

Unga förare en högriskgrupp i trafiken

- epidemiologi, experimentella studier och förslag till analysmodell

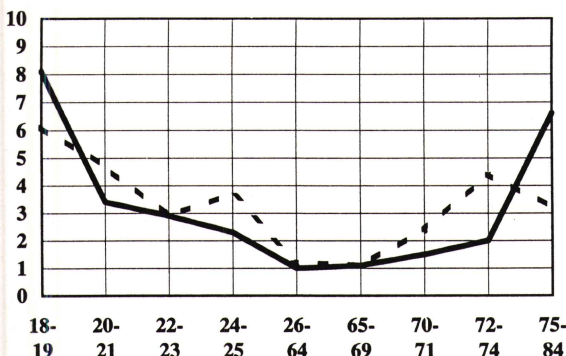
Nils Petter Gregersen

Denna forskningslinje har sin tyngdpunkt i att producera ett kunskapsunderlag för prevention av olycksfall hos unga bilförare. Mot bakgrund av empiriska studier av interventionskaraktär konstrueras en modell för att tolka de höga olycksfallstalen hos unga bilförare.

Nils-Petter Gregersen är beteendevetare och nu anställd som forskare på Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI).

Inledning

Trafiksäkerhet är en viktig del av det förebyggande hälsovården. Olyckorna i trafiken skördar många offer och orsakar livslångt handikapp för många människor. En speciellt utsatt grupp i detta sammanhang är unga, nyblivna bilförare. De är 6-8 gånger oftare inblandade i olyckor än äldre och mer erfarna bilförare (figur 1).



Figur 1. Olycksrisk (olyckor/10 miljoner km) efter ålder och kön (Spolander 1992)

Unga bilförarens olycksinblandning har förändrats genom åren. Olyckor per 100.000 invånare har minskat betydligt, speciellt från 1992. Minskningen kan dock förklaras helt med att ungdomar kör mindre bil. En delförklaring ligger i att färre ungdomar tar körkort nu, en annan är att de som tar körkort kör mindre. Olycksminskningen beror alltså inte på att de som kör

gör det mera trafiksäkert. Utvecklingen av olyckor per körd km är i stort sett oförändrad över de senaste 10-15 åren. Unga bilförarens överrepresentation är inte bara ett svenskt problem utan förekommer i de flesta länder.

Bland dödsorsaker i ungdomsgruppen är trafikolyckor en av de absolut vanligaste. Under 80-talet dödades sammanlagt 1 520 ungdomar mellan 18 och 24 år i trafiken. Svenska dödsorsakssiffror (SCB 1994) visar att vägtrafikolyckor svarar för 20-30% av dödsfallen i åldersintervallet 15-24 år (tabell 1). Dessa olyckor är den efter självmord största dödsorsaken bland män i åldern 15-44 år och den fjärde största bland kvinnor i samma åldersgrupp. I åldersgruppen 18-24 år är trafikolyckor den vanligaste dödsorsaken (de olika åldersgrupperingarna beror på att uppgifterna hämtats från olika statistiska källor).

Tabell 1 Åldersfördelning för dödsorsaken "motorfordonsolyckor på allmän väg" i Sverige 1992. Procent av alla dödsorsaker enligt ICD-kod (International Classification of Death causes) E810-E819 (SCB 1994)

Ålder	Män (%)	Kvinnor (%)
15-19 år	30,6	24,6
20-24 år	32,0	21,8
45-64 år	1,3	1,1

Även bland skadade är ungdomar kraftigt överrepresenterade. För en stor del av de olycksdrabbade innebär deras skador ett långvarigt lidande och nedsatt arbetsförmåga samtidigt som de orsakar mycket stora kostnader för samhället. I Sverige beräknas ca 4% av befolkningen dödas eller invalidiseras för livet på grund av trafikolyckor. Trafikskadorna kräver stora samhälleliga resurser både inom vård och omsorg. De beräknas kosta samhället i genomsnitt 250.000 kronor per person under sin livstid (Tingvall 1996). Det är därför uppenbart att trafikolyckor måste betraktas som ett mycket allvarligt folkhälsoproblem. Trafiksäkerhetsarbetet blir ur

detta perspektiv en viktig del av den förebyggande hälsovården där unga nyblivna bilförare är en av de absolut viktigaste målgrupperna. Den övergripande målsättningen måste därför vara att förstå orsakerna bakom olyckorna och att utifrån denna kunskap utveckla åtgärder som dels minskar risken för att olyckor skall inträffa, dels minskar konsekvenserna när de ändå uppstår. I sin förlängning skall målet med denna kunskapsutveckling vara att skapa förutsättningar för att helt eliminera dödsfall och livslånga handikapp.

Problemanalys och analysmodell

En orsak till varför man inte kunnat åtgärda olycksproblemet bland unga nyblivna bilförare är att man inte tillräckligt väl känner de processer, framförallt psykologiska, pedagogiska och sociala, som bidrar till körbeteende och olycksinblandning. Här finns en stor mängd forskning, men den har ännu inte kommit så långt så att man självklart kan överföra förståelsen av problemen till konkreta åtgärder. En mängd teorier finns som mer generellt förklarar de olika processer som kan vara relevanta för körbeteendet. Det är dock relativt få av dessa som är direkt anpassade till köruppgiften och till unga nyblivna förare och som direkt kan användas för att föreslå konkreta trafiksäkerhetsåtgärder. Här behövs stora fortsatta forskningsinsatser. Meningsfulla förslag till åtgärder kräver att man väl känner de underliggande problemen.

För att förstå de bakomliggande problemen kan man gå två principiellt olika vägar. Ett sätt är att analysera olyckor som sådana mer eller mindre djupt, genom haveriundersökningar eller genom mer övergripande statistiska analyser. Ett annat sätt är att analysera processen som leder fram till att man blir bilförare och vilka psykologiska, sociala och pedagogiska aspekter som bidrar till att man blir den förare man blir och hur detta i sin tur påverkar olycksrisken.

Den första strategin, olycksanalysen, har gett oss kunskaper om vilken typ av olyckor unga bilförare är inblandade i. Trots att det inte finns så många studier som systematiskt genomfört olycksanalyser inom gruppen

unga bilförare så vet vi t ex att de är speciellt överrepresenterade i singelolyckor och olyckor nattetid, speciellt under veckoslutsnätter. Även bland andra åldersgrupper är olyckor vanligare under veckoslutsnätter, men ungdomars överrepresentation är större. Ytterligare exempel är alkoholrelaterade olyckor. Det finns inte något tydligt stöd för att unga oftare kör berusade, men däremot så är deras olycksinblandning högre än äldre förare om de kör berusade. I en norsk undersökning fann Glad (1985) att om man sätter olycksrisken för en nykter förare till 1 så har en onykter 18-24-åring risken 901 och en onykter 25-49-åring risken 142.

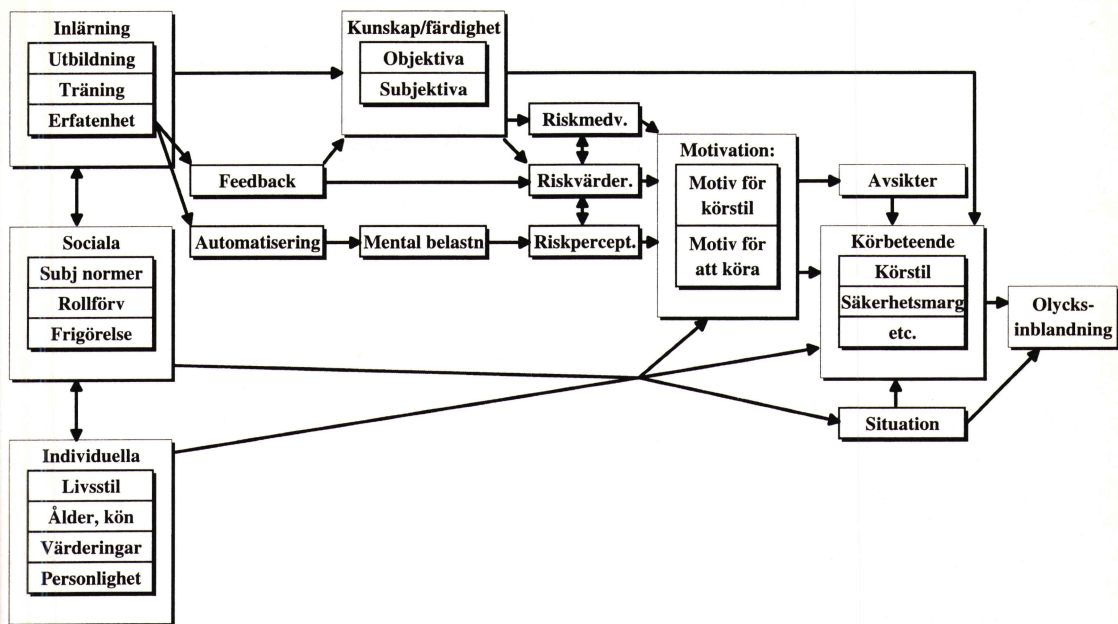
Forskningen om hur olika samband ser ut har historiskt sett angripit problemet med skiftande ansats. Under 50- och 60-talet, då forskningen var mycket ung utgick man i hög grad från ett antagande om att det fanns ett antal förare som av olika skäl, t ex personlighet, orsakade de flesta olyckorna, de var sk olycksfåglar. Den tidens analyser av olika personliga förutsättningar visade visserligen att det fanns samband med olycksrisk men sambanden var ofta svaga. Man insåg snart att om man skall bygga urvalsprinciper på dessa samband skulle det leda till att många säkra förare skulle uteslutas och många osäkra skulle missas. Man lämnade successivt olycksfågelmодellen för att under 60-talet övergå till att betrakta föraren som ett offer som med sina grundförutsättningar inte är skapt för att klara av den moderna trafikens komplexitet.

Detta betyder att man vidgade perspektivet och betraktade olyckor som en konsekvens av att samspelt förare-fordon-väg inte fungerade. Man lyfte speciellt fram människans förmåga att ta till sig information som ett problem. Dessa förmågor ansågs nedärvda och svåra att förändra, vilket innebar att bilföraren blev beroende av utformning av fordon och väg och kunde betraktas just som ett offer i detta samspel.

Under 70-talets första hälft genomgick forskningen ytterligare en förändring i och med att man mer och mer beskrev föraren som någon som själv påverkar körningen och därmed sin egen olycksrisk. Förarnas olika motiv för att köra bil studerades och man lyfte fram företeelser som hur olika motiv påverkar vår bilkörning och att motivet att köra säkert inte alltid får den prioritet som är nödvändig för att helt undvika olyckor.

I modern forskning om förarbeteende dominerar två riktningar, dels en om inläring och människans förmåga att automatisera beteendet, dels en som betonar förarens personliga och sociala förutsättningar, livsstil m m och hur detta påverkar beteendet. Man kan i viss

Analysera processen som leder fram till att man blir bilförare och vilka psykologiska, sociala och pedagogiska aspekter som bidrar till att blir den förare man blir och hur detta i sin tur påverkar olycksrisken



Figur 2. Modell för beskrivning av förarbeteende bland unga bilförare.

mån säga att man återtagit vissa perspektiv från den tidigare 50- och 60-talsforskningen, men på en stabilare grund och med en insikt om att kunskaperna, på grund av för svag sensitivitet och specificitet, inte kan användas för urval av vilka som får och inte får köra bil.

Utgångspunkten för artikelns fortsatta avsnitt är en modell (figur 2) som beskriver några viktiga processer som påverkar ungdomarnas körbeteende och olycksinblandning (Gregersen och Bjurulf 1996, Gregersen 1996). Modellen beskriver två huvudprocesser, dels inlärningsprocessen där man lär sig att köra bil, dels det man har med sig "i ryggsäcken", dvs den sociala påverkan och de individuella förutsättningarnas betydelse.

Inlärningsprocessen genomförs med utbildning, träning och erfarenhetsuppbyggnad. Härigenom uppnås en ökad skicklighet i att hantera bilkörningen på ett säkert sätt och en ökad förståelse för de trafikregler som gäller och de risker som finns i trafiken. Tre problem finns också inbyggda i denna process 1) erfarenhetsnivå: det tar tid att utveckla ett rutinerat körbeteende och automatisera grundläggande manövrering, 2) överskattning: man har en orealistisk subjektiv förmåga, man överskattar sin förmåga och 3) upplevd sannolikhet för olycka: man upplever ingen påtaglig risk som individ att bli inblandad i olyckor vilket leder till att man känner sig säker.

Tillsammans med de individuella och sociala förutsättningarna påverkar dessa tre (erfarenhetsnivå, överskattning och upplevd sannolikhet för olycka) motiv, attityder och beslutsfattande, vilket i sin tur påverkar körbeteendet t ex som det tar sig uttryck i körstil och val av säkerhetsmarginaler.

Bristande erfarenhet

Ett av de största problemen bakom unga, nyblivna bilförare olycksinblandning är att de saknar erfarenhet. Erfarenhet byggs upp successivt, det ligger i sakens natur. Flera forskare har utvecklat teorier om hur denna erfarenhetsuppbyggnad går till. En av dem är Jens Rasmussen (1984) som i likhet med andra menar att man kan urskilja tre olika nivåer av beteendekontroll. På vilken nivå som ett speciellt beteende styrs beror i hög grad på hur erfaren man är. De tre nivåerna är *kunskapsbaserad nivå* där man utför beteenden som är nya. Dessa genomförs ofta fragmenterade och seriellt (t ex koppling, gas, växling) och där man måste basera

Individuella och sociala förutsättningar och erfarenhetsnivå, överskattning och upplevd sannolikhet för olycka påverkar motiv attityder och beslutsfattande, vilket i sin tur påverkar körbeteendet

Tabell 2. Polisrapporterade olyckor under övningskörning 93-09-01 - 95-12-31 med 16-17-åriga förare.

Åldersgrupp	Antal olyckor	Lindrigt skadade	Allvarligt skadade	Dödade	Olyckor/1000 elever
16-17° år	37	59	15	1	0.22
17°<18 år	29	41	12	0	0.23

beteendet på generella kunskaper, livserfarenhet och råd från andra. Efterhand som man blir erfaren i detta beteende så bygger man upp regler för beteendet (hur koppling, gas och växel hör ihop). Med hjälp av dessa regler kan man utföra beteendet mer sammansatt och utan samma krav på tankearbete och mental kapacitet. Med ytterligare ökad erfarenhet automatiseras beteendet och kan genomföras utan medveten kontroll (växling blir ett moment som inkluderar koppling, växel och gas), man har nått den färdighetsbaserade nivån. När man uppnått denna nivå för ett beteende så innebär det också att den mentala arbetsbelastningen blir mindre och man har möjlighet att vidga perspektivet som bilförare till att bearbeta andra beteenden, t ex att tolka omgivningen, förutse risker och samspela med andra trafikanter på ett bättre sätt. Med denna utgångspunkt är det alltså önskvärt att en bilförare har så mycket erfarenhet som möjligt innan han/hon kommer ut i trafiken. Detta var tidigare en paradox, eftersom man var tvungen att bygga upp sin erfarenhet i trafik, och då utsatte man sig automatiskt för höga nybörjarrisker.

Genom att i Sverige och flera andra länder sänka övningskörningsgränsen till 16 år och behålla körkortsgränsen vid 18 bedömdes det att denna erfarenhetsuppbyggnad kunde ske under relativt säkra former. Tidigare har forskare bedömt den nödvändiga uppbyggnadsperioden till ca 1-2 år av normal körning. Grundantagandet var därmed att sänkningen skulle leda till att nya körkortstagare skulle ha mera mil i kroppen och därmed nått längre i sin utveckling.

I Sverige har 16-årsgränsen utnyttjats av relativt många. Erfarenheterna från Frankrike visar att bara 5-10% utnyttjade möjligheten att övningsköra från 16 år. En förklaring som nämnts är det franska kravet på obligatoriska körlektioner m m där de flesta väljer att vänta tills senare då man kan köra fritt. Under de första 2° åren som det svenska systemet varit i funktion anmälde sig drygt 172.000 ungdomar, vilket motsvarar ca hälften av åldersgruppen. I körjournaler har deras övningskörning kartlagts och det visade sig att man bland de som kommer igång att övningsköra (ca 80%) kör i genomsnitt knappt 1,5 timme per vecka fram till det sista

halvåret då man ökar till knappt 2 timmar per vecka. För dem som börjar vid 17° år, dvs i enlighet med vårt tidigare system, är övningskörningstiden något under 2 timmar per vecka. De flesta, ca 80%, kom igång med sin övningskörning direkt medan resten dröjde en tid trots att de fått sitt körkortstillstånd. Den största delen av övningskörningen är privat i båda grupperna även om de flesta tar åtminstone någon körlektion på trafikskola. Sammantaget innebär detta att en som börjar öva vid 16 år har ca 3 ggr fler övningstimmar än 17°-åringen i det gamla systemet (Gregersen 1996).

En farhåga inför förändringen var att man skulle flytta den höga olycksrisken för nyblivna förare till 16-årsåldern istället. Genom analyser av såväl polisrapporterade som självrapporterade olyckor kan man konstatera att detta inte blev fallet. Det har inträffat olyckor, också med allvarliga skador och i ett fall en dödsolycka med förare 16-17° år, men det har inte inträffat fler olyckor än bland elever som är 17°-18 år. Uttryckt i olyckor per 1000 elever har det inte inträffat fler olyckor bland de yngre (se tabell 2). Samtliga övningskörningsolyckor utom en inträffade vid privat övningskörning. Dessa siffror som innebär att ca 2% är inblandade i olyckor under övningskörning kan jämföras med ca 35% som rapporterar att de varit inblandade i olyckor de två första åren efter att de fått körkort (resultat från flera andra undersökningar).

Effektivisering av erfarenhetsuppbyggnad

En annan möjlig strategi för att möta bristen på erfarenhet är att finna utbildningsmetoder för att förkorta och effektivisera den period som är nödvändig för att få tillräcklig erfarenhet. "Berättande körning" är en typisk sådan metod där föraren förväntas förbättra sin visuella avsökning och tolkning (Marek och Sten 1977). Metoden introducerades på 1950-talet men har inte använts systematiskt i svensk förarutbildning förrän på 1980-talet. Berättande körning innebär att eleven redogör, under körning, för läraren vad som händer runt omkring dem. Elevens redogörelse är uppdelad i olika faser där man först tränar upp sig i att berätta högt genom att berätta om vad man gör (trampar ner kopp-

lingen, sätter på vänster blinkers, släpper gasen osv.). Därefter övergår man till den egentliga idén, nämligen att berätta om vad man ser (trafikanter, trafiksituationer och föremål), vilka risker som kan uppstå och vilka åtgärder som bör vidtas för att undvika riskerna. Genom denna process tvingas eleven att aktivt koncentrera sig på avsökning av omgivningen och medvetandegöra händelser som är av betydelse. En ytterligare ingrediens är att läraren kan ge feedback på hur avsökningen görs, relevansen i riskbedömningen och riktigheten i de åtgärder som föreslås.

Två olika svenska studier har belyst nyttan av berättande körning. En av dem var inriktad på fortbildning av förare inom försvaret där metoden visade sig vara mycket effektiv för att förbättra en rad viktiga förarbeteenden. Jämfört med en kontrollgrupp som fick utbildning utan berättande körning så hade försöksgruppen en klart bättre avsökning, hastighetsanpassning, riskbedömning, beredskap m.m. (Spolander 1990).

I den andra studien (Gregersen 1993, 1994) ingick berättande körning som en del i en körkortsutbildning. Syftet med studien var att ge privatister en professionell utbildning som också inkluderade berättande körning som metod. Någon systematisk utvärdering av berättande körning separat gjordes inte så studien visar inget om dess effekter, men en förstudie där metoden skulle anpassas till förutsättningarna i utbildningen visade en del intressanta resultat. Lärare och elever fick prova metoden och sedan rapportera om sina erfarenheter. Lärarna var i huvudsak positivt inställda men angav att många elever hade svårt med de mer avancerade stegen i berättandet, dvs kopplingen mellan riskbedömning och åtgärd. Det hände t ex att de kunde upptäcka en risksituation och dessutom föreslå en åtgärd, men de genomförde inte åtgärden. Lärarna angav att elevens kapacitet inte räckte till för att de meningsfullt skulle klara av hela denna kedja. Problemet var störst i början och minskade mot slutet av utbildningen. Eleverna gjorde också en övervägande positiv värdering. De menade att man tvingas uppfatta trafikhandelser snabbare. Man får också in en rutin på att berätta tyst för sig själv när man kör. Också eleverna beskrev problemet med svårigheten att hinna med att berätta

Köreleven kunde upptäcka en risksituation och föreslå en åtgärd, men genomförde inte åtgärden

Unga förare är speciellt dåliga på att rätt uppskatta sin egen förmåga och därmed bedöma risker på ett adekvat sätt

om allt man ser och som har betydelse för körningen. Att berätta för mycket under en lektion gör att man blir trött och tappar koncentrationen.

Unga förares överskattning av sin förmåga

Under den inledande utbildningsperioden får man lära sig en rad kunskaper och färdigheter, man uppnår en viss individuell nivå av faktisk körförmåga. Ett antagande som också fått stöd i en lång rad undersökningar är att unga förare har dålig kunskap om sin faktiska förmåga. De överskattar sig själva som bilförare. Mönstret har också visat sig mest typiskt bland unga män.

Unga förare är speciellt dåliga på att rätt uppskatta sin egen förmåga och därmed bedöma risker på ett adekvat sätt. De underskattar riskerna i och med att de överskattar sin skicklighet som förare. Det är uppenbart att det finns ett samband mellan subjektiv risk och subjektiv förmåga. Om en förare tror att han är en skicklig förare som kan hantera farliga situationer bedöms dessa situationer inte längre som lika farliga. Från utbildnings-synpunkt är dessa förhållanden svåra att åtgärda eftersom förarna inte är motiverade att köra försiktigare än de tror är nödvändigt. Det komplicerar också saken att det är svårt att nå förare med teoretisk information om risker. Man tar lätt till förklaringar som "Det är bara ett problem för andra, inte för mig, eftersom jag är så skicklig".

Det finns flera skäl till varför man överskattar sin förmåga. Man kan både betrakta det som ett normalt ungdomsfenomen och som ett resultat av den förarutbildning man fått. Betydelsen av överskattning har också visats i ett experiment för att bestämma hur olika utbildningsstrategier påverkar överskattning (Gregersen 1996). Studien utfördes för att testa hypotesen att manövertekniskt färdighetsinriktad träning skulle ge mer överskattning än träning inriktad på förarens insikt om sina begränsningar. Två slumpvis fördelade grupper av nybörjare gavs vardera en av dessa två typer av träning och ombads uppskatta sin förmåga i en broms-undanmanöversituation. Deras uppskattning jämfördes med deras verkliga förmåga och sålunda kunde realismen i deras självskattning beräknas. Förare i gruppen med färdighetsträning hade en tydlig

överskattning av den egna förmågan jämfört med de insiktstränade, detta utan att någon skillnad i faktisk förmåga kunde påvisas. Slutsatsen av denna studie var att förarträning borde kompletteras med praktisk träning som får föraren att inse sin egen begränsning. En sådan strategi av förarträning provades också i ett experiment bland yrkesförare i Televerket och den hade där en kraftigt olycksminskande effekt jämfört med en kontrollgrupp som inte fick någon träning (Gregersen m.fl. 1990, 1996).

Förarbeteendet styrs av motiv

Under 1970-talet ändrade forskningen inriktning från att ha betraktat föraren som ett offer för en komplicerad trafiksituation till att se föraren som en som själv i stor utsträckning påverkar och kontrollerar sitt körbeteende. Man lyfte fram människans olika motiv som viktiga för körbeteendet.

Hur dessa motiv inverkar på körbeteendet styrs av den belöning eller bestraffning som beteendet leder till. Sambandet mellan motiv och sådan förstärkning är inte okomplicerat. De flesta vill köra säkert. Problemet är att definiera vad det betyder i verkligt beteende. För den individuella föraren är det inte så svårt att dra slutsatser om körstil. Problemet är att individen lätt drar felaktiga slutsatser sett ur ett säkerhetsperspektiv. En körstil som statistiskt är farlig kanske inte anses farlig av föraren som individ. Om en förare överskrider hastighetsgränserna kommer det mest troliga resultatet att bli att han inte stoppas av polisen, att ingen olycka inträffar och att han kommer snabbare till sitt mål. Denna feedback hjälper honom att dra slutsatser om sin egna säkra körstil, en körstil som egentligen motverkar säkerhet i statistisk bemärkelse.

Dessa typer av sk riskkompensationsfenomen har studerats och diskuterats av många forskare. Näätänen och Summala (1976) har poängterat motivationens betydelse för körbeteendet. De beskriver i sin "nollriskteori" hur förare normalt sett inte uppfattar någon risk när de kör. Säkerhetsmotivet betraktas därför normalt som tillfredsställt. Andra motiv som tidsvinst, tävlan, äventyrssökande, etc, de så kallade "extramotiven", kommer att få föraren att köra fortare och fortare. Säkerhetsåtgärder såsom förbättrade bilar, vägar eller förare kan misslyckas i att förbättra säkerheten eftersom föraren alltid kommer att försöka använda de extramarginaler som uppstår för andra motiv än för ökad säkerhet, vilka ofta resulterar i högre hastighet.

Dessa antaganden om samband mellan motiv, kör-

beteende och olycksinblandning får också stöd i en enkätundersökning till unga bilförare (Wahlquist 1996) där de bl.a. fått beskriva: 1) hur viktiga olika motiv är i deras bilkörning, 2) hur de kör (körstil) och 3) sin egen olycksinblandning. Studien visar ett tydligt samband där vissa motiv korrelerar högt med vissa körstilar. Förare som ofta kör för nöjes skull, för att avreagera sig för att söka äventyr och liknande har en körstil som är mer offensiv, kör fortare och med mindre säkerhetsmarginaler än andra, vilket i sin tur också leder till högre olycksinblandning. Ungdomar som tycker det är viktigt att inför sig själva vara duktiga och säkra bilförare har också en mer observant och tolerant körstil. Anser man att det är viktigt att visa hänsyn så har man också färre olyckor.

En viktig anledning till att problemet med bristande motivation att köra säkert sällan hanteras systematiskt i praktisk träning är att det finns få bra och färdigutvecklade praktiska metoder att öka riskmedvetandet och andra kognitiva färdigheter. Den traditionella metoden för praktisk övningskörning är att öva på vägar där man inte självklart kan förutsäga om en risksituation kommer att uppstå eller ej. En viktig uppgift är därför att utveckla praktiska metoder att få eleven medveten om sådant som sin egen och andra trafikanters begränsningar, brist på erfarenhet, överskattningsproblemet, motivens betydelse, riskkompensationen, vilken tilltro man kan sätta till olika moderna tekniska hjälpmedel etc.

I praktiken betyder detta att eleven bl a måste försätas i situationer som visar att hans/hennes egna beslut om körbeteende eller säkerhetsmarginaler påverkas av aspekter som övertro eller riskkompensation och att de därför lätt kan leda till misslyckande och olycka. Det är troligen ytterst viktigt att dessa beslut om säkerhetsmarginaler, hastighet, stoppsträckor etc i övningarna får göras av föraren själv så att han/hon inte kan skylla på någon annan än sig själv för sina misslyckanden. Huvudsyftet är att hos föraren skapa en ökad medvetenhet om sig själv som bilförare, sin egen förmåga, sin motivation att köra säkert och sitt förhållande till risker.

Huvudsyftet är att hos föraren skapa en ökad medvetenhet om sig själv som bilförare, sin egen förmåga, sin motivation att köra säkert och sitt förhållande till risker

Sambandet mellan livsstil och olycksinblandning har visats i flera studier

Bland unga bilförare har denna strategi prövats i ett försök med fortbildning, det s k Pilot-projektet (Nolén m.fl. 1995). Också här var erfarenheterna positiva eftersom åtgärderna ledde till färre olyckor. Huvudsyftet med Pilot-projektet var att motivera förarna att köra med stora säkerhetsmarginaler. Detta gjordes dels genom en rad insiktsskapande moment dels genom en kombination av kontrakt och belöning. I kontraktet lovar eleven att köra så som han/hon lärt sig på kursen, dvs. med stora säkerhetsmarginaler. I gengäld får de dela på den vinst som det i projektet inblandade försäkringsbolaget (Skandia) gör på grund av minskade olyckor.

Livsstil och olycksinblandning

Sambandet mellan livsstil och olycksinblandning har också visats i flera studier bl a en svensk (Berg och Gregersen 1993, Berg 1994) och en tysk (Schulze 1990). Den svenska studien är en enkätstudie och visar att det finns speciella hög- och lågriskgrupper med avseende på livsstil. Typiska drag i den värst drabbade högriskgruppen är att de sällan deltar i sportaktiviteter, ofta dricker alkohol och blir berusade, ofta kör bil av andra orsaker än transportbehov och är mycket intresserade av bilar. De är dessutom ofta "ute i svängen". De flesta är män. Studien påvisar ett antal olika livsstilsprofiler som varierar i olycksinblandning.

Ett sätt att angripa dessa högriskgruppers utsatthet är att få förarna att inse att de själva har några av dessa riskökande egenskaper. I denna process kan det vara möjligt att påverka det sätt på vilket de använder bilen, t ex genom att minska motivationen att använda bilen som en leksak eller ett verktyg i frigörelseprocessen eller i sökandet efter gränser för den egna förmågan. Det finns emellertid fortfarande mycket att göra för att utveckla sådana metoder. Att anpassa självdiagnostiska tekniker i kombination med gruppdiskussioner som syftar till personliga beslut kan vara en möjlig väg (Gregersen m.fl. 1990, 1996).

Gruppdiskussionsmetoden har använts med stor framgång inom såväl trafiksäkerhet som andra hälsoförebyggande aktiviteter. Den har sitt ursprung i arbeten av Lewin på 1940-talet (t.ex. Lewin 1947). Han fann att det var möjligt att åstadkomma bestående och kraftiga bete-

endeförändringar, bl a i amerikanska familjers matvanor och i industriarbetares produktivitet, genom att använda gruppdiskussioner. Resultaten fick emellertid inte någon tillämpning inom säkerhetsarbetet förrän på 1970-talet då man i Japan genomförde en serie trafiksäkerhetsprojekt i transportföretag. Misumi (1978, 1982) visade då att man med sådan metodik kunde reducera bussförarens olycksinblandning kraftigt.

Denna teknik har i en studie i svenska Televerket, anpassats och använts för att förbättra yrkesförarnas trafiksäkerhet och minska företagets kostnader för olyckor. Metoden användes på ca 900 förare och ledde till att deras olycksinblandning reducerades kraftigt jämfört med en kontrollgrupp (Gregersen m.fl. 1990, 1996).

Ytterligare ett exempel på positiva erfarenheter av gruppdiskussioner och egenbeslut kan hämtas från andra delar av det hälsoförebyggande arbetet. Arborelius och Bremberg (1990) visade t ex att deras metod som de kallade "Det är du som bestämmer!" förbättrade hälsobeteendet bland skolungdomar. Deras metod är uppbyggd av gruppdiskussioner i kombination med självdiagnostik av ett antal hälsofaktorer som leder fram till individuella beslut om hur man skall uppnå bättre hälsa.

REFERENSER

- Berg H Y: Livsstil, trafik och unga bilförare - En intervjustudie. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1994.
- Gregersen N P: Prevention of road accidents among young novice car drivers. Linköpings Universitet Medicinsk avhandling nr. 444. Avdelningen för socialmedicin, Hälsouniversitetet, och Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1996.
- Gregersen N P, Bjurulf P: Young novice drivers: Towards a model of their accident involvement. VTI Särtryck 257. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1996. Särtryck från *Accid. Anal. & Prev.* 28:229-241. 1996.
- Gregersen, N P: Young drivers' overestimation of their own skill - An experiment on the relation between training strategy and skill. VTI Särtryck 258. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1996. Särtryck från *Accid. Anal. & Prev.* 28: 243-250. 1996.
- Nolén S, Johansson R, Folkesson K, Jonsson A, Meyer B, Nygård B, Laurell H: Projekt "Vidareutbildning av unga bilförare" - Fas I: Planering och utveckling. VTI Meddelande 719. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1995.
- Näätänen R, Summala H: Road user behaviour and traffic accidents. North Holland/American Elsevier. Amsterdam and New York. 1976.
- Wahlquist M B: Unga bilförarens motiv för val av körstil. Institutionen för pedagogik och psykologi, Universitetet i Linköping. 1996.

Fullständig referenslista kan fås av författaren.