



## Holdninger er mere end det, vi blot kan spørge om og svare på

**Martinussen, Laila Marianne**

*Published in:*  
Trafik & Veje

*Publication date:*  
2015

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*  
Martinussen, L. M. (2015). Holdninger er mere end det, vi blot kan spørge om og svare på. *Trafik & Veje*.

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

## Holdninger er mere end det vi blot kan spørge om, og svare på



Laila M. Martinussen

Forsker, DTU Transport

[laima@transport.dtu.dk](mailto:laima@transport.dtu.dk)

Holdningspåvirkning er en udbredt metode, der benyttes til at ændre adfærd indenfor trafiksikkerhed. I den forbindelse, er interventioner næsten udelukkende rettet mod eksplicite holdninger, dvs. holdninger, som er tilgængelige for bevidst introspektion, altså hvad folk siger, at de mener. Hvorimod implicite holdninger, dvs. holdninger, der ikke er tilgængelig for bevidst introspektion, og som derfor ikke kan måles ved spørgeskemaer, men kun vha. andre eksperimentelle metoder, forbliver urørt. Dette på trods af at implicite holdninger også påvirker adfærd. Indenfor andre områder som for eksempel sundhed har undersøgelser af implicite holdninger vist stærk relation til adfærd. Dog ved man i dag meget lidt om implicite holdninger i relation til trafiksikkerhed. DTU Transport har derfor gennemført et studie, hvor forholdet mellem implicite holdninger til risikabel og sikker kørsel, og selvrapporeret køreadfærd og kørefærdigheder blev undersøgt.

Metoderne der bruges til at måle implicite holdninger er velafprøvede indenfor andre forskningsfelter, men indenfor trafiksikkerhed og trafikadfærd er dette et helt nyt forskningsemne. At kigge på adfærd-holdnings relationen med nye metoder og hvor både eksplicite og implicite holdninger er inkluderet, kan bidrage til en større forståelse af dette forhold. Resultaterne kan

bidrage til forbedring af de metoder, der bruges til at påvirke adfærd og holdninger indenfor trafiksikkerhed.

### **Holdninger og trafikadfærd**

Når vi vil vide noget om adfærd ser vi ofte på holdninger, da vi ved, at holdninger og adfærd hænger tæt sammen. Et eksempel på dette kan være holdninger til hastighed. Indenfor trafiksikkerhed, og trafikadfærd, er det almindeligt at prøve at ændre trafikanternes adfærd gennem holdningspåvirkning. Dette gøres blandt andet med kampagner, hvor man efterfølgende undersøger om trafikanternes holdning, fx til hastighedsovertrædelser, har ændret sig. Studier viser dog, at der er splittede resultater ift., hvorvidt ændring af holdninger har en effekt på kørselsadfærd. En grund til dette kan være, at de kørsel-relaterede holdninger vi selv redegør for, ikke altid stemmer overens med vores implicitte tankeprocesser vedrørende køreadfærd.

### ***To slags holdninger***

Når det kommer til holdninger, kan vi skelne mellem to forskellige slags, nemlig de eksplicitte og de implicitte (se Tabel 1). De holdninger, vi bevidst kan rapportere, kaldes for eksplicitte holdninger. I modsætning til eksplicitte holdninger, bliver implicitte holdninger aktiveret direkte fra hukommelsen, ofte uden at vi er bevidste om dette. De implicitte holdninger er resultatet af vores tidligere erfaringer, og de har vist sig at kunne påvirke adfærd under en række forskellige forhold, fx når vi foretager hurtige og spontane valg og beslutninger, noget der netop karakteriserer en stor del af bilkørslen. I modsætning til de implicitte holdninger, er eksplicitte holdninger et resultat af bevidste overvejelser, og påvirker primært bevidst og gennemtænkt adfærd. Talrige undersøgelser har vist, at implicitte holdninger derimod aktiveres automatisk, og kan påvirke adfærd, uden at vi er bevidste om det. Selv om implicitte holdninger ikke er bevidste for os, kan de ændres ved fx adfærdsmæssig træning.

Tabel 1. Forskellen på eksplicitte og implicitte holdninger	
Eksplicitte holdninger	Holdninger, der er bevidste. De dannes bevidst, vi er opmærksomme på dem, og de er nemme at redegøre for bevidst (selvrapportere)
Implicitte holdninger	Holdninger, der er ubevidste. De dannes ubevidst, de er typisk ukendte for os og det er ikke muligt at redegøre bevidst for dem (selvrapportere)

### Undersøgelsens formål og metode

Motivationen bag undersøgelsen var at få en øget indsigt i forholdet mellem implicitte holdninger, og selvrapporteret køreadfærd og kørefærdigheder blandt danske bilister. Vi testede holdninger til både risikabel og sikker kørsel. Grunden til dette var, at vi ville vide, om holdninger til risikabel og sikker kørsel er de samme, eller om holdningen til det ene måske kunne være forskellig fra holdningen til det andet. Dette er vigtigt i interventionsarbejde for at være sikker på, at man sætter rigtigt ind. For at undersøge dette blev en velafprøvet metode kaldt "Go/No-go Association Task" (GNAT) brugt, sammen med to internationalt anerkendte spørgeskemaer om køreadfærd og kørefærdigheder; "the Driver Behaviour Questionnaire" (DBQ) og "the Driver Skill Inventory" (DSI). 53 danske bilister (31 kvinder, 22 mænd) deltog i undersøgelsen.

### Hvad er GNAT?

GNAT er en computer baseret metode, hvor deltagere bliver bedt om at reagere på forskellige holdningsobjekter. I dette tilfælde: billeder af risikabel og sikker kørsel og negative og positive ord (se Figur 1). Deltagernes implicitte holdning bliver målt ud fra hvor hurtig de reagerer eller hvor mange fejl de laver i holdningstesten. Fx hvis en person har en positiv implicit holdning til sikker kørsel, vil personens reaktionstid være kortere, når han/hun skal reagere på billeder af sikker kørsel sammen med ordet positivt, end når han/hun skal reagere på billeder af sikker kørsel sammen med ordet negativt. Tilsvarende vil en negativ implicit holdning til sikker kørsel medføre, at bilisterne reagerer

hurtigere til billeder af sikker kørsel sammen med ordet negativt end ordet positivt (for mere information om metoden, se Martinussen et al., 2015).



**Figur 1. Eksempler på de billeder der blev brugt i undersøgelsen (Foto: Med tilladelse fra Dansk Kørelærer Union og Carsten Broder Hansen/DTU Transport).**

## **Resultaterne**

Resultaterne viste at både mænd og kvinder havde negative implicite holdninger til risikabel kørsel og positive implicite holdninger til sikker kørsel. Videre viste resultaterne, at for mandlige bilister var implicite holdninger klart relateret til selvrapporteret køreadfærd og -færdigheder (se Tabel 2). Der var derimod ingen signifikant sammenhæng for kvindelige bilister. Grunden kan være, at det at køre bil har en større symbolsk (fx status) og affektiv (fx bilen er vigtig for mig, sjovt at køre bil) værdi for mænd end for kvinder, og at dette kan gøre at mænd har stærkere bånd mellem holdninger og adfærd. Med andre ord identificerer mænd sig mere med det at være bilist end kvinder gør. På grund af dette vil bilkørsel være stærkere linket med noget der er positivt eller negativt i mænds hukommelse end i kvinders hukommelse, og dermed vil dette nemmere komme til udtryk i den implicite test. Mere specifikt om resultaterne angående holdning til risikabel og sikker kørsel og relationen til selvrapporteret køreadfærd og -færdigheder, nedenfor.

### ***Holdning til risikabel kørsel***

I modsætning til hvad man måske ville forvente viste resultaterne at mænd der ofte laver overtrædelser i trafikken, havde en negativ holdning til risikabel kørsel (se Tabel 2). Man ville nok

forvente, at et højt antal trafikforseelser ville tilsige en positiv holdning til risikabel kørsel. En grund til dette misforhold kan være, at det ligger andre, stærkere drivkræfter, bag adfærden. En mulighed er at mænd identificerer sig med et kønsrollemønster som en "macho" bilist. Medier, informationskampagner, og køreskolen understreger at risikokørsel er negativt, noget der også vises i de implicite holdninger. Alligevel kan disse holdninger blive tilsidesat af kønsrollemønster som "macho" bilist, noget der kan lede til aggressiv kørsel og overtrædelser i trafikken. Dette vil dog ikke sige, at de danske mænd ikke synes, at risikabel kørsel er negativt men snarere, at holdningerne ikke er stærke nok til at ændre adfærd. En anden grund kan være, at de mandlige bilister med negativ holdning til risikabel kørsel, vil være bedre til at genkende risikabel kørsel som risikabel. Derfor vil de også genkende egne overtrædelser, og dermed både huske overtrædelserne, og også rapportere disse.

**Tabel 2. Korrelation mellem implicite holdninger til risikabel og sikker kørsel, og køreadfærd og -færdigheder.**

	Alle		Kvinder		Mænd	
	Køreadfærd	Køre-færdigheder	Køreadfærd	Køre-færdigheder	Køreadfærd	Køre-færdigheder
Negativ implicit holdning risikabel kørsel	.23 <sup>+</sup>	.07	.04	.19	.44 <sup>*</sup>	-.09
Positiv implicit holdning sikker kørsel	.11	-.17	.13	.08	.07	-.63 <sup>**</sup>

Note. Køreadfærd = selvrapporeret hyppighed af overtrædelser og fejl i trafikken. Kørefærdigheder = selvrapporeret niveau af tekniske, - og sikkerhedsfærdigheder. Pearson korrelationskoefficienter, signifikansniveau +  $p < .10$ . \*  $p < .05$ . \*\*  $p < .01$ .

### ***Holdning til sikker kørsel***

Resultaterne viste at mandlige bilister med dårlige kørefærdigheder, havde positive holdninger til sikker kørsel (se Tabel 2). Studier har vist at bilister der synes, at de har gode kørefærdigheder også føler, at de har lavere risiko for at blive involveret i uheld. Modsat, vil bilister der mener de har dårlige kørefærdigheder, nok værdsætte sikkerhed højt. Dermed vil de køre sikkert, hellere end risikabelt, hvilket leder til positive holdninger til sikker kørsel.

### **Konklusion**

Undersøgelsen viser samlet, at implicitte holdninger til risikabel kørsel og sikker kørsel, påvirkes af forskellige mekanismer. Risikabel kørsel kan stamme fra identifikation med traditionelle kønsrollemønstre, mens sikker kørsel ser ud til at være et resultat af, at bilisterne selv mener de har dårlige kørefærdigheder. Derfor vil kampagner, der kun fremmer sikker kørsel, muligvis ikke behandle problemet med risikabel kørsel, og vice versa. Præventive tiltag, der både fremmer sikker kørsel, og bekæmper risikabel kørsel, kan derfor være mere hensigtsmæssige. Fx kan dette være kampagner der fokuserer på det positive ved at køre sikkert, samt kampagner der fokuserer på det negative ved at køre risikabelt. Yderligere forskning omkring motiverne bag sikker og risikabel kørsel vil kunne give mere præcise svar på, hvad der driver adfærden, og hvorfor resultaterne kun er signifikante for mænd. Flere undersøgelser af implicitte holdninger indenfor trafiksikkerhed er nødvendig for at kunne afdække forholdet mellem implicitte og eksplicitte holdninger og adfærd. Derfor er DTU Transport i gang med en undersøgelse af implicitte og eksplicitte holdninger til spirituskørsel sponsoreret af Tryg Fonden. I dette studiet vil vi også afprøve adfærdstræning som metode til at ændre de implicitte holdninger.

### **Litteratur**

Martinussen, L. M., Sømhovd, M. J., Møller, M., & Siebler, F. (2015). A Go/No-go approach to uncovering implicit attitudes towards safe and risky driving. *Transportation Research Part F*, 30, 74-83.