

Sammendrag:

Høyrisikoatferd og høyrisikogrupper i veitrafikken

Sluttrapport fra strategisk instituttprogram (SIP)

TØI rapport 1131/2011
Forfatter: Fridulv Sagberg
Oslo 2011 34 sider

I tillegg til de velkjente risikofaktorene høy fart, manglende beltebruk og ruspåvirkning er sykdom, distraksjon og sovning faktorer som bidrar mye til antallet dødsulykker i trafikken. Dette er blant resultatene fra et nylig avsluttet strategisk instituttprogram (SIP) om høyrisikoatferd og høyrisikogrupper i veitrafikken. De enkelte faktorenes bidrag til antall ulykker er beregnet som funksjon både av eksponering og relativ risiko. Myke trafikanter, unge mannlige bilførere, og tunge kjøretøy er de gruppene som har størst risikobidrag når det gjelder dødsulykker. Effektive tiltak rettet mot de nevnte risikofaktorene og -gruppene vil kunne gi en betydelig reduksjon i antallet alvorlige ulykker.

I perioden 2005-2010 har det ved TØI vært gjennomført et strategisk instituttprogram (SIP) med tittelen ”Høyrisikoatferd og høyrisikogrupper i veitrafikken”. Denne rapporten er en sammenfatning av arbeidet med SIPen.

I 2007 igangsatte Statens vegvesen et etatsprosjekt med tittelen ”Høyrisiko-grupper i vegtrafikken”. Deltakelse i etatsprosjektet bidro til nyttige synergieffekter i forhold til den pågående SIPen, når det gjaldt temaer som eldre bilførere, innvandrere, unge bilførere, motorsyklister, og analyser av eksponering og risiko for ulike grupper.

Myke trafikanter utgjør svært stor andel av drepte trafikanter

Som bakgrunn for diskusjon og avgrensing av begrepet ”høyrisiko” for arbeidet med SIPen ble det foretatt analyser av veitrafikkulykkesstatistikken med hovedvekt på dødsulykker. Bakgrunnen for å se spesielt på dødsulykkene er blant annet vegmyndighetenes nullvisjon, hvor fokus er rettet mot å redusere antallet drepte og alvorlig skadde i trafikken til null. Det er derfor viktig å få mest mulig kunnskap om kjennetegn ved de alvorligste ulykkene.

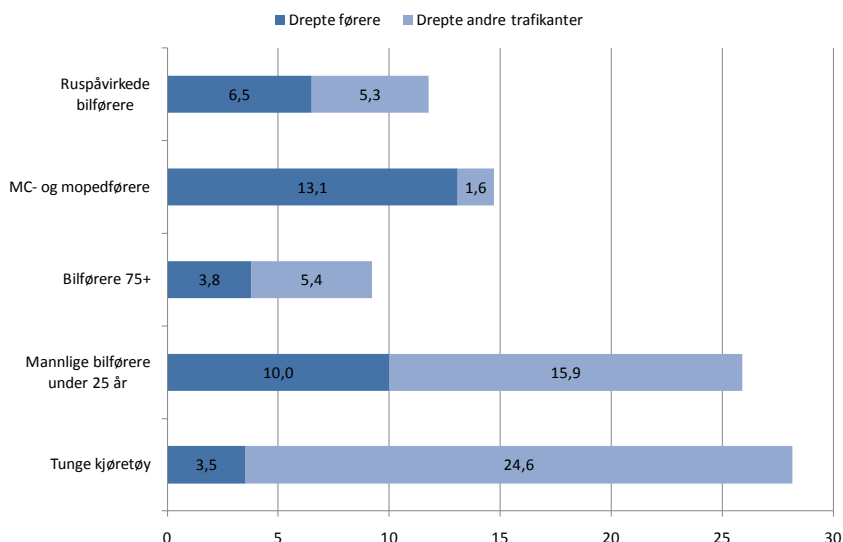
Over 30 % av de som omkom i trafikken i Norge i tiårsperioden 2000-2009 var ”myke” trafikanter (fotgjengere, motorsyklister eller syklistene). En annen stor gruppe er mannlige bilførere under 25 år, som utgjorde 10 % av de drepte.

Tunge kjøretøyer og unge mannlige førere innblandes mest i dødsulykker

For å få et fullstendig bilde av trafikanters innblanding i dødsulykker må en i tillegg til antall drepte også inkludere førere som innblandes i disse ulykkene uten at de selv blir drept. På den måten fanger vi opp både *egenrisiko* (risikoen for selv

å bli drept) og *fremmedrisiko* (risiko for innblanding i ulykker der andre blir drept) for ulike grupper av trafikanter. En måte å sammenligne ulykkesinnblanding mellom ”høyrisikogruppene” på, er å angi hvor stor andel av omkomne trafikanter som dør i ulykker hvor de respektive høyrisikotrafikantene er innblandet. I figur S-1 er hver søyle delt i to, slik at vi ser andelen drepte både blant den innblandede høyrisikogruppen (egenrisiko) og andelen andre drepte trafikanter i disse ulykkene.

Tunge kjøretøy, unge mannlige bilførere og førere av MC eller moped peker seg ut som de største høyrisikogruppene når det gjelder førere av motorkjøretøy. Risikomønstrene for disse tre gruppene er svært forskjellige. MC- og mopedførere har høy egenrisiko, dvs. at de har høy risiko for selv å bli drept, mens de utgjør liten fare for andre trafikanter. For tunge kjøretøy er det omvendt; de har høy fremmedrisiko ved at de utgjør en stor fare for andre trafikanter, mens førerens egen risiko for å bli drept er nokså lav. Unge mannlige bilførere er i en mellomstilling. De har relativt høy risiko både for å bli drept selv og for å bli innblandet i ulykker der andre blir drept.



Figur S-1. Drepte trafikanter 2000-2009, etter innblandet motorkjøretøy/-fører og hvorvidt føreren selv eller andre ble drept. Prosent av alle drepte trafikanter. (Trafikantgruppene er delvis overlappende.)

Antall ulykker som funksjon av eksponering og risiko

Et mål på hvor mye en gitt faktor bidrar til det totale antallet ulykker (eller drepte, skadde eller ulykkesinnblandede personer) er ”population attributable risk”, som kan oversettes med *risikobidrag*. Dette er et mål på hvor stor andel av det totale antall ulykker som kan tilskrives den forhøyede risikoen knyttet til en gitt faktor, eller med andre ord hvor mye antallet ulykker ville blitt redusert dersom den aktuelle risikofaktoren ikke var til stede, eller dersom den ikke hadde noen betydning for risikoen. En faktors risikobidrag er en funksjon både av dens andel av trafikkarbeidet og dens relative risiko. I vår sammenheng vil en risikofaktor være et kjennetegn ved en gruppe, en tilstand hos en trafikant, eller en risikoatferd. I denne rapporten er risikobidrag beregnet som prosent, og det er dermed et uttrykk for prosentandelen av alle ulykker som skyldes den forhøyede risikoen knyttet til en risikofaktor.

En fordel med dette målet på risiko er at det muliggjør sammenligning av ulike risikofaktorer mht til deres bidrag til samlet ulykkestall. Vi har derfor i arbeidet med SIPen lagt vekt på å beregne risikobidrag for ulike former for høyrisikoatferd og for ulike grupper, der det foreligger tilstrekkelige data både om eksponering og risiko.

Redusert årvåkenhet: Distraksjon, uoppmerksomhet og trøtthet

En viktig del av forskningen innenfor SIPen var en omfattende spørreundersøkelse blant over 6000 bilførere som hadde vært innblandet i trafikkuhell. Fokus i undersøkelsen var på risikofaktorer relatert til distraksjon (blant annet bruk av mobiltelefon) andre aspekter ved redusert årvåkenhet (trøtthet og sovning). Risikobidrag for de ulike risikofaktorene ble beregnet på grunnlag av forekomsten blant førere uten skyld i uhellet (indikator på eksponering) og forholdet mellom forekomsten blant førere med og uten skyld (indikator på relativ risiko).

Distraksjonsfaktoren med høyest risikobidrag, dvs. den faktoren som bidrar til størst antall ulykker, var samtale med medpassasjer(er); denne faktoren bidrar til ca. 6 % av ulykkene. Kjøring i trøtt tilstand bidrar til 4,5 % av ulykkene, og bruk av mobiltelefon til 0,6 %.

Variierende risiko forbundet med sykdom og helseproblemer

For alle typer helseproblemer og sykdommer samlet er bidraget til antall drepte beregnet til 9,3 %. De helsetilstandene som bidrar mest, er synsproblemer og søvnproblemer. Plutselig sykdom kan også tenkes å bidra vesentlig. For denne tilstanden er det ikke beregnet risikobidrag, men det er beregnet at den har en relativ risiko som er så høy som 5,6.

Med unntak av de nevnte helseproblemene ser det ut til at sykdommer og helseplager ikke utgjør et stort problem når det gjelder ulykkesrisiko. De fleste tilstander har lav til moderat relativ risiko, og ut fra beregningene av risikobidrag ser det ut til at de aller fleste tilstandene hver for seg bidrar til mindre enn 1 % av ulykkene. Det finnes noen få sykdommer som har høy relativ risiko, men disse er forholdsvis sjeldne, og de bidrar derfor bare til et lite antall ulykker, selv om de innebærer høy risiko for dem som er berørt.

Høy fart viktigste høyrisikoatferd

Ut fra beregningene av risikobidrag er fart over fartsgrensen den faktoren som klart peker seg ut som den enkeltfaktoren som bidrar til flest dødsulykker, rundt 1/3 av ulykkene kan sies å skyldes for høy fart i forhold til fartsgrensen. Det er også grunn til å tro at en del ulykker skyldes for høy fart etter forholdene, men likevel innenfor fartsgrensen. Andelen ulykker som skyldes for høy fart, er derfor høyere enn det gitte anslaget viser.

De øvrige formene for høyrisikoatferd som bidrar mest til de alvorlige ulykkene er manglende bruk av bilbelte, ulike former for distraksjon og uoppmerksomhet, ulike overtredelser av trafikkregler, samt trøtthet og sovning.

Ruspåvirkede bilførere

Kjøring under påvirkning av alkohol eller andre rusmidler er en åpenbar og velkjent risikofaktor. Det er derfor viktig å beregne den potensielle reduksjonen i antallet alvorlige ulykker som kan oppnås ved å eliminere denne risikoen.

Det er først og fremst bilførere som utgjør en høyrisikogruppe når det gjelder ruspåvirkning, siden bilførere i større grad enn andre trafikantgrupper innblandes i ulykker der andre blir drept. For alkohol varierer anslagene fra 7 til 16 % når det gjelder bidrag til andelen drepte trafikanter. For narkotika og medikamenter er bidraget også på rundt 7 %.

Førere med kriminell bakgrunn

Flere studier viser at tidligere kriminell atferd også er forbundet med høy risiko for innblanding i trafikkuulykker. Vi har ennå ikke tilstrekkelig kunnskap om hvor stor del av trafikkarbeidet førere med slik bakgrunn representerer, slik at det foreløpig er vanskelig å fastslå omfanget av problemet. Dette er en problemstilling som fortjener mer oppmerksomhet i framtidig forskning på høyrisikoatferd.

Mulige implikasjoner av beregningene av risikobidrag

Selv om beregningene av risikobidrag i prinsippet kan ses på som indikasjoner på potensialet for reduksjon i antallet ulykker, er det også andre hensyn som det er rimelig å ta når en skal velge hvilke faktorer det skal fokuseres på med tanke på ulykkesforebyggende tiltak. I utgangspunktet er det mest rasjonelt å se først på faktorene som bidrar mest til antallet ulykker, som f.eks. høy fart, unge mannlige bilførere eller tunge kjøretøy. Forutsatt at de ulykkeskapende virkningene av en faktor kan elimineres, er risikobidraget en indikasjon på størrelsen av den ulykkesreduksjonen som kan oppnås. Imidlertid er det mange risikofaktorer det er vanskelig å endre, og derfor må en også vurdere ressursbruken i forhold til de effektene det er mulig å oppnå når det gjelder reduksjonen i risiko. Anslagene på risikobidrag er et nyttig beslutningsgrunnlag i kombinasjon med kunnskap om forventede risikoreduserende effekter av ulike trafikksikkerhetstiltak, samt kostnader, for å kunne velge de mest kostnadseffektive tiltakene.

Det bør nevnes at det kan være kostnadseffektivt å sette inn tiltak også mot risikofaktorer med lave bidrag til antall ulykker, spesielt hvis det er enkelt å påvirke dem. Dette kan være spesielt aktuelt for faktorer som har høy relativ risiko, men som bidrar lite fordi de forekommer sjelden (f.eks. visse sykdommer). Selv om tiltakene ikke kan ha stor effekt fra et samfunnsmessig perspektiv (antall ulykker), kan de ha stor effekt for den enkelte trafikant som berøres.

Behov for bedre data om ulykker og eksponering

Beregningene av eksponering er usikre for mange av faktorene som diskuteres i rapporten. Det betyr at også anslagene på relativ risiko og risikobidrag er usikre. Det er derfor et stort behov for bedre data både om eksponering og risiko, slik at presisjonen i beregningene kan forbedres. Det er også en del faktorer som trolig bidrar mye til antallet alvorlige ulykker, men hvor det ikke finnes gode nok data om deres forekomst i ulykker. Eksempler på dette er kjøring med stjålet bil og/eller kjøring uten gyldig førerkort. Vi mener at en del forbedringer i politiets registreringer av ulykkesdata kan bidra vesentlig til bedre risikoberegninger for mange faktorer.

Bedre grunnlagsdata er viktig for å kunne prioritere de risikofaktorene som bidrar mest til alvorlige ulykker og dermed for et mer målrettet trafikksikkerhetsarbeid.