

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

www.trafikdage.dk/artikelarkiv



Dødsulykker med unge i Norge - Fra for dårlige til for gode færdigheder

Forsker Michael W. J. Sørensen, mis@toi.no
Transportøkonomisk institutt (TØI), Oslo

Abstrakt

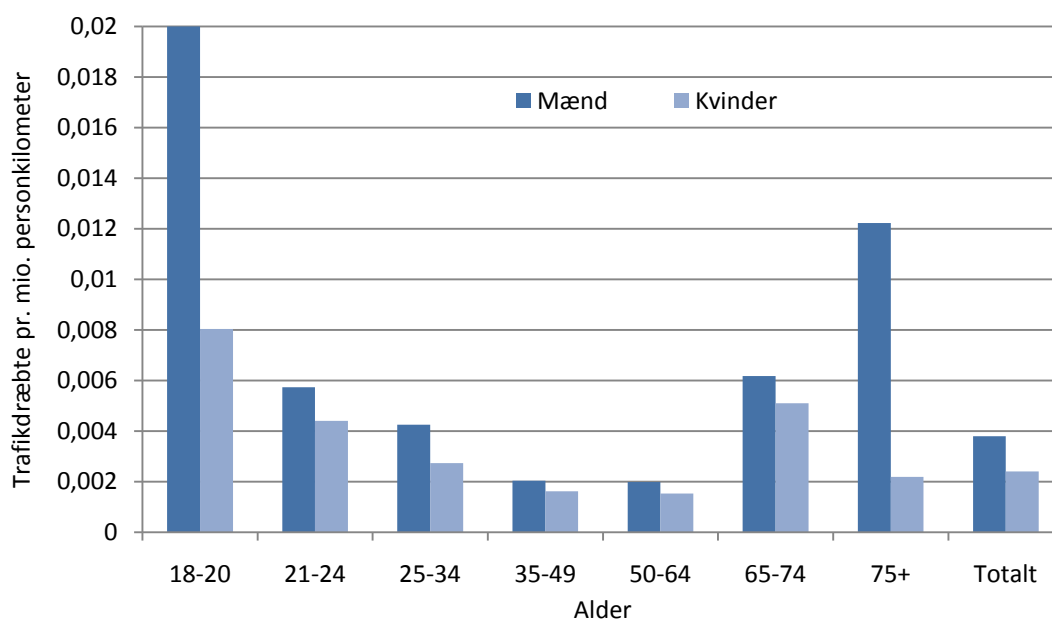
Det er velkendt, at unge især mænd har en meget høj risiko for at blive dræbt i trafikken. For at øge kundskaben om dødsulykker med unge, er der foretaget en analyse af 260 dødsulykker i 2005-2009 i Norge, hvor en ung fører på 16-24 år af en bil, motorcykel eller knallert har været den udløsende part. Analysen viser, at unge bilføreres begrænsede køreerfaring og kørefærdigheder er hyppige risikofaktorer i mange dødsulykker med 18-19-årige. Manglende færdigheder bliver dog hurtigt erstattet med "for gode" færdigheder, og højrisikoadfærd udgør dermed det største trafikikkerhedsproblem for 20-24-årige. En lignende tendens ses for motorcykelulykker, hvor en ung fører er udløsende part.

Høj ulykkesrisiko

Det er ingen nyhed, at unge især mænd har en meget høj ulykkesrisiko sammenlignet med andre aldersgrupper. En sammenfatning af studier fra Norge, Danmark, Sverige, Holland, USA og Australien viser eksempelvis, at ulykkesrisikoen for unge på 16-19 år er næsten ti gange højere end risikoen for middelaldrende mænd. Risikoen for 20-24-årige er 5-6 gange så høj (Elvik m.fl. 2009).

Zoomes der ind på Norge ses lignende forholdstal. I 2007-2008 var der for eksempel 0,02 og 0,006 dræbte mandlige bilførere på henholdsvis 18-20 år og 21-24 år pr. mio. personkilometer. Denne risiko er henholdsvis ca. ti og tre gange højere end for mandlige bilførere på 35-64 år, se figur 1 (Bjørnskau 2009).

Selvom risikoen for unge bilførere er høj, er det mange gange farligere for unge at køre motorcykel end at køre bil. For aldersgruppen 18-24-årige er det således mere end otte gange så farligt at køre motorcykel end at køre bil. Det er især farligt for 16-17-årige at køre såkaldt let motorcykel, hvilket er lovligt i Norge. De har en ekstrem høj dødsrisiko, som er ikke mindre end 28 gange så høj som dødsrisikoen for bilførere på 18-24 år. Målt i omfang udgør bilulykker dog stadig det største ulykkesproblem (Bjørnskau, Nævestad og Akhtar 2010).



Figur 1. Bilførere dræbt i Norge i 2007-2008 pr. mio. personkilometer fordelt på alder (Bjørnskau 2009).

Dybdestudier af dødsulykker

På baggrund af den høje ulykkesrisiko har det norske Vejdirektorat bedt TØI foretage en temaanalyse af dødsulykker i 2005-2009 med unge mellem 16 og 24 år. Det primære formål med analysen har været at fremskaffe og øge kundskaben om dødsulykker, hvor en ung fører af en bil, motorcykel eller knallert har været den udløsende part. Resultatet af analyserne er beskrevet i TØI-rapport 1117 (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010).

Analysen er baseret på resultater af dybdestudier af dødsulykker foretaget af Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper (UAG). UAG har siden 1. januar 2005 foretaget dybdestudier af alle dødsulykker i vejtrafikken. Resultaterne af hver analyse afrapporteres i en 10-20 sider lang UAG-rapport. I tillæg er der oprettet en UAG-database, som indeholder oplysninger fra alle dybdestudierne.

Hverken rapporterne eller databasen er offentlig tilgængelige, men kan i forbindelse med forskningsprojekter gøres tilgængelige for forskningsinstitutter. Statens vegvesen udgiver årlige samlerapporter, som er offentlig tilgængelige.

I perioden 2005-2009 har UAG analyseret 1.058 dødsulykker med i alt 1.166 dræbte personer. Det betyder, at materialet nu er så omfattende, at det er muligt at foretage såkaldte temaanalyser af materialet, hvor et særligt tema vælges og analyseres med fokus på dette tema. TØI har tidligere foretaget temaanalyser af ulykker med ældre, cykelulykker motorcykelulykker, ulykker med vogntog, spritulykker og krydsulykker.

Tidligere temaanalyser har taget direkte udgangspunkt i selve UAG-rapporterne. Denne temaanalyse har derimod primært været baseret på analyser i UAG-databasen. Det er første gang, at et norsk forskningsinstitut har foretaget en sådan databaseanalyse. Formålet med projektet har derfor også været at foretage en metodemæssig vurdering af brugen af UAG-databasen til forskningsbaserede temaanalyser.

Definition af ungdomsdødsulykker

Inden projektets fokus blev rettet mod dødsulykker, hvor en ung fører af en bil, motorcykel eller knallert har været den udløsende part, blev der foretaget analyser af alle ungdomsdødsulykker. Et afgørende spørgsmål er her, hvordan en ungdomsdødsulykke egentlig defineres?

Dette spørgsmål er mere kompliceret, end det umiddelbart lyder. Det hænger sammen med, at definitionen kan tage udgangspunkt i både ulykkens konsekvens for de unge, om der var en ung fører og om den unge fører var udløsende part i ulykken. I dette projekt er ungdomsdødsulykker defineret som: *Dødsulykker, hvor en eller flere unge på 16-24 år er dræbt uafhængig af om der var en ung fører eller ikke, og ulykker hvor en ung på 16-24 år var fører, men ikke selv blev dræbt.*

Dødsulykkerne er også opdelt i dødsulykker med 16-17-årige, 18-19-årige og 20-24-årige.

Kendetegn ved 361 ungdomsdødsulykker

Af de 1.058 dødsulykker i 2005-2009 opfylder 361 ulykker definitionen på en ungdomsulykke. I disse ulykker var der 283 dræbte på 16-24 år og 132 dræbte som ikke var unge. Dødsulykker med unge er dermed ansvarlig for omkring en tredjedel af alle dødsulykker og dræbte, se tabel 1.

Tabel 1. Antal dræbte og skadede i 1.058 dødsulykker (alle) og 361 dødsulykker med unge (unge) i Norge i 2005-2009.

Aldersgruppe	Dræbte		Alv. skadet		Lettere skadet		I alt	
	Alle	Ung	Alle	Ung	Alle	Ung	Alle	Ung
16-17 år	56	56	17	16	33	25	106	97
18-19 år	86	86	32	32	67	65	185	183
20-24 år	141	141	37	29	74	61	252	231
I alt 16-24 år	283	283	86	77	174	151	543	511
Under 16 år eller over 25 år	884	132	218	54	389	96	1.491	282
I alt	1.167	415	304	131	566	247	2.037	793

De dominerende ulykkesgrupper er ene- og mødeulykker, som hver især udgør 39 % af ungdomsulykkerne. Herefter følger kryds- og fodgængerulykker med hver 8 % af ulykkerne. Der er en overrepræsentation af ene- og mødeulykker og en underrepræsentation af fodgængerulykker i sammenligning med andre dødsulykker.

Der er sket flest ulykker om sommeren, hvor der også generelt er sket flest dødsulykker. Der er sket flest ulykker kl. 16.00-21.00, men kl. 0.00-06.00 og kl. 19.00-22.00 er der en overrepræsentation i forhold til andre dødsulykker.

Omkring 80 % af ulykkerne er sket på en vejstrækning. 60 % af disse strækningsulykker er sket i et sving, hvilket er en overrepræsentation i forhold til andre dødsulykker. For ulykker med 16-17-årige er der en overrepræsentation af krydsulykker.

Der er en overrepræsentation af ulykker i landområder med især 18-19-årige, men også 20-24-årige. For ulykker med 16-17-årige er der særligt mange ulykker i byområder. Omkring halvdelen af ulykkerne er sket i mørke eller tusmørke, hvilket er en væsentlig højere andel end for andre dødsulykker.

I sammenligning med personbiler med en fører over 25 år er bilerne med en fører på 18-24 år i gennemsnit 2,5 år ældre, har dårligere passiv karosserisikkerhed og har mindre sikkerhedsudstyr som airbag, selestrammere og ESC.

Formulering og test af hypoteser

For at identificere de vigtigste risikofaktorer relateret til ungdomsulykker er der indledningsvis foretaget et litteraturstudie af 25 centrale studier. De fordeler sig på 12 norske studier, fem danske studier, et svensk studie, et hollandsk studie, et engelsk studie, to amerikanske studier, to australske studier og et studie fra OECD. Der henvises til Sørensen, Nævestad og Bjørnskau (2010) for en fuldstændig litteraturliste.

De 25 studier identificerer og fokuserer generelt på de samme få, men generelle risikofaktorer især relateret til føreren. Bevidst risikosøgning er den mest centrale. Dette knyttes særligt til unge mænd, relateres til alder/umodenhed og giver sig gerne udslag i risikofyldt kørsel i form af eksempelvis høj fart.

Efter bevidst risikosøgning følger risikofaktoren "manglende tekniske færdigheder". Denne risikofaktor relateres gerne til manglende erfaring. Det samme gælder den tredje hyppigste risikofaktoren relateret til trafikanten, som er manglende opfattelse af fare.

Den næst vigtigste gruppe af risikofaktorer kan kaldes for "situation og livsstil". Unge er særlig risikoudsatte ved mørkekørsel i weekenden med passagerer, ofte i situationer hvor de kører til/fra fest. De mest centrale skadefaktorer blandt unge er høj fart og manglende selebrug.

Baseret på denne gennemgang er der formuleret 11 hypoteser, som er undersøgt ved at foretage forskellige analyser i UAG-databasen. Det skal bemærkes, at denne form for analyse ikke gør det mulig at be- eller afkræfte hypoteserne, men derimod "bare" at give større eller mindre grad af støtte til hypoteserne. I tillæg til at teste hypoteserne er der også foretaget en analyse af de risikofaktorer, som UAG selv benytter i databasen.

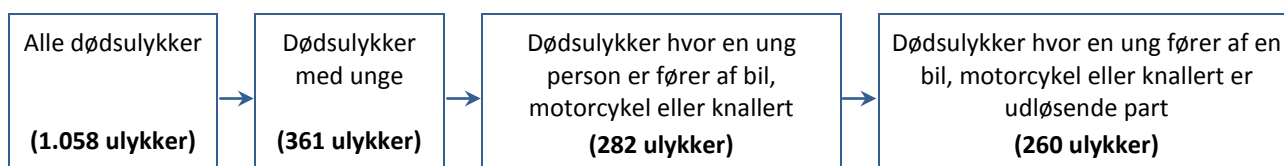
I analyserne er der fokuseret på følgende risikofaktorer, som der er formuleret hypoteser for:

1. Bevidst risikosøgning
2. Overdreven tro på egne evner
3. Manglende tekniske evner
4. Fejl eller manglende opfattelse af fare
5. Fejl samspil i trafikken
6. Rus
7. Mørkekørsel
8. Distraktion og lignende fra passagerer
9. Manglende selebrug
10. Manglende hjelmbrug
11. "Ungdomsbil".

Hypoteserne er formuleret efter følgende form: "Den aktuelle risikofaktor er en central ulykkes- og/eller skadefaktor i mange dødsulykker med ungdom".

Temaanalyse af 260 dødsulykker med en ung fører

I selve temaanalysen er der zoomet ind på de 260 dødsulykker, hvor en ung fører af en bil, motorcykel eller knallert sandsynligvis har været den udløsende part, se figur 2.



Figur 2. Specificering fra alle dødsulykker i Norge i 2005-2009 til dødsulykker, hvor en ung (16-24 år) fører af en bil, motorcykel eller knallert har været den udløsende part.

De 260 dødsulykker er opdelt i ni undergrupper med hensyn til køretøj og alder, se tabel 2. Der er bare 32 førere, som er kvinder. Flere af de ni undergrupper er for små til at kunne analysere. Det gælder især dødsulykker med en 18-19-årig motorcyklist samt dødsulykker med en 18-19-årig eller en 20-24-årig knallertfører.

Tabel 2. Antal dødsulykker i Norge i 2005-2009 med en ung fører som udløsende part. * Ulykker med ulovlig bilkørsel eller lovlig øvelseskørsel. ** I Norge er det lovlig for 16-17-årige at køre let motorcykel.

	16-17 år	18-19 år	20-24 år	I alt
Personbil	9*	100	106	215
Motorcykel	14**	4	19	37
Knallert	7	1	0	8
I alt	30	105	125	260

De 215 bilulykker

Resultatet af studiet af hypoteser er sammenfattet i tabel 3. For bilulykker giver undersøgelsen i UAG-databasen i større eller mindre omfang støtte til alle de formulerede hypoteser med undtagelse af selvfølgelig manglende hjelmbrug. De fleste trafikikkerhedsproblemer gælder for både 18-19-årige og 20-24-årige. Manglende tekniske evner, fejl opfattelse af fare og fejl samspil gælder imidlertid især for ulykker med en fører på 18-19 år, mens rus, mørkekørsel og distraktion især gælder for ulykker med 20-24-årige.

Tabel 3. Støtte eller ikke støtte til 11 hypoteser om ungdomsdødsulykker. 1, 2 og 3 angiver støtte til hypotesen for henholdsvis ulykker med 16-17-årige, 18-19-årige og 20-24-årige. ÷ angiver ikke støtte til hypotesen, og () angiver delvis støtte/ikke støtte.

Risikofaktor	Bilulykker	Motorcykelulykker	Knallertulykker
1. Bevidst risikosøgning	2, 3	(1), (3)	(÷)
2. Overdreven tro på egne evner	2	1, 3	÷
3. Manglende tekniske evner	2, (3)	1, 3	÷
4. Fejl eller manglende opfattelse af fare	3	3	÷
5. Fejl samspil i trafikken	(2), 3	÷	÷
6. Rus	(2), 3	Ikke relevant	Ikke relevant
7. Mørkekørsel	(2), 3	Ikke relevant	Ikke relevant
8. Distraktion fra passagerer	Ikke relevant	(1), 3	1
9. Manglende selebrug	(2), (3)	Ikke relevant	Ikke relevant
10. Manglende Hjelmbrug			
11. Ungdomsbil			

I tillæg til at teste hypoteserne er der, som beskrevet, også foretaget en analyse af de risikofaktorer, som UAG selv benytter i databasen. Databasen indeholder i alt 88 forskellige risikofaktorer. UAG har benyttet 45 af disse risikofaktorer for at forklare de 215 dødsulykker med unge bilførere. I tabel 4 er de 20 hyppigste risikofaktorer rangeret.

Den absolut hyppigste risikofaktor er manglende selebrug, som er angivet som skadefaktor i over halvdelen af ulykkerne. Derefter følger høj fart i forhold til enten fartgrænse eller forholdene, rus og manglende køreerfaring.

En anden måde at undersøge vigtigheden af risikofaktorerne på er at sammenligne med hyppigheden i bilulykker med førere over 25 år. Derved kan det ses, om problemet i særlig grad gør sig gældende for ungdomsulykker. Resultatet er sammenfattet i tabel 4.

Tabel 4. De 20 hyppigste risikofaktorer i de 215 dødsulykker med unge bilførere i Norge i 2005-2009 i alt og i forhold til hyppigheden blandt ikke ungdomsbilulykker.

Risikofaktor benyttet af UAG	Hyppighed, i alt	Relativ hyppighed i forhold til ikke ungdomsulykker	
		18-19 år	20-24 år
Ikke brugt sikkerhedssele	115	1,40	1,89
Høj fart efter forholdene	74	1,42	1,39
Godt over fartgrænsen	70	3,01	2,76
Rus	60	0,81	1,75
Manglende køreerfaring	51	21,57	4,17
Dårlig karosserisikkerhed	38	1,03	1,08
Kritisk træfpunkt	34	1,15	0,91
Hasarderet kørsel	33	4,41	5,65
Hjul/dæk	28	1,60	1,62
Manglende informationsindhentning	25	0,51	0,31
Overdreven tro på egne evner	25	4,06	4,87
Personbil mod lastbil/bus	25	0,76	0,48
Manglende kørekort	24	1,63	2,64
Manglende erfaring med køretøjet	23	6,12	1,28
Manglende teknisk køretøjbehandling	23	2,65	1,87
Festsituation	21	5,15	7,63
Træthed	21	0,63	0,49
Fejl beslutning/afgørelse	19	1,13	0,85
Ikke airbag	16	2,09	1,54
Mistanke om selvvalgt ulykke	12	0,70	0,66

For bilulykker med en fører på 18-19 år udgør manglende køreerfaring, manglende erfaring med køretøjet, festsituation, hasarderet kørsel og overdreven tro på egne evner de relativt største problemer sammenlignet med gruppen med bilførere over 25 år.

For 20-24-årige er det festsituation, hasarderet kørsel, overdreven tro på egne evner, manglende køreerfaring og godt over fartgrænsen, som udgør de relativt største problemer.

For nogen faktorer som manglende informationsindhentning, træthed, mistanke om selvmord og delvis rus (18-19 år), og fejl beslutning (20-24 år) ser problemerne ud til at være mindre for ulykker med de unge førere end for ulykker med førere over 25 år. For flere af faktorerne kan forklaringen være, at der blandt ungdomsulykker er flere eneulykker end blandt ikke ungdomsulykkerne.

Sammenlignes de to grupper af unge førere, ses der en positiv udvikling med hensyn til manglende køreerfaring, manglende erfaring med køretøjet, manglende informationsindhentning, manglende teknisk køretøjbehandling og fejl beslutning. Derimod ses der en negativ udvikling for rus, festsituation, manglende selebrug, hasarderet kørsel og overdreven tro på egne evner.

De 37 motorcykelulykker

For motorcykelulykkerne giver UAG-materialet mere eller mindre støtte til hypoteserne med undtagelse af hypoteserne om mørkekørsel og selvfølgelig distraktion og selebrug, se tabel 3.

UAG har i alt benyttet 27 forskellige risikofaktorer for at forklare de 37 dødsulykker med en ung motorcykelfører. De største førerrelaterede trafikikkerhedsproblemer ser ud til at være høj fart efter forholdene, manglende hjelmbrug, rus, manglende kørekort, manglende køreerfaring og overdreven tro på egne evner, se tabel 5.

Sammenlignes de tre aldersgrupper af unge ses, at problemet med overdreven tro på egen evner, rus, manglende hjelmbrug og manglende kørekort stiger med stigende alder. Både rus og manglende hjelmbrug udgør således et særligt stort problem for de 20-24-årige.

Tabel 5. De 15 hyppigste risikofaktorer i de 37 dødsulykker med unge fører af motorcykel i Norge i 2005-2009 i alt og i forhold til hyppigheden blandt ikke ungdomsmotorcykelulykker.

Risikofaktor benyttet af UAG	Hyppighed	Relativ hyppighed i forhold til ikke ungdomsulykker
Høj fart efter forholdene	21	2,56
Ikke brugt hjelm	13	3,16
Manglende førerret	13	2,46
Motorcykel mod person-/varebil	12	1,28
Manglende køreerfaring	9	1,28
Rus	8	0,91
Manglende informationsindhentning	8	1,14
Fejl beslutning/afgørelse	7	1,99
Manglende erfaring med køretøjet	6	1,28
Godt over fartgrænsen	5	0,61
Overdreven tro på egne evner	5	1,42
Hasarderet kørsel	4	1,14
Kritisk træfpunkt	4	0,85
Manglende teknisk køretøjbehandling	4	0,43
Motorcykel mod lastbil/bus/vogntog	4	1,72

De otte knallertulykker

For knallertulykkerne giver UAG-materialet bare støtte til hypotesen om, at manglende hjelmbrug udgør en central risikofaktor, se tabel 3. Denne manglende støtte kan imidlertid forklares med, at der er for få knallertulykker til, at det overhovedet er muligt at kunne give eller ikke give støtte til hypoteserne.

UAG har i alt benyttet 18 forskellige risikofaktorer for at forklare de otte knallertulykker med ung fører. Det hyppigste problem er, som nævnt, manglende hjelmbrug, som UAG har angivet som risikofaktor i syv ulykker. Derefter følger høj fart efter forholdene i fire ulykker, rus i to ulykker og overdreven tro på egne evner i to ulykker. Alle de andre risikofaktorer er hver især bare angivet i én ulykke.

Minimering af risiko for ungdomsdødsulykker

I dette projekt er der fokuseret på, hvorfor ungdomsulykkerne sker. Projektet har i mindre grad omhandlet hvilke tiltag, som kan medvirke til at forhindre disse ungdomsulykker eller minimere skadesomfanget. Det ser imidlertid ud til, at det indtil videre har været vanskeligt at gøre noget med risikoadfærden. Hvis der skal gøres noget med dette, er det nødvendigt med meget mere restriktive og måske upopulære tiltag som mere politikontrol og/eller tekniske løsninger i bilen som fartspærre, alkoholås og selealarm.

Mens det kan være vanskeligt at gøre noget med risikoadfærden, kan det ifølge Sagberg (2011) og Bjørnskau og Ottersen (2011) i større grad være muligt at forbedre de unges trafikale kørefærdigheder, så blandt andet konsekvenserne af deres fejl minimeres. De mest lovende muligheder er privat øvelseskørsel før køreprøven i form af krav til både omfang og oplæringsperiode. Den anden mulighed er at indføre et graderet kørekort, hvor det i den første periode, efter man har fået kørekort, eksempelvis ikke er tilladt at køre om natten og med unge passagerer. Herved får de unge bedre mulighed for at køre og træne i situationer med lavere risiko. For at sådanne tiltag skal virke, er det nødvendigt, at de følges op med løbende kontrol.

Selvom unge bilførere har en høj risiko for at blive trafikdræbt, er risikoen, som indledningsvis beskrevet, endnu større for unge førere af tung og især let motorcykel. En supplerende tilgang er derfor på forskellig måde at tilskynde til mindre motorcykelkørsel blandt unge i Norge. Det kan for eksempel være at øge tilladt hastighed for knallert til 55 km/t eller at kunne få et graderet kørekort til bil som 17½-årig (Bjørnskau og Ottersen 2011).

UAG-databasen som forskningsmateriale

Projektets andet delmål var at foretage en metodemæssig vurdering af brugen af UAG-databasen til forskningsbaserede temaanalyser.

UAG-databasen er en Microsoft Access database. I dette projekt blev denne database konverteret til et Microsoft Excel regneark. Dette regneark består af følgende fem regneark:

1. Oplysninger om ulykkerne. En række om hver ulykke, i alt 1.058 rækker.
2. Oplysninger om trafikenhederne involveret i ulykken. En række om hver trafikenhed, i alt 1.856 rækker.
3. Oplysninger om de involverede personer i ulykkerne. Det omfatter både skadede og ikke skadede personer. En række om hver person, i alt 2.756 rækker.
4. Liste med de risikofaktorer som UAG har identificeret om de enkelte ulykker. En række om hver ulykkes- eller skadefaktor, i alt 5.039 rækker.
5. Liste med tiltag som UAG foreslår for at kunne undgå den aktuelle ulykke. En række om hvert tiltag, i alt 4.039 rækker.

Regnearkene kan knyttes sammen ved hjælp af et ulykkesID, som er et unikt identifikationsnummer for hver ulykke. Dette ulykkesID kan også bruges af Statens vegvesen, hvis de ønsker at å indhente oplysninger i andre databaser.

UAG har i alt defineret 88 forskellige risikofaktorer fordelt på vejforhold, ydre forhold, tekniske forhold, distraktion i køretøjet, stor vægtforskel, passiv sikkerhed, førerdygtighed, førerhandling, førerens tilstand personlige forhold og andre faktorer.

For hver risikofaktor er det angivet, om det er en ulykkesfaktor, en skadefaktor eller både en ulykkes- og skadefaktor. Fart er for eksempel både ulykkes- og skadefaktor. 64 faktorer er karakteriseret som ulykkesfaktorer og 28 faktorer er karakteriseret som skadefaktorer.

UAG klassificerer for alle relevante risikofaktorer i den specifikke ulykken om faktoren har ingen, lille, stor eller afgørende betydning som henholdsvis ulykkes- og skadefaktor. I UAG-databasen kan bare én faktor i den specifikke ulykke angives som afgørende.

I UAG-databasen er der i alt koder for 60 forskellige typer tiltag samt mulighed for at komme med forslag til nye tiltag. Tiltagene er opdelt i fysiske barrierer, funktionsbarrierer, varslende barrierer samt lovgivende og kontrollerende barrierer.

Det vurderes, at UAG-databasen er velegnet til forskningsbaserede temaanalyser af dødsulykker. Det gælder i særlig grad, når analysen, som her, omfatter mange dødsulykker. UAG-rapporterne er stadig meget relevante i temaanalyser af mere snævre temaer med få ulykker og ved supplerende analyser af særlig interessante fund i UAG-databasen.

Der er fire fordele med brug af UAG-databasen til temaanalyser frem for UAG-rapporterne:

1. Mindre ressourcebrug, da det er unødvendigt med læsning og egen kodning af UAG-rapporterne.
2. Mulighed for at foretage forskellige krydsanalyser.
3. Mulighed for sammenligning med andre ulykker for at undersøge om en risikofaktor er overrepræsenteret i den aktuelle ulykkesgruppe.
4. UAG-databasen omfatter data om mange parametre fra den normale ulykkesstatistik samt data fra dybdestudier af ulykkerne med risikofaktorer og løsningsforslag for hver eneste dødsulykke. Det vil sige, at UAG-databasen både har "bredde" og "dybde".

For at gøre UAG-databasen endnu mere brugbar bør de forskellige predefinerede risikofaktorer præciseres og eventuelt justeres. Det gælder især de "subjektive" risikofaktorer som for eksempel manglende informationsindhentning og overdreven tro på egne kørefærdigheder, som afhængig af tolkning kan omfatte forskellige forhold.

Det er ikke muligt at undersøge meget specifikke risikofaktorer eller ikke predefinerede risikofaktorer i UAG-databasen. Her kan supplerende analyser af udvalgte UAG-rapporter i nogle, men ikke alle tilfælde, give mere information i form af billeder, illustrationer, skemaer, skitser og prosatekst som vidneudsagn og sammenfattende beskrivelser af ulykken.

Kombination af analyser i UAG-databasen af alle aktuelle ulykker og supplerende analyser af særlige interessante problemstillinger i udvalgte UAG-rapporter kan generelt anbefales som en god tilgang ved store ulykkestemaer.

UAG-materialet er nu så omfattende, at det kan bidrage med meget nyttigt data i mange forskningsprojekter. Det er derfor ønskeligt med endnu bedre tilgang til materialet for forskningsinstitutter. Endelig anbefales det, at UAG-databasen fortsat bør opdateres med information om fremtidige dødsulykker i vejtrafikken. Det vil gøre analysemulighederne og dokumentationen for trafikikkerhedsproblemer relateret til store ulykkestemaer endnu bedre, og gøre det muligt at foretage analyse af mere snævre temaer, hvor det tidligere har været for få ulykker til at kunne foretage meningsfulde trafikikkerhedsanalyser.

Konklusion

Unge især mænd har en meget høj ulykkesrisiko sammenlignet med andre aldersgrupper. Det gælder som bilførere og især som fører af motorcykel. Unge bilføreres begrænsede køreerfaring og -færdigheder er hyppige risikofaktorer i mange dødsulykker med 18-19-årige. Manglende færdigheder bliver dog hurtigt erstattet med "for gode" færdigheder, og højrisikoadfærd udgør dermed det største trafikikkerhedsproblem for 20-24-årige. En lignende tendens ses for motorcykelulykker, hvor en ung fører er udløsende part.

Mulige tiltag for at reducere risikoen for bilulykker er mere politikontrol, tekniske løsninger i bilen som fartspærre, alkoholås og selealarm, privat øvelseskørsel og graderet kørekort.

Litteraturliste

Bjørnskau, T. (2009). Høyrisikogrupper eksponering og risiko i trafikk, TØI-rapport 1042, Transportøkonomisk institutt.

Bjørnskau, T., Nævestad T. O. og Akhtar J. (2010). Trafikksikkerhet blant mc-førere. En studie av risikoutsatte undergrupper og mulige tiltak. TØI-rapport 1075, Transportøkonomisk institutt.

Bjørnskau, T. og Ottersen, K. (2011). Et mulig tiltak mot ungdomsulykkene: gradert førerkort fra 17 ½ år, Samferdsel, nr. 5, side 4-5.

Elvik, R, Høye, A., Vaa, T. og Sørensen, M. (2009). The Handbook of Road Safety Measures, Second edition, Emerald.

Sagberg, F. (2011). Mange alvorlige ulykker med unge men bak rattet: Mer kjøretrening og gradert førerkort kan redusere risikoen, Samferdsel, nr. 1, side 4-5.

Sørensen, M., Nævestad, T. O. og Bjørnskau, T. (2010). Dødsulykker med ungdom i Norge i 2005-2009 - Analyse av resultater fra dybdestudier foretatt av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper, TØI-rapport 1117, Transportøkonomisk institutt.