

Sidste nyt fra den internationale trafikpsykologi

I september 2008 samlede ICTTP endnu engang et stort antal internationale forskere inden for trafikpsykologi og andre beslægtede fagområder. Få her en lille smagsprøve fra en veloverstået konference i Washington D.C., der i sig selv er et besøg værd.



Af seniorforsker Mette Møller, DTU Transport
mm@transport.dtu.dk

Hvad er ICTTP?

ICTTP (International Conference on Traffic and Transport Psychology) er den førende konference inden for trafik- og transportpsykologi. Hvert fjerde år samles forskere fra hele verden i 5 intensive dage for at udveksle de seneste forskningsresultater, debattere relevante problemstillinger og udbygge det faglige netværk.

Yderligere information om konferencen afholdt i september 2008 og de mange interessante præsentationer fås på www.icctp.com

Washington D.C.

I september 2008 blev konferencen holdt i Washington D.C., USA. Washington D.C. blev grundlagt i 1790, huser USA's Transportministerium og er blandt andet kendt for at have nogle af de værste trængselsproblemer i USA. Knap 590.000 mennesker bor fast i Washington D.C., men på arbejdsdage øger pendlere befolkningstallet til over 1.000.000. 38% benytter offentlige transportmidler til/fra arbejde. Washington D.C. har dermed den næsthøjeste andel brugere af offentlige transportmidler i USA, kun overgået af Los Angeles. Tilsvarende gør 950.000 daglige ture det velfungerende metrosystem til det næst travleste i USA.

Deltagere fra det meste af verden. Knap 300 delegerede fra 38 lande og 6 verdensdele deltog i konferencen. Den danske delegation bestod af 7 repræsentanter fra hhv. Vejdirektoratet, Institut for Psykologi (KU) og DTU Transport. Konferencen omfattede 6

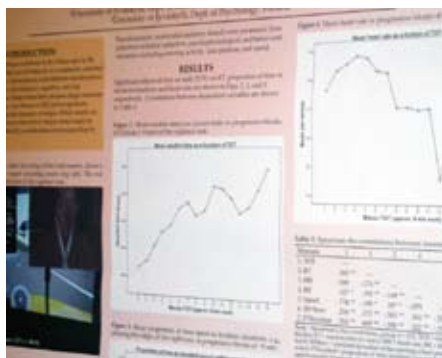
hovedtaler (keynotes) og 180 mundtlige oplæg fordelt på 5 parallelle sessioner. Desuden var der 11 symposier og to postersessions (se figur 1).

Årets tema: Nye muligheder og udfordringer

Titlen på ICTTP 2008 var "Nye muligheder og udfordringer inden for trafik- og transportpsykologi" (se figur 2). Muligheder og udfordringer blev bl.a. fremhævet i de seks hovedtaler (jf. nedenstående).

En hjernefysiologisk forklaring på risikoadfærd?

Ian Glendon (Griffith University, Australien) satte fokus på sammenhængen mellem hjernens fysiologi og evnen til at køre sikkert. De sidste 10 års hjerneforskning har vist, at menneskets hjerne ikke er færdigudviklet før i 28-30 års alderen. Forskningen har desuden givet større indsigt i aldersbetingede foran-



Figur 1. Glimt fra en postersession.

dringer i hjernen. Disse resultater indikerer, at unges og ældres øgede uheldsrisiko delvis kan forklares med hjernens fysiologi.

At hjernen ikke er fuldt udviklet betyder f.eks. at unge bilister er mere påvirkelige, at de er mere tilbøjelige til at handle impulsivt og emotionelt, og at de dårligere tåler alkohol. For de ældre medfører de aldersbetingede forandringer forskellige kognitive svækkelser f.eks. af den episodiske hukommelse.

I relation til bilkørsel kan det bl.a. med-

føre besvær med at trække på tidligere erfaringer, der kan være afgørende i en given trafiksituation. Der er brug for større viden om sammenhængen mellem hjernens fysiologi og bilkørsel. På længere sigt vil denne viden formentlig kunne føre til afgørende gennembrud for forebyggende tiltag.



Figur 2. En del af konferencesekretariatet byder velkommen.

Færdselsuheld er et stigende problem i Afrika

Karl Peltzer (Human Science Research Council of South Africa) fortalte om stigende problemer med vejtrafikulykker i Afrika. Problemet er særlig stort i de lande, der ligger syd for Sahara. I denne del af Afrika er der 28,3 trafikdræbte per 100.000 indbyggere. Det tilsvarende tal for Europa er 11.

Det største antal dræbte er fodgængere og brugere af offentlige transportmidler. En af de store barrierer for forbedring af trafiksikkerheden er, at der mangler dokumentation. Man ved derfor meget lidt om f.eks. køreuddannelsens betydning, omfang af kørsel under påvirkning af træthed, alkohol, stoffer etc.

Forebyggende indsatser skal gennemtænkes

Flaura Winston (University of Pennsylvania, USA), talte blandt andet om bedre udnyttelse af den trafikpsykologiske viden. Hun frem-

hævde, at dette kan sikres ved: 1) Grundig og kritisk analyse af problemet. 2) Udvikling af tiltag med udgangspunkt i forskningsresultater. 3) Evaluering af igangsatte tiltag. 4) Stoppe tiltag der ikke virker. Endvidere understregede hun, at behandling i forbindelse med færdselsuheld ikke skal begrænses til fysiske skader, men også bør omfatte de psykologiske aspekter.

Miljøbelastning fra transport

Steven Stradling (Napier University, England) havde forberedt et oplæg om nedbringelse af miljøbelastningen fra transport. Oplæget skulle have været holdt fra England via en storskærm, for dermed at spare brændstof. Tekniske vanskeligheder betød dog, at Strad-



Figur 3. Ray Fuller holder hovedtale nr. 6 om trafikpsykologisk teoridannelse.

lings manuskript måtte præsenteres af en stedfortræder på konferencen. Et centralt budskab i oplægget var, at der ligger en opgave for trafikpsykologer med at sikre større og mere nuanceret viden om drivkræfter og barrierer bag transportmiddelvalg. Denne viden er afgørende for at kunne tilrettelægge fremtidens bæredygtige transportsystem.

Trafiksikkerhed er et sundhedsproblem

David Sleet (Centers for Disease Control & Prevention, USA) argumenterede for, at trafikdrab bør anskues som et samfundsmæssigt sundhedsproblem på linje med sygdomsrelaterede dødsfald. Han fremhævede, at omfanget af trafikdræbte er på niveau med dødsfald som følge af tuberkulose og malaria. Endvidere understregede han, at sikker og lettilgængelig transport er et middel til øget sundhed og livskvalitet.

Teoretisk udvikling

Ray Fuller (Trinity College Dublin, Irland) præsenterede udvalgte eksempler på den seneste teoretiske udvikling inden for trafikpsykologi (se figur 3). Ifølge Fuller, er beskrivelse af motiver, der påvirker bilisternes trafikale beslutninger, kernen i de fleste af de eksisterende teorier. Der er variation fra den ene teori til den anden, men ifølge Fuller er forskellene så små, at der er grund til at tro, at der inden for rimelig tid kan formuleres en grundlæggende motivationsteori inden for trafikpsykologi.

Simulatorforskning er in

En af de mest markante tendenser på ICTTP 2008 var simulatorbaseret forskning (se figur 4). De mange resultater viste, at simulatorforsøg er et udmærket supplement til andre undersøgelsesmetoder. Som eksempel kan nævnes en engelsk undersøgelse af, om frygt får folk til at ændre adfærd. Kort fortalt om-



Figur 4. Præsentation af resultater fra en Hollandsk simulatorundersøgelse.

fattede undersøgelsen en forsøgsgruppe og en kontrolgruppe. Forsøgsgruppen vidste, at den ville komme til at se nogle ubehagelige billeder af trafikofre, hvis den blev involveret i et færdselsuheld under simulatorkørslen. Kontrolgruppen havde ingen trussel hængende over hovedet. Resultatet var, at forsøgsgruppen blev involveret i færre uheld end kontrolgruppen. Forskerne konkluderede, at det er muligt at påvirke folks adfærd ved hjælp af frygt for konsekvenser.

Eksempler på simulatorforskning

Mange problemstillinger blev belyst vha. simulatorforsøg herunder:

Risikoopfattelse ved forskellige vejudformninger

- Op træning af specifikke færdigheder som f.eks. identificering af risici, øjenbevægelser etc.
- Sammenligning af køreadfærd hos bilister der har fulgt forskellige typer køreundervisning
- Undersøgelse af køreegnet hos personer med forskellige neurologiske og fysiologiske vanskeligheder
- Undersøgelse af forskelle i kørestil og trafik kultur blandt by og landbefolkning.

Derudover var der blandt andet undersøgelser, der så på mere tekniske aspekter som f.eks. sammenhængen mellem instrumentbrættets udformning og distraktion, og sammenligning af forskellige typer af køresimulatorer.

Næste skridt for simulatorforskningen

De undersøgelsesresultater, der blev præsenteret på ICTTP 2008, tydeliggjorde, at for at optimere udnyttelsen af simulatorforskning er det fremover vigtigt med øget viden på to områder: 1) Større viden om sammenhængen



Figur 5. Delegerede tager flittigt noter under en præsentation.

mellem simulatoradfærd og ”virkelig” trafikadfærd. 2) Identificering af problemstillinger hvor potentialet for simulatorforsøg er størst og koncentrere indsatsen der. På ICTTP 2008 blev der kun præsenteret resultater fra bilsimulatorer. På længere sigt kunne man forestille sig, at brugen af simulatorer blev udvidet til også at omfatte f.eks. cyklist og fodgængere.

Mange interessante emner

Det er desværre umuligt at omtale alle de mange interessante oplæg, der blev holdt på konferencen (se figur 5). Der henvises til www.icctp.com for mere detaljeret information om de enkelte oplæg. Det skal derfor blot konstateres, at en stor del af konferencens oplæg havde fokus på højrisikogrupper som f.eks. unge og især ældre trafikanter. Endvidere var der et stort antal oplæg med resultater om risikofaktorer som hastighed, alkohol/stoffer, træthed, distraktion og manglende brug af sikkerhedssele.

Det kan i den forbindelse nævnes, at det blev fremhævet, at en øget forebyggende indsats blandt forældre og blandt 8 til 12-årige børn var vigtig med henblik på at øge brugen af sikkerhedssele. Forskellige trafikantgrupper som cyklist, bilister, knallertkørere, motorcyklist, fodgængere og professionelle chauffører fik også en del opmærksomhed på konferencen. I den forbindelse var det blandt andet interessant at høre, at trafiksikkerheds træning for erfarne chauffører kan føre til en mere trafiksikker kørestil.

En del oplæg omhandlede betydningen af individuelle faktorer som f.eks. køn, personlighed, erfaring, kognition, perception og enkelte oplæg vedrørte betydningen af trafikantens sociale situation. Endelig var der en del oplæg relateret til de overordnede politiske rammer herunder køreuddannelsen, evaluering af forskellige kampagner, best practice inden for forskellige områder, indførelse af diverse teknologiske systemer i og uden for bilen samt håndhævelse af færdselsloven.