

Sammendrag:

Betydningen av distraksjon og uoppmerksomhet for innblanding i trafikkulykker

Spørreundersøkelse blant kunder hos Gjensidige forsikring

TØI rapport 1464/2016
Forfatter: Fridolv Sagberg
Oslo 2016 81 sider

En spørreundersøkelse om uoppmerksomhet og distraksjon blant 3662 bilførere som hadde vært innblandet i uhell, samt et tilfeldig utvalg på 345 andre bilførere, viser at distraksjon forekom i 26 % av uhellene. «Andre» (kognitiv) distraksjon, dvs. nedsatt konsentrasjon om kjøreepgaven, ved at føreren er opptatt av å tenke på eller bekymre seg om forhold utenom trafikksituasjonen, forekom i ca. 12 % av uhellene og er den distraksjonsfaktoren som er forbundet med høyest risiko. Undersøkelsen bekrefter tidligere studier som viser at bruk av mobiltelefon under kjøring er forbundet med økt risiko. Nesten tre prosent av førerne svarer at de skriver meldinger daglig mens de kjører bil, og 4,5 % leser meldinger. Det er også signifikant økt risiko knyttet til betjening av radio og til distraksjonsfaktorer utenfor bilen. Andelen førere som har sovnet bak rattet siste år var 2,7 %, og 2,8 % av disse hendelsene førte til uhell.

Denne rapporten presenterer resultater fra en spørreundersøkelse om risikofaktorer i trafikken, særlig knyttet til uoppmerksomhet og distraksjon. Undersøkelsen er gjennomført blant 3662 bilførere som har vært innblandet i uhell, samt et tilfeldig utvalg på 345 bileiere. Spørsmålene omfattende følgende temaer relatert til bilføreres årvåkenhet og deres oppfattelse av informasjon som er nødvendig for å kjøre sikkert:

- Betydningen av mobiltelefonbruk under kjøring
- Andre kilder til distraksjon både i og utenfor bilen
- Trøtthet og sovning bak rattet
- Samhandling i trafikken
- Kjøreatferd og feilhandlinger
- Tekniske systemer i bilen, og deres betydning både som mulige distraksjonskilder og som støtte til føreren for å unngå distraksjon

Utvalgene av bilførere ble trukket blant kunder hos Gjensidige forsikring. Førerne som hadde vært innblandet i uhell, ble trukket blant kunder som hadde meldt trafikkuhell til forsikringsselskapet i løpet av de siste 12 månedene før undersøkelsen ble gjennomført. Det andre utvalget ble trukket tilfeldig blant bilforsikringskunder. Invitasjoner til å delta ble sendt ut av forsikringsselskapet, og invitasjonen inneholdt lenke til et spørreskjema på internett. Kunder som hadde rapportert uhell men ikke selv hadde kjørt bilen under uhellet, ble bedt om å viderefordre invitasjonen til føreren av bilen.

Føreren ble bedt om å oppgi om det var føreren selv eller eventuell motpart som ifølge forsikringsselskapet hadde skyld i uhellet. Dermed kunne svarerne inndeles i to

grupper, dvs. førere med og uten skyld, hvor enuehell per definisjon er førerens skyld. Denne inndelingen ble benyttet for å kunne sammenligne forekomst av risikofaktor mellom førere med og uten skyld, som grunnlag for å beregne relativ risiko ved såkalt *quasi-induced exposure*. Det betyr at dersom en faktor forekommer hyppigere blant førere med skyld enn blant dem uten skyld, tolkes det som at denne faktoren bidrar til å øke risikoen. Risikoen kvantifiseres som oddsforhold eller relativ risiko, hvor en verdi over 1 betyr økt risiko og under 1 redusert risiko.

Trøtthet og sovning

Rundt én av fire førere svarte at de har sovnet bak rattet en eller annen gang, og 2,7% (106 av 3905 førere) hadde opplevd dette i løpet av siste 12 måneder. Av disse 106 tilfellene var det 2,8 % som resulterte i uhell (2,4 % kjørte utfor veien og 0,4% kolliderte). Den hyppigste konsekvensen var at bilen krysset kantlinja på høyre side før føreren våknet – dette skjedde med 18 % av dem som hadde sovnet.

Både andelen som har sovnet siste år og andelen av sovningsepisodene som førte til uhell, var lavere i denne undersøkelsen enn i lignende undersøkelser tidligere. Dette kan være en effekt både av stor mediaoppmerksomhet omkring sovning og trafikkulykker i senere tid samt økt bruk av profilerte midt- og kantlinjer på veinettet (rumlelinjer). Av dem som hadde sovnet en eller annen gang, var det 11,5 % som svarte at de ble vekket av rumlelinjer.

Nesten hver tredje fører svarer at det hender de kjører selv om de føler seg for trøtte til å kjøre bil, og den hyppigste begrunnelse (688 av 1132) er at det er ingen andre måter å komme seg fram på.

Mobiltelefon

Rundt 55 % av førerne svarer at de bruker mobiltelefon noen ganger mens de kjører bil. Av disse er det ca. en tredel som bruker håndholdt telefon, og 15 % av de som bruker håndholdt telefon, svarer at de aldri stanser bilen når de skal snakke i telefonen.

Blant dem som bruker telefon mens de kjører, er det nesten 3 % som svarer at de i tillegg til å bruke telefonen til samtaler skriver meldinger daglig, og 4,5 % leser meldinger daglig. Så mange som 30 % skriver meldinger av og til, og 50 % leser meldinger av og til.

Når det gjelder opplevde konsekvenser av telefonbruk under kjøring, fant vi bl.a. at:

- 92 % svarer at de er mindre oppmerksomme på trafikken når de skriver eller sjekker meldinger (53 % 'litt', 29 % 'mye' og 10 % 'svært mye' mindre oppmerksomme),
- 19 % har opplevd farlige situasjoner pga. egen bruk av mobiltelefon, og
- 71 % har opplevd farlige situasjoner pga. andre bilføreres bruk av mobiltelefon

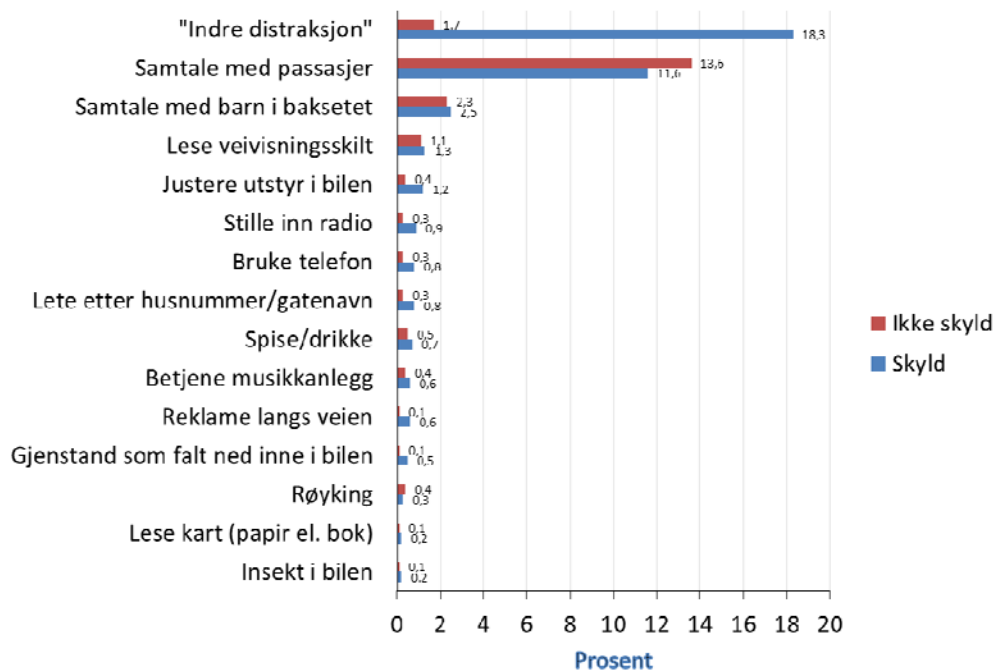
Av de 3572 førerne som hadde rapportert uhell til forsikringsselskapet, var det 21 som svarte at de hadde brukt mobiltelefon under uhellet, og 12 av disse hadde brukt håndholdt telefon. Tolv av uhellene skjedde under samtale i telefonen (5 utgående og 7 innkommende samtaler). To personer leste eller sendte melding da ulykken skjedde, og tre personer tastet for å ringe ut eller motta samtale. De resterende fire uhellene skjedde mens føreren skulle legge fra seg telefonen, søkte etter informasjon, eller brukte andre funksjoner på telefonen. Det er verdt å merke seg at i alle uhellene som

ikke skjedde under samtale, var føreren som brukte telefonen skyldig part i uhellet, mens i de tolv uhellene som skjedde under samtale, hadde motparten skyld i fire.

Bruk av mobiltelefon under uhellet gir et oddsforhold på mellom 3,2 og 3,3 for å være skyldig part i uhellet, noe som kan tolkes som at telefonbruken øker risikoen med en faktor på over 3 sammenlignet med å kjøre under samme forhold uten å bruke telefon. Dette gjelder samlet for håndholdt og håndfri telefon og for alle bruksmåter, dvs. både tasting, lesing/sending av meldinger, og samtale.

Uoppmerksomhet og distraksjon

Figur S-1 viser andel uhell hvor de enkelte distraksjonsfaktorer har forekommet like før uhellet. En eller annen av disse distraksjonsfaktorene forekom i 26,2 % av ulykkene. Høy forekomst av en faktor betyr ikke nødvendigvis at en faktor har høy risiko. Faktorer som forekommer hyppig under kjøring generelt, vil også ha større sannsynlighet for å forekomme ved et uhell. Imidlertid er *forholdet mellom forekomst hos førere med og uten skyld* en indikasjon på den relative risikoen knyttet til en faktor. Ut fra denne beregningsmetoden er f.eks. samtale med passasjer ikke en risikofaktor, selv om det forekommer ofte også i uhellssituasjoner.



Figur S-1. A Uhellsinnblandede førere som rapporterer forekomst av spesifiserte distraksjonsfaktorer like før uhellet, etter skyld i uhellet. Prosent.

Figur S-1 viser at den distraksjonsfaktoren som forekommer klart hyppigst ved uhell med skyld, er *indre distraksjon*, dvs. det å dagdrømme eller å være opptatt av tanker eller bekymringer om forhold og hendelser utenom trafikksituasjonen, i motsetning til distraksjon knyttet til påvirkning fra de nærmeste omgivelser. Dette er også den faktoren som har den høyeste relative risikoen, med en oddsrate på over 15. Vi finner også klart signifikant høyere oddsrate for uspesifiserte forstyrrelser utenfor bilen. Dette omfatter trolig blant annet det å se på reklameskilt eller reklameplakater. Blant de mer spesifikke distraksjonsfaktorene i spørreskjemaet var det ved siden av mobiltelefonbruk bare "innstilling av radio" som viste signifikant sammenheng med skyld i uhellet.

Samhandling, holdninger og atferd

Det ble stilt flere spørsmål om hvilke teknikker førerne brukte for å vurdere om de skulle kjøre eller stanse når det kom bil fra høyre på en mindre vei. Det var signifikante effekter for spørsmålene om en legger merke til hvor fort den andre bilene kommer mot krysset og om en ser etter om den andre føreren var mann eller kvinne. De som bruker disse teknikkene, har lavere odds for å være skyldig part i uhell, dvs. at de har lavere risiko.

Det er interessant at vi også finner en redusert risiko for dem som svarer at de er blitt blinket på av bilen bak. Dette kan muligens forklares av at dette i noen tilfeller er førere som kjører saktere enn gjennomsnittet og derfor er mindre ulykkesutsatt.

Vi finner at bilinteressen er høyere blant førere uten skyld – de sier i større grad at de er “veldig interessert i bil og motor”. Det kan være at dette utsagnet først og fremst fanger opp den positive bilinteressen, som også kan inkludere bevissthet om sikkerhet.

Kjennetegn ved bil og utstyr i bil

Vi finner lavere risiko for eldre enn for nyere biler, noe som trolig kan henge sammen med en tendens til å kjøre saktere med en eldre bil, bl.a. på grunn av mindre komfort og mer opplevelse av fart.

Vi finner dessuten at førere av SUVer har høyere risiko enn førere av andre personbiler. Slike biler innbyr til høyere fart, bl.a. fordi fartsfølelsen bli mindre når føreren sitter høyt, og de har dessuten høyere tyngdepunkt og er mer utsatt for velteulykker.

En separat analyse av ryggeuhell viste en signifikant lavere forekomst av slike uhell for biler med ryggesensor, noe som indikerer en gunstig effekt av slike systemer.

Bakgrunnsfaktorer

Høy alder gir høyere odds for skyld i uhellet; førere over 70 år har ca. 2 ganger høyere odds for å være skyldig part, sammenlignet med førere i aldersgruppen 30-69 år. Det kan virke noe overraskende at vi ikke finner økt oddsrate for den yngste aldersgruppen, men det kan skyldes at det er svært få helt unge førere i datamaterialet. Når det gjelder kjønn, har menn signifikant høyere odds for skyld. Bosted er en klart signifikant faktor. Jo mer spredtbygd, desto høyere odds for skyld i uhellet.

Konklusjoner

Vi konkluderer med at følgende risikofaktorer framstår som de mest betydningsfulle blant faktorene det er spurt om i denne undersøkelsen:

- Indre distraksjon (dagdrømming, etc.)
- Reklameskilt langs veien
- Justering av radio
- Bruk av telefon

Disse fire faktorene har relativ risiko som er større enn 3,0, dvs. at risikoen er mer enn tre ganger så høy som under kjøring uten disse faktorene til stede. I tillegg er det en rekke andre faktorer med lavere relativ risiko som også er statistisk signifikant. Den relative risikoen for de aller fleste signifikante faktorene er under 2,0.