

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



Mit liv efter ulykken - konsekvenserne af alvorlige trafikulykker i Danmark

Kristine Dyhr Nielsen, kdn@sikkertrafik.dk
 Dokumentationskonsulent i Rådet for Sikker Trafik



Undersøgelsens baggrund og formål

Fra 2006 - 2015 kom 23.034 danskere alvorligt til skade og 2.614 blev dræbt i trafikulykker. Disse trafikulykker medfører store samfundsøkonomiske omkostninger. De gennemsnitlige omkostninger pr. personskade¹ i vejtrafikken opgøres til at være gennemsnitlig 2.8 mio. kr., og dette tal inkluderer ikke værdisætningen af tabt liv og førlighed (Færdselssikkerhedskommissionen, 2013).

Tallet viser, at der er store omkostninger forbundet med trafikulykker, men der er ikke kun samfundsøkonomiske konsekvenser, når danskere kommer alvorligt til skade i trafikulykker. Ulykkerne har også personlige negative konsekvenser i forhold til sundhed og livskvalitet for de personer, der kommer alvorligt til skade.

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) præsenterede i forbindelse med deres Rapport 7 "Ulykker på landeveje" en undersøgelse af langtidsfølgerne for ulykkesimplicerede bilister (HVU, 2011). Selvom materialet var begrænset, viste det tydeligt, at trafikulykker har meget store fysiske, psykiske, økonomiske

¹ Dette gennemsnit indbefatter både dræbte, alvorligt og lettere tilskadede personer (Færdselssikkerhedskommissionen, 2013).

og sociale konsekvenser. "Mit liv efter ulykken - konsekvenserne af alvorlige trafikulykker i Danmark" giver ligeledes et indblik i de personlige konsekvenser, der kan være, efter man er kommet alvorlig til skade i en trafikulykke. Undersøgelsen har også til formål at give indblik i de fysiske, psykiske, sociale og økonomiske konsekvenser, som en alvorlig trafikulykke har for de implicerede på både kort og lang sigt.

"Mit liv efter ulykken - konsekvenserne af alvorlige trafikulykker i Danmark" komplementerer HVUs resultater. Nærværende undersøgelse er baseret på et bredere materiale, idet der er flere respondenter, og da den beskæftiger sig med flere ulykkestyper og trafikantkategorier. Derudover ser HVUs analyse af langtidspåvirkning af ulykker kun på konsekvenser af ulykkerne i 6-9 måneder efter ulykken (HVU, 2011:69), mens nærværende undersøgelse har et længere tidsperspektiv, idet den redegør for de længerevarende konsekvenser i op til 10 år efter ulykken.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

"Mit liv efter ulykken - konsekvenserne af alvorlige trafikulykker i Danmark" er del af en større omfattende, europæisk analyse, der er blevet gennemført i et samarbejde mellem European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) og the Belgian Road Safety Institute (BRSI).

Undersøgelsen er baseret på resultaterne fra en online spørgeskemaundersøgelse, der blev gennemført fra maj til september 2016. Spørgeskemaet er oprindeligt udarbejdet på engelsk af BRSI, hvorefter spørgeskemaet er blevet oversat til forskellige europæiske sprog, bl.a. dansk. Det danske spørgeskema er blevet lagt ud på Rådet for Sikker Trafiks facebooksider samt hjemmeside. 18 forskellige organisationer har også lagt linket til spørgeskemaet ud på deres facebooksider, sendt det ud i deres nyhedsbreve og/eller lagt det ud på deres hjemmesider. De 18 organisationer består både af organisationer, hvor målgruppen er personer med fysiske udfordringer f.eks. Dansk Handicapforbund og Rykmarvsskadede i Danmark, men også interesseorganisationer for forskellige trafikanttyper f.eks. FDM, Cyklistforbundet, MC Touring Club samt organisationer med bredere målgrupper som f.eks. Falck og 3F.

I forbindelse med undersøgelsen er der også blevet trykt postkort (se billede 1), som er lagt ud på forskellige hospitaler, hos Ulykkespatientforeningen og til forskellige events.

Billede 1. Forside og bagside af postkort



For at deltage i undersøgelsen skulle man være mindst 16 år, være kommet alvorligt til skade i en trafikulykke, og denne ulykke skulle være sket for mindst 3 måneder siden og højst 10 år siden.

Den danske version af spørgeskemaet er blevet besvaret af 185 unikke respondenter. Ud af disse har 159 gennemført hele spørgeskemaet, mens 26 respondenter har besvaret skemaet delvist. Hver respondent modtog 100 kr. for at gennemføre spørgeskemaet.

I undersøgelsen er kvinder, cyklister og motorcyklister samt personer med mellemlang og lang videregående uddannelse noget overrepræsenteret, mens personer over 55 år samt knallertkørere og fodgængere er noget underrepræsenteret i forhold til ulykkesstatistikken. Undersøgelsen er derfor ikke repræsentativ, men giver alligevel et indblik i, hvordan alvorlige trafikulykker kan have store og forskelligartede konsekvenser for de implicerede.

Resultater

Resultaterne fra undersøgelsen viser, at en stor del af de danskere, der kommer alvorligt til skade i trafikulykker, oplever, at ulykken har stor betydning for deres efterfølgende liv og hverdag. I undersøgelsen svarer 2/3 af respondenterne, at ulykken har haft store konsekvenser for deres liv. Konsekvenserne kan være så store, at det fuldstændig ændrer personens liv, ligesom det også kan have stor indvirkning på de impliceredes familier. Undersøgelsen viser også, at 2/3 af respondenterne vurderer, at de aldrig vil komme sig fuldstændig efter ulykken. Blandt 2/3 af disse respondenter tager det et år eller mere, før de er stabile, dvs. før de når til det punkt, hvor de ikke forventer yderligere forandring eller fremskridt.

Undersøgelsen viser, at der er mange fysiske, psykiske, økonomiske og sociale konsekvenser ved en alvorlig trafikulykke. Disse konsekvenser opleves ikke kun lige efter ulykken, men for en dels vedkommende også mange år efter.

Fysiske konsekvenser

En del af respondenterne har efter ulykken oplevet udfordringer med fysiske mén. Eksempelvis har 24 % af respondenterne i dag² stærke eller ekstreme smerter, mens det før ulykken kun galt for 1 %. For nogle respondenter har ulykken haft store konsekvenser for deres førlighed. 13 % af respondenterne svarer, at deres førlighed er særdeles problematisk eller at de er ude i stand til at gå. Dette galt for 1 % før.

Til sidst har 23 % af respondenterne store eller meget store problemer kognitivt/mentalt (problemer med hukommelse, koncentration etc.) i dag. Før ulykken havde ingen af respondenterne store eller meget store problemer med dette.

Psykiske konsekvenser

Undersøgelsen viser også, at nogle respondenter oplever store psykiske mén efter ulykken. Som en respondent skriver:

”Jeg kan ikke arbejde og min glæde ved arbejde var stor. Jeg skal lære en ny personlighed at kende, da jeg førhen sprudlede af energi og overskud. Nu skal jeg tages hensyn til. De psykiske konsekvenser er store”.

Citatet viser, at nogle respondenter oplever, at livet efter ulykken er helt anderledes end før, og at ulykken forandrer deres mentale tilstand og personlighed. Generelt oplever mange af respondenterne psykiske konsekvenser i forskellig grad på grund af ulykken, og blandt nogle af respondenterne er disse psykiske

²Når respondenterne svarer, at de i dag har forskellige fysiske mén, så er det mén, der stadig er til stede 3 måneder til 10 år efter ulykken. 12 % af respondenternes ulykke er sket for 3 måneder til 1 år siden, 36 % for 1-3 år siden og 53 % for 3-10 år siden. Ca. 9 ud af 10 af respondenternes ulykker er altså sket mere end for 1 år siden.

konsekvenser meget alvorlige. 8 % af respondenterne svarer eksempelvis, at de i dag lider af alvorlig eller ekstrem angst og/eller depression. Før ulykken led ingen af respondenterne af alvorlig eller ekstrem angst/depression. Derudover har 7 % af respondenterne i høj eller meget høj grad haft selvmordtanker som følge af ulykken.

Andre konsekvenser i hverdagen – sociale og økonomiske

”Efter ulykken har jeg haft kognitive vanskeligheder, som gør det vanskeligt at passe mit arbejde, og som går ud over min evne til at planlægge og tage initiativ i familien. Begge dele giver frustrationer, mindreværd og frygt”.

Som overstående citat illustrerer, har ulykken for nogle af respondenterne haft negativ indflydelse på deres dagligdag. Eksempelvis svarer 29 % af respondenterne, at de i høj eller meget høj grad har manglet indre drivkraft og/eller energi som følge af ulykken, og 28 % respondenterne har inden for de seneste 30 dage i høj eller meget høj grad haft vanskeligheder med at nyde livet som tidligere. Forholdet til venner og kollegaer er også blevet forringet blandt en del af respondenterne, og eksempelvis oplever 34 % af respondenterne, at deres relationer til kollegaer eller medstuderende er blevet værre efter ulykken.

Ser man på respondenternes parforhold eller ægteskaber har ulykkerne stort set ikke ført til skilsmisser eller separationer. Blandt 19 % af respondenterne har ulykken ligefrem betydet, at deres forhold til deres partner eller ægtefælle er blevet forbedret. Dog er der også 14 % som svarer, at forholdet er blevet værre. Dermed har ulykkerne altså både haft positiv og negativ betydning for respondenternes forhold til deres partner/ægtefælle.

For en del af respondenterne er den økonomiske situation blevet forringet efter ulykken, og 19 % af respondenterne svarer, at de har haft en månedlig nedgang på 7500 kr. eller mere på grund af ulykken.

Konklusion og diskussion

Undersøgelsens resultater peger på, at alvorlige trafikulykker udover at have samfundsøkonomiske konsekvenser, også har store personlige konsekvenser. Disse personlige konsekvenser angår både personernes fysiske sundhed, psykiske tilstand samt sociale og økonomiske situation - ikke blot kort tid efter ulykken, men også mange år efter.

Undersøgelsen har belyst konsekvenserne hos danskere, der er kommet alvorligt til skade i en trafikulykke. I kategorien ”alvorligt tilskadekomne” er der et bredt spænd fra lammelse af kroppen eller alvorlig hjerneskade til en brækket arm eller hånd. Respondenterne i denne undersøgelse repræsenterer sandsynligvis ikke de personer, som er kommet værst til skade i alvorlige trafikulykker og f.eks. har fået en svær hjerneskade, da disse personer sandsynligvis ikke kan besvare spørgeskemaet. Samtidig kan man forestille sig, at de respondenter, som kun har brækket en arm, men som stadig falder inden for kategorien af alvorligt tilskadekomne, måske ikke på samme måde identificerer sig med at være en person, der kommet alvorlig til skade i en trafikulykke, som de personer, der har haft mere alvorlige og længerevarende fysiske skader. Til gengæld er det sandsynligt, at det særligt er gruppen af alvorligt tilskadekomne, der befinder sig mellem de to yderpunkter, som udgør størstedelen af respondenterne, hvilket angiveligvis har haft betydning for undersøgelsens resultater.

I denne undersøgelse er der en overrepræsentation af kvinder med mellemlang eller længerevarende uddannelse. Dette kan have betydning for, hvilke ressourcer disse kvinder har i forhold til at få den rigtige

hjælp efter ulykken og dermed deres efterfølgende helbredelse. Havde undersøgelsen været mere repræsentativ og haft en større andel af mænd og personer med lavere eller ingen uddannelse, kunne resultaterne muligvis have set anderledes ud. Hvis man antager, at personer med lavere eller ingen uddannelse har færre ressourcer i forhold til at navigere i de sociale og medicinske hjælpesystemer, kan man forestille sig, at undersøgelsen havde vist endnu større negative konsekvenser, hvis der havde været en større andel af respondenter med lavere eller ingen uddannelse.

I forhold til HVUs undersøgelse af langtidspølger af 30 landevejsulykker (HVU, 2011), bekræfter denne undersøgelse resultatet: trafikulykker har store konsekvenser for de personer, som kommer alvorligt til skade i disse. Denne undersøgelse viser også, at det gælder bredt for bilister i andre ulykkestyper, men nok så vigtigt giver undersøgelsen også et billede af langtidskonsekvenser for cyklister og motorcyklister, som kommer alvorligt til skade i trafikulykker. Til konferencen Trafikdage 2017 præsenterer undertegnede også gerne resultaterne for disse specifikke trafikanttyper.

Undersøgelsen resultater bekræfter desuden relevansen af etableringen af "UlykkesLinjen" hos Ulykkespatientforeningen, som rådgiver ulykkesofre.

Litteratur

Færdselssikkerhedskommissionen. (2013). *Hver ulykke er én for meget - et fælles ansvar. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020*. Rådet for Sikker Trafik.

Havarikommissionen for vejtrafikulykker. (2011). *Ulykker på landeveje*. Rapport nr. 7