vanda að samningu þessarar skýrslu.

Reykjavík, 24. nóvember 2000

Símon Sigvaldason
formaður
(sign)

Rögnvaldur Jónsson
(sign)

Jón Baldursson
(sign)

1 Áfengiskaupaaldur

Lækkun áfengiskaupaaldurs hefur reynst auka á ölvunarakstur og slysatíðni meðal ungra ökumanna og að sama skapi hefur hækkun áfengiskaupaaldurs orðið til þess að lækka tíðni slysa meðal ungra ökumanna (Hawkins, Catalano og Miller, 1992). Þar sem áfengiskaupaaldur á Íslandi er 20 ár hefur umræðan aðallega snúist um hvort fýsilegt væri að lækka aldurinn. Nýlega kom út á Íslandi skýrsla nefndar til dómsmálaráðherra (1999) þar sem lagt var mat á hvort ráðlegt væri að lækka áfengiskaupaaldur í 18 ár. Niðurstaða nefndarinnar var sú að áfengiskaupaaldur verði óbreyttur og réðu umferðaröryggissjónarmið þar miklu um. M.a. var reiknað út að miðað við reynslu ýmissa fylkja í Bandaríkjunum, sem hafa lækkað áfengiskaupaaldur, myndi slík breyting á Íslandi þýða að meðaltali einum fleiri sem léti lífið í umferðarslysum árlega.

2 Áfengismagn í blóði ökumanna

Víða hefur leyfilegt magn áfengis í blóði yngri ökumanna verið lækkað niður í 0-prómill meðan á reynslutímabili stendur, m.a. í Victoríufylki í Ástralíu, Austurríki, ýmsum fylkjum í Bandaríkjunum og Nýja Sjálandi. Þá gilda sömu reglur um foreldra og forráðamenn sem sitja í bíl með ungum ökumanni í æfingaakstri. Þessi breyting hefur gefið góða raun og leitt til að ölvunarakstursslysum hefur fækkað umtalsvert (Boase og Tasca, 1998; Elvik, Mysen og Vaa, 1997; Ulmer o.fl, 1999).

Í yfirliti Mayhew og Simpson (1999) kemur fram að:

- Ungir ökumenn lenda hlutfallslega oftar í slysum sem tengjast áfengisneyslu en þeir sem eldri eru
- Ungir ökumenn sem drukkið hafa 1 bjór eru mun líklegri til þess að lenda í slysum en þeir sem eldri eru eftir sömu neyslu
- Rúmlega 95% nema og foreldra sem voru við æfingar voru hlynnt því að 0-prómill reglan gildi á undirbúningstímabili ökunema

Í skýrslu ölvunarakstursnefndarinnar (1999) var lagt til að regla um áfengismagn í blóði ökumanna yrði lækkuð úr 0,5 prómillum í 0 prómill og var það rökstutt með því að áfengi hafi meiri áhrif á yngri ökumann, þ.e. sjón, viðbragð og dómgreind, en eldri ökumann. Einnig er það svo skv. lögum á Íslandi eða einstaklingur yngri en tuttugu ára má hvorki kaupa né neita áfengis. Til frekari rökstuðnings er vísað til álits þeirrar nefndar.

3 Ökuréttindi

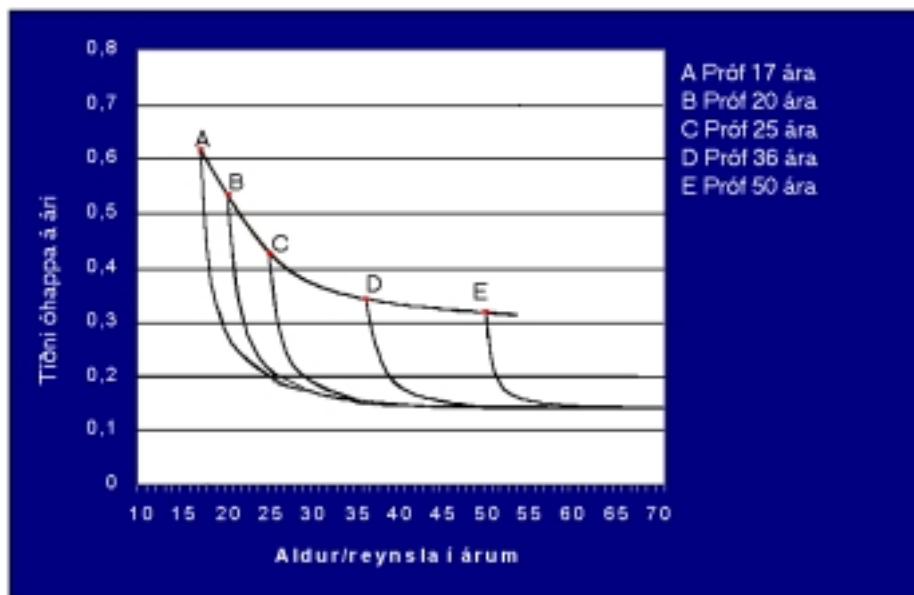
3.1 Ökuréttindaaldur

Rannsóknir hafa sýnt að aldur og reynsla eru mestu áhrifabreytur slysatíðni. Áhrif reynslu ökumanna á slysatíðni eru vel þekkt, hlutfallsleg slysatíðni lækkar eftir því sem meira er ekið. En um áhrif aldurs eru fræðimenn hins vegar ekki sammála.

- Flestir telja áhrif reynslu meiri en aldurs. Því meira sem menn aka, því færri slysum valda þeir, sé miðað við ekna kílómetra
- Í flestum rannsóknum finnast áhrif aldurs, mishá þó. Því eldri sem einstaklingar eru er þeir taka ökuþróf, því lægri er slysatíðni þeirra
- Þær rannsóknir sem sýna aldur mikilvægari en reynslu, sem áhrifaþátt í slysum, koma flestar frá Bandaríkjunum þar sem ökuréttindaaldur miðast víða við 16 ár
- Hærrí aldri og meiri reynslu fylgir hæfni til þess að forðast sly og bjarga sér við erfiðar aðstæður. En hærri aldri fylgir hvorki aukin þekking á umferðarreglum, né að ökumenn brjóti umferðarlög í minna mæli. Um marga eldri ökumenn má segja að þeir eru einfaldlega reyndir glannar

(Maycock o.fl, 1991; Gregersen og Bjurulf, 1996; McKnight, 1996; Simpson og Buttress, 2000)

Mynd 1 lýsir tengslum milli aldurs, reynslu og tíðni umferðaróhappa. Efsta línan táknar aldur einstaklína er þeir taka ökuþróf og eru merktir inn á hana bókstafir sem tákna próftöku við 17 ára aldur (A), próftöku við 20 ára aldur (B) o.s.frv. Ef fylgt er eftir ökumanni sem tekur próf 17 ára, sést að óhappatíðni hans er mest í fyrstu, rúmlega 0.6 óhöpp á ári, en fellur mjög skarpt eftir því sem hann öðlast meiri reynslu, þ.e.a.s ekur í fleiri ár.



Mynd 1. Aldur, reynsla og tíðni óhappa. Byggt á Maycock o.fl., 1991.

Einnig má sjá á mynd 1 að byrjunartíðni óhappa lækkar, eftir því sem ökumaður er eldri þegar hann tekur ökuþróf. Þannig má búast við því að slysatíðni þeirra sem taka ökuþróf 18 ára sé 6% lægri en byrjunartíðni þeirra sem taka próf 17 ára og byrjunartíðni 20 ára ökumanna 17% lægri samanborið við tíðni þeirra sem taka ökuþróf 17 ára. Í þessari rannsókn byggir óhappatíðni á svörum úr

spurningalistakönnun þar sem spurt var um öll óhöpp sem ökumaður hafði lent í. Einungis var notast við svör einstaklinga sem höfðu ekið meira en 12.000 kílómetra á ári (7500 mílur).

Nýverið lét samgönguráðuneytið í Bretlandi gera úttekt (Simpson og Buttress, 2000/óútgafið) á fjórum leiðum (sjá töflu 2) og áhrifum þeirra á slysatíðni.

<i>Aðgerð</i>	<i>Meðalseinkun prófs (ár)</i>	<i>Öll slys (fækkun)</i>	<i>Alvarleg slys og banaslys (fækkun)</i>
1. Hækkun prófaldurs í 18 ár	0.87 ár	7140	973
2. Æfingaleyfi í 6 mán.	0.10 ár	860	117
3. Æfingaleyfi í 9 mán.	0.42 ár	3524	480
4. Æfingaleyfi í 12 mán.	0.87 ár	7140	973

Tafla 1. Metinn ávinningur æfingaleyfis og hækkunar ökuréttindaaldurs í Bretlandi.

Í fyrsta dálki töflu 1 sést hver aðgerð fyrir sig. Aðgerð nr.1 felur í sér hækkun prófaldurs úr 17 árum í 18 ár en hinar fela í sér að nemar sækja um æfingaleyfi 17 ára, sem varir ýmist í 6, 9 eða 12 mánuði. Síðasta leiðin, æfingaleyfi í 12 mánuði þýðir í rauninni að ökunemi getur ekki sótt um fullnaðarskírteini fyrir en hann er orðinn 18 ára. Í dálki 2 sést hve meðlaseinkunaráhrif hvernar aðgerðar á próftöku eru mikil. Þau eru mest við hækkun prófaldurs úr 17 árum í 18 ár eða 10 ½ mánuður (0,87 ár) að meðaltali.

Af þeim tveimur leiðum (1 og 4) sem komu best út m.t.t. fækkunar slysa töldu skýrsluhöfundar að leið 4, æfingaleyfi í 12 mánuði væri fýsilegri kostur en leið nr. 1, bein hækkun ökuréttindaaldurs í 18 ár, þar sem þá gæfist kostur á tilskipunum um þjálfun ökunema eða takmarkanir á bráðabirgðaskírteini, sem gætu skilað enn meiri árangri.

Í norsku umferðaröryggishandbókinni (Elvik, Mysen og Vaa, 1997) eru niðurstöður fjölmargra matsrannsókna teknar saman (meta analysis) og ávinningur einstakra aldurshækkanna á slysatíðni, ásamt öryggisbili metinn (tafla 1).

<i>Breyting</i>	<i>Tegund óhappa</i>	<i>Besti árangur %</i>	<i>Vikmörk/öryggisbil</i>
16-17 ár	Öll óhöpp og slys	-10	(-20; +5)
17-18 ár	Öll óhöpp og slys	-7	(-15; +1)
18-19 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-17; +4)
19-20 ár	Öll óhöpp og slys	-6	(-22; +13)
20-21 ár	Öll óhöpp og slys	-5	(-29; +27)

Tafla 2. Metinn ávinningur hækkunar ökuréttindaaldurs. Elvik o.fl., 1997.

Ef litið er á áhrif hækkunar ökuréttindaaldurs úr 17 í 18 ár skv. töflu 2, sést að besti árangur þeirrar aðgerðar er 7% fækkun allra slysa og óhappa (-7). Ef lagður er saman árangur allra rannsókna sem gerðar hafa verið á aðgerðinni og reiknuð skekkjumörk, má vænta niðurstaðna á bilinu 15% fækkun slysa til 1% aukningar slysa (-15;+1). Það er því ekki víska fyrir því að hækkun ökuréttindaaldurs úr 17 árum í 18 ár muni fækka

slysum. Sama gildir um hækkun milli annarra aldurshópa eins og sést á vikmörkunum.

3.2 Lengra tímabil æfingaaksturs

Árið 1993 breyttu Svíar fyrirkomulagi ökunáms þannig að hægt var að fá leyfi til æfingaaksturs við 16 ára aldur í stað 17 ½ árs eins og tíðkaðist áður. Hámarks tími við æfingaaksturs breyttist því úr ½ ári í 2 ár, en í Svíþjóð hljóta ökunemar skírteini 18 ára. Markmiðið var að bæta við reynslu yngri ökumanna. Árið 1997 og 2000 voru gefnar út skýrslur (Gregersen, 1997; Gregersen, Berg, Engström, Nolén, Nyberg og Rimmö, 2000) þar sem árangur þessa kerfis var metinn og voru helstu niðurstöður eftirfarandi:

- Um 45-50% einstaklinga nýttu sér þann kost að hefja æfingaakstur áður en þeir náðu 17 ½ árs aldri
- Þeir sem hefja nám fyrir 17 ½ árs aldurinn undirbúa sig að meðaltali í 118 klukkustundir, borið saman við meðaltal 47 klukkustunda í eldra kerfinu
- Þeir sem hefja nám á aldrinum 16-17 ½ árs, lenda ekki í fleiri slysum á æfingatímabilinu en þeir sem hefja nám á aldrinum 17 ½ –18 ára
- Þeir sem hefja nám snemma valda um 35% færri slysum þegar komið er út í umferðina (miðað við ekna kílómetra) en þeir sem hefja nám seinna
- Á heildina litið telja Svíar að eftir breytinguna séu líkindi á slysum ungra ökumanna 15% minni en var í gamla kerfinu

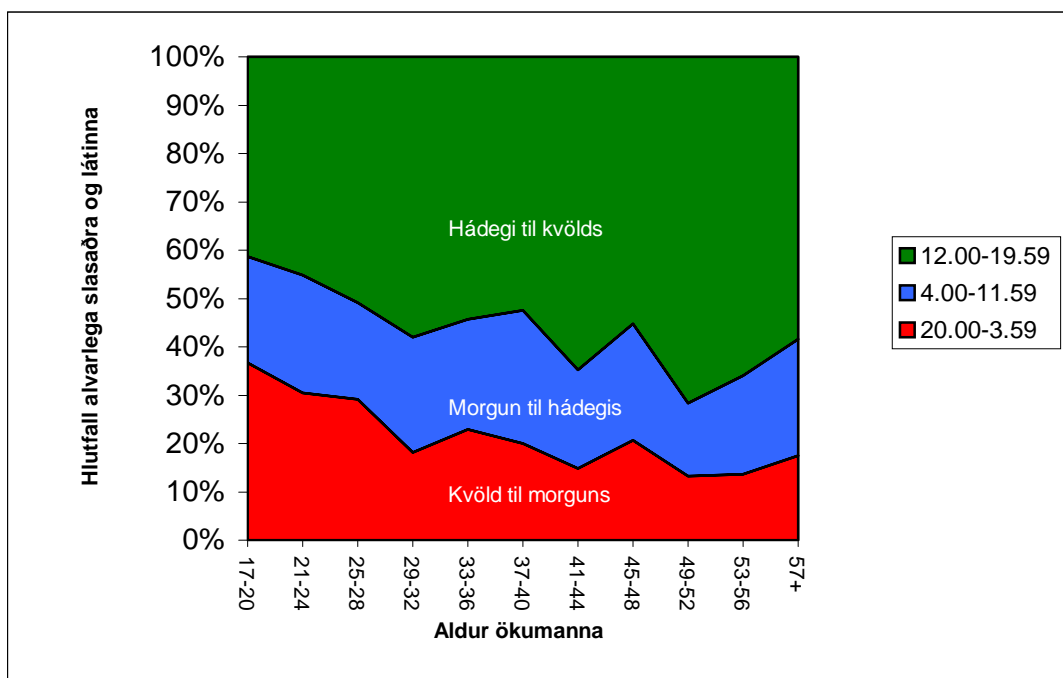
3.3 Stigskipt ökuréttindi (Graduated licensing system).

Stigskipt ökuréttindi (Graduated licensing system) er kerfi ökuréttinda sem tíðkast víða, m.a. í Nýja-Sjálandi, Víctóríufylki í Ástralíu, Kanada, Austurríki, Þýskalandi og í nokkrum fylkjum Bandaríkjanna. Í grófum dráttum er um að ræða tvö stig sem ökunemi þarf að ganga í gegnum áður en hann fær fullnaðarskírteini. Dæmigerð útfærsla á slíku kerfi byrjar á æfingatímabili (að loknu bóklegu prófi) sem varir í 6-12 mánuði þar sem nemi má einungis aka með foreldrum. Síðan tekur við bráðabirgðaskírteini (að loknu verklegu prófi) sem gildir frá 16 ½ til 18 ára. Meðal algengra skilyrða bráðabirgðaskírteinisins eru:

- Ökumaður má einvörðungu aka fólksbíl af tiltekinni stærð
- Ökumaður má einungis aka með fullorðnum einstaklingi sem hefur haft ökuskrírteini í 4 ár
- Ökumaður má einungis hafa farþega í framsæti á æfingatímabili
- Ökumaður má einvörðungu hafa farþega í aftursæti ef öryggisbelti eru þar

- Ökumaður má ekki hafa áfengisstyrk yfir 0-prómillum í blóði. Gildir til 21 árs aldurs í sumum fylkjum Bandaríkjanna í samræmi við áfengiskaupaaldur
- Ökumaður má ekki aka milli miðnættis og klukkan 5 að morgni
- Ökumaður má ekki aka á hraðbrautum né þjóðvegum í dreifbýli
- Ökumaður má ekki safna fleiri en 4-7 refsipunktum, annars seinkar veitingu ökuleyfis um tiltekin tíma (fer eftir punktafjölda).
- Til þess að fá ökuskírteini aftur þurfa nemar í Austurríki og Þýskalandi að sitja námskeið, hafi þeir verið teknir vegna ölvunaraksturs (Bartl o.fl, 2000)

Með þessum hætti eru teknir út helstu áhættuþættir sem hafa sýnt sig tengjast slysum meðal ungra ökumanna, s.s. áfengi, akstur að næturlagi og akstur með jafnöldrum. Í rannsókn Williams (1996) kom fram að akstur með öðrum farþegum, sérstaklega jafnöldrum, er sjálfstæður áhættuvaldur slysa meðal ungra ökumanna. Sama á við um akstur að næturlagi. Þegar bornar eru saman tölur frá Bandaríkjunum um þann tíma dags sem slys ungra ökumanna verða og skipting aksturs eftir tíma dags kemur í ljós greinilegt ósamræmi. Að meðaltali eru um 18% mílna eknar milli 9 á kvöldin og 6 morgnana en á þessum tíma verða um 45% banaslysa ungs fólks á aldrinum 16-19 ára. Ef litið er á tölur frá Íslandi yfir alvarlega slasaða og látna ökumenn kemur í ljós að slysatíðni yngri ökumanna er hærri að kvöldi og næturlagi en annarra (rauða svæðið á mynd 2).



Mynd 2. Aldur látinna og alvarlega slasaðra ökumanna á Íslandi eftir tíma dags 1992-1999

3.4.1 Mat og árangur stigskiptra ökuréttinda

Rannsóknir á hinu nýja fyrirkomulagi ökuréttinda benda til þess að nokkur árangur hafi náðst í fækkun slysa meðal ungra ökumanna. Foss og Evenson (1999) skoðuðu sjö matsrannsóknir á stigskiptingu ökuréttinda. Í einni þeirra kom fram að slysum hafði ekkert fækkað, en í hinum sex var sýnt fram á árangur, m.a. í Nýja Sjálandi þar sem slysum fækkaði um 8% meðal yngri ökumanna. Mest munar um bann við akstri að næturlagi og sýndu sumar rannsóknir um 25-30% fækkun á slysum á þeim tíma.

Niðurstöður kanadískra rannsókna hafa gefið til kynna árangur (Boase og Tasca, 1998; Simard, Bouchard, Gendreau og Lemire, 1999).

Hópar	Tegund slysa	1.1.96- 31.12.96 Fyrir	1.7.97- 30.6.98 Eftir	Breyting %	Áhrif %
A). Samanburðarhópur/ Engin skilyrði	Láttnir og alvarlega slasaðir	1233	1322	+7,2%	Á.e.v. ¹
	Láttnir	137	125	-8,8%	Á.e.v
	Öll slys	9809	10278	+4,8%	Á.e.v
B) Skilyrt ökuskírteini	Láttnir og alvarlega slasaðir	888	841	-5,3%	-11,7%
	Láttnir	106	65	-38,7%	-32,8%
	Öll slys	7412	6578	-11,3%	-15,3%

Tafla 3. Niðurstöður mats á áhrifum stigskiptrar ökukennslu á slysatíðni meðal ungra ökumanna í Québec, Kanada (Simard, Bouchard, Gendreau og Lemire, 1999)

Sem dæmi má nefna að í Québec lækkaði hlutfall látinna og alvarlega slasaðra um 11,7% eftir að nýtt kerfi stigskiptra ökuréttinda var sett á laggirnar (sjá töflu 3), en sama hlutfall hækkaði um 4,8% hjá samanburðarhópi sem hlaut ekki þjálfun í samræmi við stigskipt ökuréttindi.

4 Námskeið og þjálfun

4.1 Nám í ökuskóla

Samanburðarrannsóknir sem gerðar hafa verið á nemendum sem stunda hefðbundið bóklegt nám í ökuskólum (driver education) hafa ekki sýnt að nemendur sem hljóta menntun þar valdi færri slysum í umferðinni en þeir sem ekki stunda nám þar (Mayhew, Simpson, Williams og Ferguson, 1998; Mills, Rolls, McDonald og Hall, 1998). Nú getur verið mismunandi hvernig námskrá ökuskóla er byggð upp en almennt má segja að ofangreindar niðurstöður eigi við um námsefni sem hefur einvörðungu að leiðarljósi að undirbúa nemendur undir bóklegt ökuþróf. Það verður einng að hafa í huga að líklegt er að þeir nemendur sem eru sendir í ökuskóla (þar sem það er ekki skylda) standi ekki eins vel að vígi og aðrir sem ekki eru sendir í ökuskóla.

¹ Á ekki við

4.2 Þjálfun í akstri við erfiðar aðstæður

Flestir ökumenn sem eru nýkomnir með ökupróf eiga það sammerkt að ofmeta hæfni sína við akstur. Þeir telja sig betri í akstri en þeir raunverulega eru, t.d. í lausamöl, hálfu, snjó, rigningu og myrkri. Einnig í því að bregðast við óvæntum hindrunum á vegi (s.s. gangandi vegfarendum, búfénaði og fuglum) (Engström, 1996). Víða hefur verið brugðist við og reynt að þjálfa þessa hæfileika, t.d. í ökugerði með bifreiðum sem eru sérútbúnaðar og hafa litla rásfestu (skid-car). Nemendur eru látnir leysa tilteknar þrautir og takast á við hindranir. Matsrannsóknir á þessari þjálfun hafa ekki sýnt haldbæran árangur í fækkun slysa meðal ungra ökumanna og í sumum tilfellum hafa niðurstöður bent til aukinnar tíðni slysa (Mayhew, Simpson, Williams og Ferguson, 1998) meðal þeirra sem hafa hlotið þjálfun. Ástæða þessa er talin sú að eftir þjálfunina telja ungir ökumenn færari undir stýri og telja sig kunna að aka við erfiðar aðstæður.

Í rannsókn Gregersen (1996) var reynt að meta hvaða tækni væri best til þess fallin að auka hæfni nema til að bregðast við óvæntum aðstæðum. Gerð var tilraun og nemum skipt í tvo hópa: 1) Þá sem fengu ítarlegar upplýsingar og hjálp kennara við að bregðast við aðstæðum. 2) Þá sem fengu hæfilegar leiðbeiningar en þó undir þeim formerkjum að þrautirnar væru flóknar og ekki væri hægt að treysta því fullkomlega að rétt viðbrögð myndu bjarga manni úr aðstæðunum.

Niðurstöður tilraunarinnar leiddu í ljós að báðir hóparnir voru jafn hæfir til þess að bregðast við raunverulegum aðstæðum, þ.e. þeir leystu þrautirnar jafn vel. En hópurinn sem fékk ítarlegri upplýsingar og kennslu undir þeim formerkjum að nú væri búið að kenna honum að aka við erfiðar aðstæður, taldi hæfileika sína mun meiri en hópurinn sem fékk kennslu í formi viðvörunar. Gregersen ályktaði út frá því að kennsla í ökugerði yki hæfni ungra ökumanna og gerði þá að öruggari ökumönnum *ef meginþemað í þjálfuninni væri aðvörun, ekki kennsla í að takast á við hættur.*

4.3 Þjálfun í skynjun hættu í akstri (hazard perception)

Komið hefur í ljós að yngri ökumenn standa sig verr en þeir sem eldri eru við að greina hættur í umferðinni og bregðast jafnframt verr og seinna við þeim. Mat við skynjun á hættu í umferðinni lærist með aldrinum og aukinni reynslu og því hafa fræðimenn brugðist við með því að útbúa sérstök námskeið sem hafa að leiðarljósi þjálfun á þessum eiginleikum.

- Tekist hefur að bæta viðbragðstíma (við greiningu á hættu) þeirra sem taka námskeið um allt að hálfu sekúndu að meðaltali, samanborið við tilraunahópa sem hljóta enga þjálfun
- Þeir sem fá góða einkun á prófunum lenda síður í slysum en hinir sem hafa lakari einkunnir, m.ö.o. eru tengsl á milli hegðunar í umferð og hegðunar á prófinu
- Greining hættu og viðbrögð í umferðinni eru ekki ósjálfráð viðbrögð (automatic), heldur lærð og unnt er að þjálfa ökumenn í þeim

Með námskeiðunum er hægt að þjálfa eiginleika á frekar stuttum tíma (bóklegt námskeið tekur um 2 klst., einnig verklegt) sem tæki lengri tíma að læra í umferðinni og hugsanlega hlytust slys af, þ.e. þegar ungir ökumenn væru að „læra af reynslunni“ (McKenna og Crick, 1997; Mills, Rolls, McDonald og Hall, 1998).

5 Forvarnir í nærsamfélaginu, foreldrar og jafningjahópurinn

Ýmsum verkefnum hefur verið hleypt af stokkunum þar sem reynt er að virkja foreldra og vinahópin til þess að hafa áhrif á aksturslag ungra ökumanna, sérstaklega ölvunarakstur (Mayhew og Simpson, 1999). Meðal hugmynda sem komið hafa upp eru:

- Samingur milli foreldra og ungra ökumanna. Foreldri skuldbindur sig til þess að sækja börn sín, sérstaklega að kvöldlagi og um helgar. Innbyggt er í samninginn að foreldrar spyrji engra spurninga um hvað unglingurinn var að gera. Aðgerðin hefur ekki verið metin
- Einn úr hópnunum er valinn sem bílstjóri áður en farið er út að skemmta sér. Niðurstöður mats á þeirri ráðstöfun voru neikvæðar þrátt fyrir að nær allir væru fylgjandi hugmyndinni og þætti hún skynsamleg. Oft varð sá sem átti að vera allsgáður drukkinn eða þá að krakkarnir héldu ekki hópinn
- Nemendafélög og yfirvöld í skólum hafa sérstakan viðbúnað í kringum útskriftir og skemmtanir. Reynt er að hvetja til þess að ekki sé ekið undir áhrifum áfengis. Ekki liggur fyrir mat á þessum aðgerðum

6 Herferðir í fjölmiðlum og auglýsingar

Áhrifamáttur auglýsinga í fjölmiðlum hefur töluvert verið skoðaður og reynt að meta hvaða tegund boðskapar henti best til þess að hafa áhrif á viðhorf ungs fólks. Erfitt er að meta bein áhrif auglýsinga og fjölmiðlaherferða en eftirfarandi niðurstöður má þó draga saman: (sjá: Delhomme o.fl, 1999; Wilisozowski o.fl, 1998; The Scottish Office, 1996)

- Skilaboð sem hafa beina tilvísun í afleiðingar umferðarslysa hafa meiri áhrif á fólk heldur en auglýsingar sem hafa tilvísun í lög eða reglur um umferðarslys
- Flestir fræðimenn eru sammála um að auglýsingaherferðir hafi ekki bein áhrif á hegðun ungs fólks en geti hins vegar breytt viðhorfi þeirra í einhvern tíma
- Auglýsingaherferðir skila mestum árangri þegar þær eru hluti af stærra átaki sem hefur verið hleypt af stokkunum. T.d. er gott að tengja saman auglýsingar í blöðum og tiltekna löggæsluáðgerðir á vegum
- Nauðsynlegt er að meta í meira mæli árangur auglýsingaherferða



Mynd 3. Beth drap Karen!

Á mynd þrjú má sjá þá auglýsingu sem var valin áhrifaríkasta auglýsingin í Bandarískri rannsókn (Wiliszowski o.fl, 1998). En þó svo flestir væru sammála um áhrifamátt hennar töldu fáir smekklegt að birta auglýsinguna í fjölmiðlum. Hættan við áhrifamiklar auglýsingar sem sýna afleiðingar umferðarslysa er sú að þær gangi fram af fólki og veki reiði. Gott er að forprófa auglýsingar og fá viðbrögð fólks, áður en farið er með þær í almenna dreifingu.

Heimildir

Bartl, G., Evers, C., Hatakka, M., Keskinen E. og Pannacci, M., (2000). *DAN-Report. Results of EU-project: Description and analysis of post licensing measures for novice drivers*. Wien: Austrian Road Safety Traffic Board.

Boase, P., og Tasca, L., (1998). *Graduated licensing system evaluation*. Ontario: Ministry of Transportation of Ontario.

Delhomme, P., Vaa, T., Meyer, T., Harland, G., Goldenbeld, Ch., Jarmark, S., Christie, N., og Rehnova, V., (1999). *Evaluated road safety media campaigns: An overview of 265 evaluated campaigns and some meta-analysis on accidents*. Paris: INRETS.

Elvik, R., Mysen, A.B. og Vaa, T., (1997). *Trafikksikkerhetshandbok*. 3 útg. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Engström, I., (1996). *Skid training: What does it contain?* VTI skýrsla nr. 410A. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute.

Foss, R., og Evenson, K., (1999). Effectiveness of graduated driver licensing in reducing motor vehicle crashes. *American Journal of Preventive Medicine*. Vol. 16, bls. 47-56.

Gregersen, N.P., Yngve-Berg, H., Engström, I., Nolén, S., Nyberg, A. og Rimmö, P., (2000). Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden: an evaluation of safety effects. *Accident Analysis and Prevention*, 32, bls. 25-35.

Gregersen, N.P., (1997). *Evaluation of 16-years age limit for driver training, first report*. VTI report 418A. Swedish National Road and Transport Research Institute.

Gregersen, N.P., (1996). *Young drivers' overestimation of their own skill – An experiment on the relation between training strategy and skill*. VTI report nr. 258. Swedish National Road and Transport Research Institute.

Gregersen, N.P. og Bjurulf, P., (1996). Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 28, nr. 2., bls. 229-241.

Hawkins, D.J., Catalano, R.F., og Miller, J.Y., (1992). Risk and protective factors for alcohol in adolescence and early adulthood: implications for substance abuse prevention. *Psychological Bulletin*, vol. 112, nr.1.

Hvernig má stemma stigu við ölvunarakstri? Skýrsla vinnuhóps um endurskoðun á áfengismörkum í blóði ökumanna sem skipaður var af dómsmálaráðherra (1999). Reykjavík: Dómsmálaráðuneytið.

Maycock, G., Lockwood, C.R. og Lester, J.F., (1991). *The accident liability of car drivers*. TRL skýrsla nr. 315. Crowthorne: TRL.

Mayhew, D.R. og Simpson, H.M., (1999). *Youth and road crashes. Reducing the risks from inexperience, immaturity and alcohol*. Ontario: Traffic Injury Research

Mayhew, D.R., Simpson, H.M., Williams, A.F. og Ferguson, S.A., (1998). Effectiveness and role of driver education and training in graduated licensing system. *Journal of Public Health Policy*, vol. 19, nr.1, bls. 51-67.

McKenna, F., og Crick, J., (1997). *Developments in hazard perception*. TRL skýrsla nr. 297. Crowthorne: TRL.

McKnight, J.A., (1996). Causes of the problem: The role of experience-related factors in the collisions of young drivers. Í Simpson, H. (ritstj.), *New to the road: reducing the risks for young motorists*, bls. 35-41. Los Angeles: University of California.

Mills, K.L., Rolls, G.P., McDonald, M. og Hall, R.D., (1998). *The effects of hazard perception training on the development of novice driver skills*. DETR Road safety report nr. 4. London:DETR.

Ulmer, R.G., Preusser, D.F, Williams, A.F., Ferguson, S.A. og Farmer, C.M., (1999). *Effects of Florida's graduated licensing program on the crashes of teenage drivers*. Arlington: NHTSA.

Simard, R., Bouchard, J., Gendreau, M. og Lemire, A., (1999). *Preliminary assessment of the impact of graduated licensing for new drivers in Québec*. Québec: Road safety research and strategies.

Simpson, H. og Buttress, S., (2000). *Effects of changes to eligibility for taking the practical driving test*. Óútgefin skýrsla unnin af TRL fyrir samgönguráðuneytið í Bretlandi.

The Scottish Office Central Research Unit, (1996). *Evaluation of young driver cinema advert*. Edinburgh: Central Resarch Unit.

Skýrsla dómsmálaráðherra um áfengiskaupaaldur, (1999). Reykjavík: Dómsmálaráðuneytið.

Wiliszowski, C.H., Lacey, J.H., Jones, R.K., Marchetti, L. og Smith, E.J., (1998). *Develop and test messages to deter drinking and driving*. Washington: NHTSA.

Williams, A.F., (1996). Magnitude and characteristics of the young driver crash problem in the United States. Í Simpson, H. (ritstj.), *New to the Road: Reducing the Risk for Young Motorists*, bls. 19-25. Los Angeles: University of California.