

Olycksfåglar i stadstrafik¹

Av docenterna med. dr *Bengt Lindegård*, med. dr *G. Eberhard Nyman*
och jur. dr *Ulf Persson*, Lund

Introduktion

Det kan anses fastställt, att det inom en grupp motorfordonsförare förekommer ett mindre antal personer som har en påfallande stor benägenhet att invecklas i trafikolyckor. Enligt ett flertal in- och utländska utredningar kan detta icke förklaras av slumpvariationer, eller därav att somliga motorförare till följd av sitt yrke m. m. uppträder längre tid än övriga förare i trafiken och därför är exponerade för relativt stor olycksrisk. Motorfordonsförare med sådan olycksfallsbenägenhet (*accident proneness*, Farmer och Chambers, 1926) har hos oss benämnts *trafikens olycksfåglar*.

Till de faktorer som intolkas i begreppet *accident proneness* hör sådana psykiska och psykomotoriska egenskaper, som är relativt konstanta fenomen hos en och samma person under förhållandevis lång tid. Här inbegripes icke sådana förändringar i den psykiska eller psykomotoriska prestationsförmågan, som förorsakats av t. ex. sjukdom, trötthet eller påverkan av alkohol och medikamenter. Ej heller innefattas i begreppet sådana faktorer, som beror på ofullständig körutbildning eller bristande körrutin.

Bland de mera individkonstanta egenskaper som inrymmes i begreppet *accident proneness* brukar man särskilja två kategorier. Den ena utgöres av sådana egenskaper som direkt tages i anspråk i trafiksituationen, exempelvis perceptionsförmåga och reaktionsförmåga. Den andra kategorin består av egenskaper som ej omedelbart har samband med förarens körfärdighet. De senare egenskaperna återspeglas i stället i vederbörandes allmänna livsstil, i hans sociala attityd. Som exempel på hithörande egenskaper kan nämnas: oförmåga till social stabilisering och förankring, åsidosättande av lagar och förordningar, misskötsamhet i ekonomiska frågor och i nykterhetshänseende.

Av tidigare undersökningar, utländska såväl som inländska, vet man att den sistnämnda

kategorin egenskaper bättre än den förstnämnda differentierar olycksfallsbelastade och olycksfallsfria motorförare (Wisely 1947, Tillmann och Hobbs 1949, Brody 1955, SOU 1957: 18 m. fl.). Stack (1956) har sammanfattat detta i följande uttryck: "A man drives as he lives — it is one way in which he expresses his personality".

I ovanstående undersökningar hade olycksfåglarna avgränsats från övriga olycksfallsbelastade förare enbart utifrån antalet olyckor, i vilka respektive förare varit delaktig, under en viss tidsperiod, alltså genom en *kvantitativ urvalsprincip*.

Inom gruppen olycksfåglar kan det väntas förekomma: dels förare med utpräglad oförmåga att bemästra komplicerade trafiksituationer och dels sådana som själva skapar kritiska trafiksituationer.

Syftet med föreliggande undersökning har därför varit att genom ett *kvalitativt urval* bland olycksfåglarna utskilja och studera olika undergrupper med avseende på bl. a. sambandet mellan trafikbeteende och allmänt socialt beteende.

På grundval av en kasuistisk granskning av omständigheterna vid de enskilda olyckstillfällena utvaldes förare som kunde hänföras till endera av följande kategorier:

1) förare som vid upprepade tillfällen invecklats i trafikolycka, synbarligen till följd av bristande uppmärksamhet eller annan jämförbar oförmåga att bemästra den aktuella trafiksituationen (*äkta olycksfåglar*);

2) förare som vid upprepade tillfällen invecklats i trafikolycka, synbarligen till följd av uppenbart medveten vårdslöshet eller eljest påfallande brist i trafikhänsyn (*marodörer*).¹

¹ Ovanstående definitioner är generaliserade och avsedda att illustrera de bedömningsnormer som tillämpats. I en följande artikel kommer dessa att diskuteras i samband med en kasuistik över en rad av typfall, tillhörande de båda kategorierna olycksfåglar. Därvid kommer även resultaten från en undersökning över bedömningsens reliabilitet att redovisas.

¹ Undersökningen har möjliggjorts genom ekonomiskt stöd av försäkringsaktiebolaget Fylgia.

Inom vardera gruppen av olycksfåglar — ”äktas olycksfåglar” och ”marodörer” — undersöktes en rad egenskaper hos bilföraren samt vissa uttryck för hans sociala beteende. I föreliggande uppsats presenteras den del av undersökningen, som avser förarens ålder och yrke samt förekomsten av misskötsamhet i nykterhetshänseende m. m.

I det följande avses med begreppet förarens trafikbeteende hans klassificering som äkta olycksfågel eller marodör.

Material

Urvalet av de bilförare, på vilket föreliggande utredning baserades, skedde från ett primärmaterial, erhållet på följande sätt. Ur trafikolycksfallsregistret vid Polisverket i Malmö utvaldes samtliga manliga bilförare, som under åren 1951—1955 vid minst två tillfällen inom Malmö stad invecklats i trafikolyckor mellan fordon, och vilka olyckor föranlett polisutredning. Det fordrades, att vederbörande själv uppträtt som *bilförare* vid samtliga olyckstillfällen, medan övriga i olyckan engagerade fordon varierade mellan automobil, motorcykel, moped och trampcykel.

Det sålunda erhållna primärmaterialiet omfattade 1.328 bilförare, vilka under nämnda tidsperiod invecklats i 3.344 polisutredda trafikolyckor. Endast en mindre del av förarna hade invecklats i mer än 2 eller 3 olyckor (jfr tabell 1).

Samtliga olyckstillfällen granskades och bedömdes ur trafikpsykologisk synpunkt med hänsyn till förarens grad av vållande till ifrågasvarande olyckshändelse. Denna bedömning ba-

serades på de i polisrapporterna tillgängliga utsagorna från vittnen och engagerade parter. För varje olyckstillfälle bedömdes om den förare, efter vilken trafikolyckan utvalts, kunde hänföras till någondera av följande två kategorier trafikbeteende:

äktas olycksfågelbeteende, eller
marodörbeteende.

I de fall, då det icke kunde konstateras vållande (i trafikpsykologisk mening), rubricerades trafikbeteendet som rent olycksfall.

Inledningsvis har de båda trafikbeteendena karakteriserats i schematisk form. I en senare artikel kommer, såsom nämnts, bedömningsgrunderna att preciseras närmare. Därvid behandlas närmare det faktum, att klassificeringen av en förare som marodör eller som äkta olycksfågel vid en viss olycka kan vara osäker.

Efter den trafikpsykologiska bedömningen av förarens beteende vid de enskilda trafikolyckorna utvaldes det slutgiltiga undersökningsmaterialiet enligt följande princip. Förare som demonstrerat marodörbeteende vid minst två olyckstillfällen klassificerades som *marodör*, oberoende av om han dessutom invecklats i ytterligare olycksfall och härvid bedömts såsom företeende ett ”äktas olycksfågel”-beteende. Förare, som demonstrerat beteende av sistnämnda typ vid minst tre olyckstillfällen samt icke vid något tillfälle uppvisat marodörbeteende, benämndes *äktas olycksfåglar*.

Genom det sekundära urvalet erhöles sålunda det slutgiltiga undersökningsmaterialiet, omfattande 88 marodörer och 111 äktas olycksfåglar.

Genom att det för dessa förare fordrades upprepat trafikbeteende av samma slag, reducerades den risk för felaktig klassificering som genom bedömningsnormernas nödvändiga osäkerhet vidlåder klassificeringen av det enskilda olyckstillfallet.

Förarens ålder och trafikbeteende

För att belysa sambandet mellan förarens ålder och trafikbeteende uppdelades materialet i olika ålderskategorier, såsom framgår av figur 1. Inom var och en av dessa kategorier beräknades antalet ”äktas olycksfåglar” resp. ”marodörer”. Såsom framgår av figur 1 förekommer det största totalantalet belastade förare (äktas olycksfåglar + marodörer) inom ålders-

Tabell 1.

Jämförelse mellan förarantal och olycksfallsfrekvens i det primära undersökningsmaterialiet.

Antal olyckor per förare	Antal förare
2	865
3	318
4	96
5	31
6	10
7	6
8	1
9	—
10	—
11	1
Totalt 3344 olyckor	1328

kategorierna 1911—1920 och 1921—1930. Detta kan emellertid icke utan vidare tolkas så, att antalet olycksfallsbelastade förare överhuvudtaget är proportionellt störst inom nyssnämnda ålderskategorier. Skillnaderna kan i stället bero på att nämnda grupper rymmer *dels* flera förare än övriga kategorier, *dels* ett större antal förare med längre körsträcka per tidsenhet. En överrepresentation av bl. a. yrkesförare inom en viss ålderskategori medför nämligen ett större antal olyckshändelser, eftersom dessa förare exponeras för hög olycksrisk (jfr Segerdahl, 1957).

Ur figur 1 framgår att proportionen mellan antalet äkta olycksfåglar och marodörer växlar mellan de olika ålderskategorierna. Inom de båda högsta samt inom den lägsta åldersklassen föreligger ingen signifikant skillnad beträffande proportionen marodörer/äka olycksfåglar. Däremot finner man för ålderskategorierna förare födda 1911—1920 en dominans för antalet förare med marodörbeteende, medan man inom kategorin förare födda 1921—1930 finner en övervikt för äkta olycksfåglar. Skillnaden är statistiskt säkerställd ($0,02 > p > 0,01$).

En tänkbar förklaring härtill skulle kunna vara, att inom ålderskategorin förare födda 1921—1930 överhuvudtaget rymmes ett mycket stort antal förare i yrkesmässig trafik (jfr ovan). Av denna anledning var det önskvärt att undersöka trafikbeteendets samband med förarens ålder inom en grupp förare, vilka var jämförbara med hänsyn till de yttre trafikris-

kerna. En separat undersökning gjordes för följande kategorier av bilförare:

- 1) förare i icke yrkesmässig trafik,
- 2) förare i yrkesmässig trafik (inkl. taxiförare),
- 3) taxiförare (enbart).

På grund av det ringa antalet personer i den lägsta ålderskategorin (1931—) medtogs ej denna i den fraktionerade analysen. Av samma anledning sammanslogs de båda äldsta ålderskategorierna förare till en enda.

Såsom framgår av tabell 2 återfinnes inom var och en av de olika förarkategorierna det förut nämnda sambandet mellan förarens ålder och trafikbeteende. Tydligast framträder detta inom kategorin yrkesförare. Såväl inom hela denna kategori som inom fraktionen taxiförare finner man en stark övervikt av äkta olycksfåglar i förhållande till antalet marodörer inom den yngsta åldersklassen, dvs. förare födda 1921—1930 ($0,05 > p > 0,02$). Inom de äldre ålderskategorierna för yrkesförare i allmänhet såväl som för taxiförare finner man däremot ungefär lika många äkta olycksfåglar som marodörer.

De framlagda resultaten kan icke direkt tolkas så, att den genomsnittlige förarens trafikbeteende ändras med stigande ålder, från en övervikt för äkta olycksfågelbeteende till en

Tabell 2.
Jämförelse mellan förarens ålder och trafikbeteende för olika kategorier av bilförare.

		Åldersklass		
		Födda —1910	Födda 1911 —20	Födda 1921 —30
Bilförare i icke yrkesmässig trafik	Antal äkta olycksfåglar	16	8	9
	Antal marodörer	11	16	11
Bilförare i yrkes- mässig trafik	Antal äkta olycksfåglar	12	18	41
	Antal marodörer	12	17	15
Taxiförare	Antal äkta olycksfåglar	7	10	12
	Antal marodörer	7	8	2

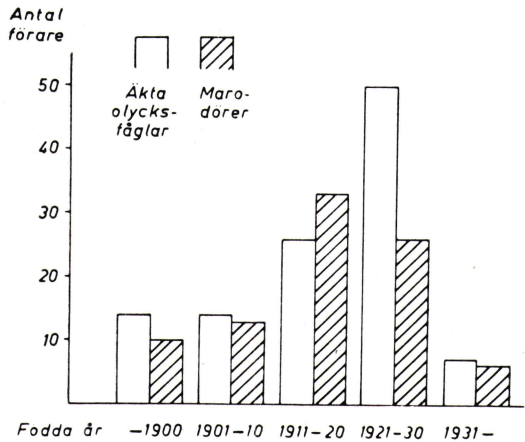


Fig. 1. Jämförelse mellan trafikbeteende och ålder hos bilförare i Malmö.

övervikt för marodörbeteende. Resultaten kan nämligen till större eller mindre del ha be-
tingats av att totalantalet förare inom de olika
åldersklasserna är olika (jfr ovan).

Av de båda trafikbeteenden som undersökts
torde det äkta olycksfågelbeteendet rymma så
låggradigt vållande att det i sig till stor del
återspeglar förarens trafikriskexposition. Där-
emot rymmer marodörbeteendet så mycket av
förarens eget vållande, att detta beteende kan
förmodas ha betydligt svagare samband med
den yttre trafikrisken.

Om man antager, att olycksfågelbeteendet
helt och hållet uttrycker riskexpositionen, så
uppvisar de yngsta ålderskategorierna av för-
rare i yrkesmässig trafik en påfallande låg
förekomst av marodörbeteende i relation till
"riskexpositionen", vare sig man jämför med
övriga ålderskategorier inom samma förarkate-
gori eller med jämgamla förare i icke-yrkes-
mässig trafik.

Den av Segerdahl för taxiförare i Stockholm
(Segerdahl, 1957) beräknade åldersfördelning-
en av förare torde kunna antagas vara approxi-
mativt giltig även för taxiförare i Malmö. Detta
skulle innebära att totalantalet taxiförare är
större i den lägsta ålderskategorin än i de
högre grupperna. Om antalet "marodörer" stod
i proportion till antalet förare, skulle sålunda
marodörerna visa en absolut sett lägre frekvens
med stigande ålder. Såsom framgår av tabell 2
är så icke fallet. Bland taxiförare födda åren
1921—1930 är endast 2 marodörer, medan man
i kategorin förare födda 1911—1920 finner 8
och i den sammanslagna kategorin förare födda
före 1910 finner 7 marodörer.

Åldersfördelningen bland taxiförare (jfr SOU
1957: 18 s. 456) innebär även, att trafikrisken
är störst för de lägre ålderskategorierna och
successivt lägre för de högre. Att det uppträder
flera yngre än äldre förare i trafiken kan vis-
serligen mer eller mindre tänkas förklara det
förhållandet, att antalet äkta olycksfåglar är
större inom de yngre och lägre inom de äldre
ålderskategorierna. Däremot kan åldersfördel-
ningen icke förklara den mycket låga frekven-
sen av marodörer inom den allra yngsta kate-
gorin yrkesförare.

Resultaten visar sålunda att det genomsnitt-
liga trafikbeteendet hos förare med likartade

yttre trafikrisker ändras med stigande ålder så
att marodörbeteendet ökar, samtidigt som
olycksfågelbeteendet sannolikt minskar i fre-
kvens.

Jämförelse mellan förarens sociala beteende och trafikbeteende

Det har påpekats från olika håll att en bil-
förares beteende i trafiken inte är något vä-
sensskilt från hans allmänna sociala beteende,
det är endast en speciell situation i vilken han
exponerar sin personlighet. Den minoritet av
bilförare som invecklas i upprepade trafik-
olycksfall avviker även på andra sätt från ett
ordinärt socialt uppträdande. Såsom nyligen
visats på svenskt material (SOU 1957: 18), skil-
jer sig trafikens olycksfåglar från olycksfalls-
fria förare därigenom att de oftare är repre-
senterade i straffregister, socialregister, kon-
trollstyrelsens register m. m.

I föreliggande studie undersöktes om de båda
undergrupperna av olycksfåglar ("äkta olycks-
fåglar" resp. "marodörer") sinsemellan skilde
sig i ifrågavarande avseenden.

De uppgifter som t. v. studerats hämtades
från länsstyrelsens i Malmöhus län körkorts-
register. Av de i undersökningsmaterialet ingå-
ende 199 personerna hade 167 körkort, vilka
utfärdats av denna länsstyrelse.

Av de uppgifter som återfinnes i körkorts-
registret noterade vi dels förekomsten av fyl-
leriförseelser (oberoende av om det varit i sam-
band med förande av motorfordon eller ej),
samt dels förekomsten av förseelser rörande
motorfordonets utrustning, förarens skyldighe-
ter beträffande körtillstånd, fordonsskatt, mo-
torfordonsförsäkring o. likn. Till den sistnämnda
kategorin hänfördes vidare förseelser be-
träffande hastighetsbegränsning, parkerings-
föreskrifter och andra lokala trafikförford-
ningar.

Det skall framhållas att i primärmaterialet
icke ingår sådana trafikolyckor där alkohol-
påverkan konstaterats hos någondera av de
medverkande förarna vid polisundersökningen.
I de fall där rattfylleriförseelse förekommit, har
detta sålunda gällt något annat tillfälle än dem
för vilka föraren utvalts som "olycksfågel".
Ett direkt samband mellan alkoholmissbruk

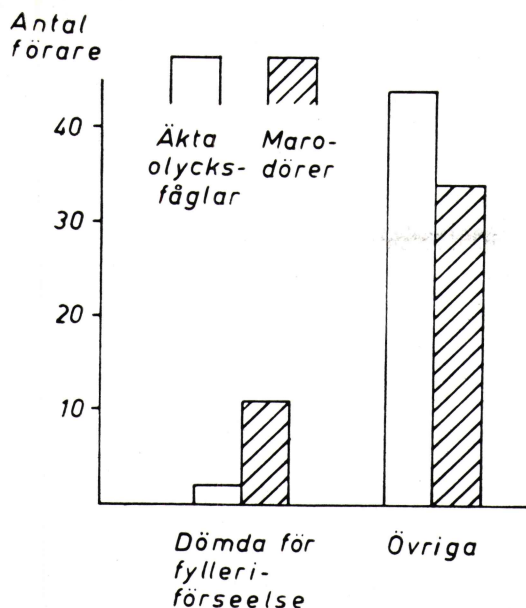


Fig. 2. Jämförelse mellan trafikbeteende och misskötsamhet i nykterhetshänseende hos bilförare i Malmö, födda före 1921.

och trafikbeteende föreligger därför ej på det undersökta materialet.

Jämförelsen mellan trafikbeteende och förekomsten av fylleriförseelse visade olika resultat för olika ålderskategorier. För förare födda tidigare än 1921 framkom en signifikant ($0,01 > p > 0,001$) skillnad mellan äkta olycksfåglar och marodörer, i det att marodörerna visades ha en högre frekvens av fylleriförseelser; jfr diagrammet i figur 2. För förare födda 1921 eller senare framkom ingen skillnad i frekvensen fylleriförseelser mellan äkta olycksfåglar (7: 41) och marodörer (4: 24). — I detta sammanhang må anmärkas, att förekomsten av fylleriförseelse kan betraktas som en mera graverande social deviation hos en äldre person än hos en yngre. Den yngre har som regel inte uppnått samma sociala stabilisering och förankring som den äldre, vilket torde kunna motivera, att en fylleriförseelse bedömes som en mindre stark avvikelse från ett ordinärt socialt beteende hos en yngre än hos en äldre person.

Nyligen redovisade undersökningar från Malmöhus län (SOU 1957: 18) tyder på att olycksfallsbelastade förare oftare än andra begår förseelser rörande fordonets utrustning, beträffande förarens körstillstånd, erläggande av avgift för fordonsskatt och fordonsförsäkring

m.m. Även på föreliggande undersökningsmaterial noterades detta slags förseelser, men de sammanfördes till en enda kategori ("övriga förseelser") tillsammans med förseelser mot parkerings- och hastighetsbestämmelser eller andra lokala trafikförordningar.

Något samband mellan förarens trafikbeteende och förekomsten av "övriga förseelser" kunde icke fastställas, vare sig för de enskilda ålderskategorierna eller för det totala materialet; se tabell 3.

Under förutsättning, att kategorien "övriga förseelser" är vanligare hos olycksfallsbelastade än olycksfallsfria förare (SOU 1957: 18 s. 107), torde detta innebära, att såväl de äkta olycksfåglarna som marodörerna svarar för den höga frekvensen av sådana förseelser.

Sistnämnda kategori av förseelser ("övriga förseelser") måste i och för sig uppfattas som ett uttryck för en från genomsnittet avvikande social attityd, men kan väl knappast sägas vara lika graverande som fylleriförseelser. Vid en samtidig jämförelse mellan å ena sidan trafikbeteendet och å andra sidan de ovannämnda uttrycken för avvikande socialt beteende får man därför i viss mån en gradering av avvikelser.

Diskussion

Vid de flesta trafikolyckor anses den "männsliga faktorn" ha störst betydelse i orsakskedjan. Eftersom de personella och materiella skador som åstadkommes är avsevärda, har det blivit en trängande angelägenhet att utröna vad som

Tabell 3.

Jämförelse mellan förarens trafikbeteende och förekomsten av förseelser rörande fordonets utrustning, förarens körstillstånd m.m. samt förseelser mot lokala trafikförordningar angående hastighetsbegränsning, parkeringsförbud och liknande.

		Antal förare med förseelser	Övriga förare
Förare födda före 1921	Antal äkta olycksfåglar	14	32
	Antal marodörer	11	34
Förare födda efter 1920	Antal äkta olycksfåglar	12	36
	Antal marodörer	9	19

döljer sig bakom den "mänskliga olycksfaktorn". Härigenom skulle man nämligen kunna få en utgångspunkt för planläggandet av preventiva åtgärder gentemot trafikolyckorna.

Man har härvid i första hand riktat uppmärksamheten mot de motorfordonsförare, som uppfattats som speciellt farliga i trafiken. Som mått på farlighetsgraden har man oftast utgått från det antal olyckor föraren invecklats i under en viss tidsperiod. Problemet har i vårt land uppmärksamats bl. a. i det nyligen av 1953 års trafiksäkerhetsutredning avgivna betänkandet (SOU 1957:18). Det framhålls där (s. 51), att åtgärder mot den "mänskliga faktorn" icke bör erhålla karaktären av generella åtgärder som berör alla motorförare. Man fäster uppmärksamheten på den minoritet av förare, som svarar för en oproportionerligt stor del av totalantalet olyckor, de s. k. trafikens olycksfåglar. Enligt utredningen bör åtgärder i första hand riktas mot dessa förare.

I en undersökning som utförts på uppdrag av trafiksäkerhetsutredningen (Segerdahl, 1957) verifieras vissa utländska iakttagelser rörande trafikens olycksfåglar. Sålunda finner man, att starkt olycksfallsbelastade förare avviker från olycksfallsfria förare beträffande vissa sociala förhållanden, såsom kriminalitet och alkoholmissbruk. I en undersökning av Tillman och Hobbs (1949) påvisades motsvarande resultat, då man jämförde en grupp olycksfallsfria motorförare med en grupp förare, som under 15 år invecklats i minst 3 trafikolyckor. *Detta visar att deviationerna i olycksfallsbelastade förares sociala beteende framkommer redan vid en relativt svag olycksfallsbenägenhet, bedömt efter antalet olyckor per tidsenhet.*

I undersökningar rörande trafikens olycksfåglar avgränsas dessa från övriga förare i regel kvantitativt efter antalet olyckor. En förares trafikfarlighet överhuvudtaget bedömes därvid ofta efter antalet olyckor per tidsenhet. Med en sådan bedömningsgrund erhålles emellertid en ofullständig bild av farlighetsgraden. Å andra sidan låter sig en kvantifiering av de åstadkomna skadorna svårligen utföras. I vissa undersökningar (McGuire 1954, m. fl.) har man vid beräkningen av trafikfarligheten tagit hänsyn till en ekonomisk värdering av de materiella skadorna till följd av trafikolyckorna.

Emellertid vidlåder en sådan bedömning allt för stort inflytande av slumpfaktorer för att en tillfredsställande prediktion rörande förarens fortsatta trafikfarlighet skall kunna göras genom en värdering vid enstaka trafikolyckor.

Förarens trafikfarlighet studeras lämpligen i sammanhang med hans faktiska beteende i trafiken. Även inom en grupp motorförare, som invecklats i upprepade trafikolyckor, torde man finna en bred variation av trafikbeteendet mellan olika förare. *Man kan därför icke a priori uppfatta de multipelt olycksfallsbelastade förarna som en enhetlig kategori ur synpunkten av trafikfarlighet.*

Det kan bland de sistnämnda väntas förekomma förare som på grund av bristande uppmärksamhet, eller av annan jämförbar anledning, ofta invecklas i olyckor. Sådana förare benämnas här *äktas olycksfåglar*, till skillnad från olycksfallsbelastade förare med annat trafikbeteende. Bland de sistnämnda torde det finnas en kategori förare, som har tillägnat sig ett starkt riskabelt trafikbeteende med bristande hänsyn till medtrafikanter eller eklatant åsidosättande av trafikföreskrifter. Denna förarkategori kallar vi *marodörer*. I följande översväganden diskuteras de riskfaktorer, som de äkta olycksfågelnas resp. marodörerna kan väntas representera.

Ur trafikpsykologisk synpunkt finns härvid anledning att skilja mellan stads- och landsvägstrafik. Inom ett stadsområde är trafiksituationen mera komplicerad än inom ett landsvägsområde, med ett avsevärt större antal riskmoment. Ett viktigt undantag i landsvägstrafik utgör dock bl. a. situationer vid omkörning av fordon resp. vid möte av fordon.

För en förare tillhörande kategorin äkta olycksfåglar torde riskerna för att invecklas i trafikolycka av sagda anledning vara större i stadstrafik än i landsvägstrafik. En förare ur kategorin marodörer torde löpa stor risk att invecklas i olyckstillbud såväl i stads- som landsvägstrafik.

Enligt erfarenhet från undersökningar av svensk trafik under år 1956 (jfr Wahlgren, 1957) är person- och materialskadorna lindrigare vid olyckor i stadstrafik än i landsvägstrafik. I sistnämnda fallet medför ju de höga hastigheterna, att fordonens levande kraft i kollidering

sionsögonblicket ofta blir av förödande storleksordning. Med beaktande härav torde trafikfarligheten som helhet vid ett enskilt olyckstillfälle vara lägst för de äkta olycksfåglarna och högst för marodörerna. Marodörens benägenhet att medvetet taga risker samt att brista i hänsyn till medtrafikanter sätter honom själv och medtrafikanter i betydande risk, speciellt vid omkörningar av fordon. Sistnämnda trafiksituationerna överhuvudtaget (Wulff, Bäckström och Nettelblad, 1957).

Med hänsyn till trafikskadornas omfattning i nyssnämnda sammanhang, torde man kunna betrakta en förare med ett marodörbeteende, men med blott ett fåtal trafikolyckor per tidsenhet, såsom avsevärt trafikfarligare än en förare ur kategorin äkta olycksfåglar, även om denne förares olycksantal per tidsenhet skulle vara större.

En motorförarens framtida trafikbeteende torde kunna förutsägas med relativt stor grad av säkerhet genom analys av det vid upprepade tillfällen dokumenterade faktiska beteendet i trafiken. Trafikbeteendet låter sig för närvarande knappast registreras vid andra tillfällen än vid olyckstillbud och olyckshändelser, som föranleder polisutredning, eller vid speciellt företagna poliskontroller. Ur på sådant sätt erhållna upplysningar torde man kunna få vägledning för en prognos om förarens fortsatta trafikbeteende, och därmed hans trafikfarlighet.

I föreliggande undersökning gjordes ett preliminärt försök att granska förarens trafikbeteende med ledning av uppgifter, som återfunnits i protokoll från polisens förundersökning vid de olika olyckstillfällena. Undersökningsmaterialet utgjordes av bilförare, som var belastade med minst två olyckor i stadstrafik (Malmö) under en femårsperiod. Samtliga förare kunde således ur kvantitativ synpunkt uppfattas som olycksfåglar (jfr Tillmann och Hobbs, 1949).

Genom en bedömning av förefintliga uppgifter hänfördes förarens beteende vid varje olyckstillfälle till kategorin "äkta olycksfågelbeteende", "marodörbeteende" eller till kategorin "olycksfall". I sistnämnda olyckstyp bedömdes föraren vara helt utan vållande till olyckan. (Jfr ovan under materialredovisningen.)

Undersökningen av vissa personliga förhållanden och uttryck för det sociala beteendet (förekomst av fylleriförseelser) visade statistiskt säkerställda skillnader mellan äkta olycksfåglar och marodörer. Detta i sin tur bestyrker det befogade i den här gjorda uppdelningen i marodörer och äkta olycksfåglar. Det torde vara av betydelse att hålla detta i åtanke vid planläggningen av åtgärder mot olycksfallsbelastade förare.

I den nu redovisade delen av undersökningarna har det erfordrats två olycksfall med demonstrerat marodörbeteende för att en förare skulle klassificeras som "marodör". I den fortsatta undersökningen kommer bl. a. att utredas, om man även hos förare som demonstrerat marodörbeteende vid blott ett enstaka olyckstillfälle kan finna likartade gruppkaraktistika.

Ytterligare en olikhet mellan äkta olycksfåglar och marodörer förtjänar att påpekas. Det beteendemönster, som utmärker den äkta olycksfågeln, innefattar merendels sådana faktorer som vederbörande själv knappast "råder" över. I motsats härtill torde marodören — principiellt sett — ha möjlighet att bemästra sitt beteende på grund av arten av de egenskaper som konstituerar hans trafikbeteende. *Ingripanden mot föraren med rättsliga påföljder torde därför kunna väntas lämna bäst resultat, i form av förbättrat trafikbeteende, inom kategorin marodörer. Eftersom dessa dessutom får betraktas som trafikfarligast finnes all anledning att koncentrera de förebyggande åtgärderna på denna förarkategori. Jämfört med marodörerna torde de äkta olycksfåglarna erbjuda ett avgjort mindre trafiksäkerhetsproblem.*

Sammanfattning

Samtliga manliga bilförare (c:a 200), som under en femårsperiod invecklats i minst två trafikolyckor inom Malmö stad, differentierades i två kategorier av s. k. olycksfåglar — "äkta olycksfåglar" och "marodörer" — på basis av deras faktiska trafikbeteende i olycksituationerna. Mellan de båda kategorierna bilförare påvisades skillnader beträffande förarnas ålder och sociala beteende, däribland misskötsamhet i nykterhetshänseende och i andra avseenden.

Undersökningsresultatet låter förmoda att ett urval av olycksfåglar enbart på grund av antalet olyckor per tidsenhet är en otillräcklig metod för att bedöma en bilförarens trafikfarlighet. Det föreslås att denna metod kompletteras med en kvalitativ urvalsmetod, baserad på bedömning av förarens faktiska trafikbeteende, studerat exempelvis då föraren invecklas i olyckstillbud eller olyckor.

Litteratur

- Appel, K. E. och A. E. Scheflen, 1955. The Human element in accidents. Delaware State Med. J. 27: 115—122.
- Bejerot, N. och R. Berfenstam, 1955. Dödsolycksfallen i Sverige med särskild hänsyn till olycksfallen i barnåldern. Socialmedicinsk tidskr:s skriftserie nr 24.
- Brody, L., 1955. The psychology of problem drivers. Center for Safety Education, New York University.
- Chambers, E. G., 1955. Psychological tests for accident proneness and industrial proviciency. Med. Res. Council Memor. No. 31, London.
- Christiansson, Greta, 1957. Trafikrisker i olika åldersgrupper. SOU 1957: 18: 466—493, Stockholm.
- Conger, J. J., H. S. Gaskill, D. D. Glad, R. V. Rainey, W. S. Sawrey och E. S. Turrell, 1957. Personal and interpersonal factors in motor vehicle accidents. Am. J. Psychiat. 113: 1069—1074.
- Farmer, E., 1945. Accident proneness on the road. Practitioner 154: 221 ff.
- Farmer, E. och E. G. Chambers, 1926. A psychological study of individual differences in accident rates. Rep. Industrial Health Res. Bd Lond. No. 38. H. M. Stationary Office.
- Fellenius, W., 1948. Psykologi och trafiksäkerhet. I Praktisk psykologi, Gebers, Stockholm.
- Franzén, B., 1955. Trafiksäkerheten — ett individual-psykologiskt problem. Sv. Läkartidn. 52: 2267—2272.
- Kulowski, J., 1955. Auto crash injury research. Canad. Serv. Med. J. 11: 761—766.
- McGuire, F. L., 1954. An analysis of automobile accidents involving military personnel. Naval Med. Field Res. Lab., Camp Lejeune, North Carolina, NM 005 052.33.01.
- MacIver, J. och W. S. Shepard, 1956. Human factors in accidents. — I Medical aspects of motor vehicle accident prevention, New York State J. Med. 56: 3871—3873.
- Parker Jr, J. F. och R. C. Hackman, 1955. The prediction of a criterion of flight safety in naval aviation. Proj. NM 001 056.08.07, Naval Med. Res. Cent., Nav. Med. Cent. Bethesda, Maryland.
- SOU. 1954: 38. Trafiksäkerhet I. Betänkande avgivet av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, Stockholm.
- 1957: 18. Trafiksäkerhet II. Betänkande avgivet av 1953 års trafiksäkerhetsutredning, Stockholm.
- Segerdahl, C.-O., 1957. Om unga förarens riskfarlighet och om olycksfåglar i trafiken. I SOU 1957: 18: 427—465, Stockholm.
- Stack, H. J., 1956. The psychology of drivers. Bull. New York Acad. Med. 32: 777—783.
- Teel, K. S. och Ph. H. DuBois (Ed.), 1953. Personnel and situational factors in aircraft accidents. HFORL Memorand. No. TN-54-3. Bolling Air Force Base, Washington 25, D.C.
- Tillmann, W. A. och G. E. Hobbs, 1949. The accident-prone automobile driver: a study of the psychiatric background. Am. J. Psychiat. 106: 321—331.
- Wahlgren, S., 1957. Analys av 222 under år 1956 i Sverige inträffade trafikolyckor med dödlig utgång. — I "Trafikskador i Skandinavien", Ed.: H. B. Wulff, Lund.
- Wulff, H. B., C.-G. Bäckström och S.-C. Nettelblad, 1957. Trafikskador i Skandinavien. En medicinsk-statistisk undersökning över 20 000 persontrafikskador, behandlade under år 1956 på 76 sjukhus i Danmark, Finland, Norge och Sverige. — I "Trafikskador i Skandinavien", Ed.: H. B. Wulff, Lund.
- Webb, W. B., 1955. The illusive phenomena in accident proneness. Publ. Health Rep. 70: 951—956.
- 1956. The prediction of aircraft accidents from pilot-centered measures. J. Aviat. Med. 27: 141—147.
- Wisely, H. M., 1947. Personal characteristics of commercial bus drivers related to accident proneness. Evanstone, Ill., Northwestern University.

Storstaden såväl som det mindre samhället löser sitt sophämningsproblem fördelaktigast genom

Dammfri soptömning system NORBA

som tillfredsställer hygieniska krav, underlättar tömningsarbetet, sparar kärnen och är fördelaktigare än annan tömning.

Vi tillverka även kärll för de äldre sophämnningssystemen Öppen Tömning och Kärllbyte ävensom Latrinkärll, Matavfallskärll, Papperskorgar och Kärlltvättmaskiner.

MASKINFABRIKS AB NORRBACKEN

BLOMSTERMÅLA
Tel. 12 och 54