

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



Langtidsvirkninger af trafikulykker

Psykolog Lotte Kragh, lokr@vd.dk

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU), København

Abstrakt

Almindeligvis er analysearbejde i Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU) samlet om ulykkesanalysen, hvis formål er at afdække, hvad var det, der gik galt, og hvordan kan en lignende trafikulykke undgås. I HVU's undersøgelse af landevejsulykker fra 2011 blev der sat fokus på langtidspåvirkninger af ulykkerne for de involverede trafikanter og deres pårørende. Der indgår 30 landevejsulykker i undersøgelsen, og opgørelsen af langtidsvirkninger er baseret på interviewmateriale fra kvalitative interview med skadesramte parter og deres familiemedlemmer. Ud fra interviewmaterialet skønnes det, i 20 ud af de 30 undersøgte landevejsulykker er der tale om langtidsvirkninger, dvs. følger der varer mere end 6 måneder efter ulykken. Analysen dokumenterer langtidsvirkninger, som både er fysiske, økonomiske, psykologiske og psykosociale. HVU's analyse peger samlet set på behovet for en øget indsats overfor ofre for trafikulykker, både lokalt (fx i kommunen og hos det lokale politi) og nationalt.

Keywords

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker, ulykker på landeveje, kvalitativ analyse, Grounded Theory, langtidsvirkninger, langtidspåvirkninger, skadesramte trafikanter, ulykkesoffer, varig skade, skyld, angst, sorg, børn i krise, chokreaktion, krisereaktion, krisehjælp, rådgivning, traume, psykotraumatologi.

Baggrund og formål

HVU – Havarikommissionen for Vejtrafikulykker – undersøger alvorlige trafikulykker ved hjælp af HVU's analysemetode, der er baseret på kvalitativ dybdeanalyse og en tværfagligt forankret metodetriangulering med data fra flere fagpersoner (bilinspektør, vejingeniør, politi og psykolog). De senere år er udtrykket "metodetriangulering" blevet anvendt indenfor samfundsvidenskab om selve det at blande forskellige undersøgelsesmetoder, men i sin originale formulering henviser udtrykket til et undersøgelsesdesign, hvor der benyttes to (eller flere) grundlæggende forskellige metoder til at udforske det samme empiriske emne [1]. Metodetriangulering betyder i sammenhæng med HVU's analysemetode, at ulykkerne undersøges indenfor udvalgte temaer, hvor hver fagperson bidrager til ulykkesanalysen med sin særlige ekspertise og deraf følgende fagspecifikke metoder. Et eksempel på et tema er HVU's undersøgelse af landevejsulykker fra 2011 [2]. Et tema kan ikke undersøges ud fra et enkelt fagperspektiv alene. For at opnå dybde i analysen er det nødvendigt med flere fagspecifikke indfaldsvinkler, der kan vise samspillet mellem trafikanten, køretøjet, vejen og vejens omgivelser både før, under og efter ulykken.

Ulykkesanalysen er det centrale omdrejningspunkt for arbejdet i HVU. Analysen af en enkelt ulykke og på tværs af flere ulykker i det enkelte tema gør det muligt at spørge nærmere ind til, hvad var det, der gik galt, og hvordan kan lignende ulykker fremover undgås.

Ulykkesanalysen fokuserer især på tiden lige op til ulykken og umiddelbart efter. Som led i psykologarbejdet i HVU indhentes fx oplysninger fra trafikanterne om tiden op til ulykken, trafikanternes oplevelse af kollisionsøjeblikket og tiden efter ulykken. Disse oplysninger indhentes om muligt i form af interview med de involverede parter. For eksperterne i HVU og andre instanser, der arbejder med trafiksikkerhed, er det de afgørende øjeblikke, før det gik galt, som har betydning for at forstå, hvad kunne være gjort anderledes, og hvorfor blev ulykken så alvorlig, som den blev (eller netop *ikke* så alvorlig, som man kunne have frygtet).

For de involverede parter og pårørende er ulykken meget mere end blot minutterne lige op til og efter kollisionen. Hvor eksperter i ulykkesstatistikken tæller døde og tilskadekomne trafikanter, så gemmer der sig bag alle alvorlige trafikulykker et menneske med et liv, der er ramt af ulykken, og hvor livet i visse tilfælde er forandret for altid. I alvorlige trafikulykker er selve ulykken tit den udløsende tragiske hændelse for *alt*, hvad der siden er hændt, og det kommer ofte bag på de involverede parter hvor lang tid efter ulykken, der *stadig* er defineret af denne udløsende hændelse. Det kan fx være fysiske smerter som følge af skadespåvirkningen, psykologiske følger knyttet til oplevelsen af og mindet om ulykken, tvivl og uro knyttet til sagsbehandlingen, økonomiske følger knyttet til sygemelding, forsikring og usikkerhed om tilbagevenden til arbejdsmarkedet samt psykosociale følger relateret til måden, som ulykken påvirker nærværet og omgangsformen i familien, med venner og andre nærtstående. Disse og andre lignende langtidsvirkninger er almindelige efter alvorlige trafikulykker med personskade.

I HVU's undersøgelse af landevejsulykker [2] valgte vi at sætte fokus på langtidsfølger af ulykkerne for de involverede parter og deres pårørende. I det følgende præsenteres resultatet af denne tematisering, og der peges afslutningsvis på indsatsområder, hvor HVU vurderer, at man vil kunne forbedre de impliceredes muligheder for at komme godt igennem tiden efter en ulykke.

Metode

HVU's analysemetode

Der indgår 30 ulykker i HVU's undersøgelse af landevejsulykker, og de skete alle på landeveje i Danmark, der tilhører det overordnede rutenummererede vejnet. Ulykkerne skete i efteråret 2009 og foråret 2010, og de involverede i alt 60 førere og 44 passagerer.

Fordelt på de 30 ulykker har HVU været i kontakt med 110 personer (i form af parter i ulykkerne, passagerer, vidner og pårørende). 90 personer indvilgede i at tale med HVU, og heraf var 46 personer direkte involveret som part i ulykkerne. 17 personer var passagerer, og 27 personer blev interviewet som vidne.

HVU interviewer vidner til ulykkerne telefonisk, mens personer, der er direkte involveret som part i en ulykke, om muligt interviewes personligt i et face-to-face interview. Typisk er et HVU partsinterview et semi-struktureret kvalitativt interview af godt og vel 1 ½-2 timers varighed. Interviewet bliver foretaget af HVU's psykologer, og det gennemføres hjemme hos trafikanterne rundt omkring i Danmark (enkelte partsinterview gennemføres dog andre steder, fx på hospitalet). Ud over de involverede trafikanter deltager der ofte en ægtefælle eller andre familiemedlemmer i et partsinterview, og de kan bidrage med værdifuld information fx om tiden op til og efter ulykken, og hvordan ulykken generelt har påvirket og måske stadig påvirker familiens hverdag.

Hvert enkelt interview sammenfattes i en interviewberetning, der indgår som led i en rekonstruktion af ulykkesforløbet i de enkelte ulykker. Efterfølgende er data fra de 30 ulykker analyseret på tværs i en multipel case analyse, hvis resultat er HVU rapporten *Ulykker på landeveje* [2].

Den tværgående multiple case analyse (i HVU kaldet "temaanalyse") er gennemført som en faktoranalyse i overensstemmelse med HVU's almindelige analysemetode. Metoden er detaljeret beskrevet på HVU's hjemmeside www.hvu.dk og har tidligere været præsenteret i et selvstændigt oplæg på Trafikdagene [3].

Sideløbende med faktoranalysen blev analysetema udledt induktivt af de kvalitative data, dvs. med afsæt i det transskriberede interviewmateriale (primært partsinterview og interview med pårørende i tilfælde af dødsfald). I den induktive meningskondensering blev anvendt en åben kodeproces inspireret af Grounded Theory metoden, der anvendes til analyse af interviewberetninger [4, 5, 6, 7]. Med "meningskondensering" forstås en fortætning ("kondensering") af interviewberetningerne i form af emneblokke, der bliver styrende for analysens centrale dele [8].

Den induktive meningskondensering ligger til grund for opgørelsen af langtidsvirkninger i de 30 landevejsulykker. Opgørelsen bygger på konkrete forhold i de 30 ulykker, men af hensyn til trafikanternes anonymitet henvises der kun i begrænset omfang til specifikke ulykker.

Metodekritiske overvejelser

I samfundsvidenskabelig metodelitteratur er det velkendt, at en fuldstændig Grounded Theory analyse er omfattende og meget tidskrævende. Det er en tilbagevendende diskussion, om det er i orden kun at lade sig inspirere af fremgangsmåden og trække på de styrker, der er forbundet med metoden, eller om det medfører en begrebsmæssig vilkårlighed, der forvirrer mere end kaster nyt lys over det undersøgte fænomen. En vis metodekritik er derfor på sin plads.

Grounded Theory er en metode til kvalitativ dataanalyse, der er "grounded" i betydningen forankret i de empiriske data. Filosofisk og erkendelsesteoretisk har analysemetoden sit ophav i den amerikanske pragmatisme, hvilket er tydeligt i metodens vægning af kvalitativ dataanalyse som handling og kontinuerlig praksis [9]. Metodens omdrejningspunkt er forbindelsen mellem de indsamlede data og de udledte analysetema. Metoden handler kort fortalt om, hvordan man på en systematisk måde kommer fra empiri (indsamlede data i form af interviewberetninger) til teori (analysetema), når man har med kvalitative interview at gøre. Det er karakteristisk for Grounded Theory metoden, at dataanalysen starter tidligt og sker sideløbende med indsamling af data. Ideelt sikrer metoden, at der udvikles begreber, som er tæt på det iagttagne fænomen og forståelige også for de personer, der er involveret i det undersøgte livsområde.

Grounded Theory kritiseres ofte for at være naiv i sin insisteren på, at teori (i form af analysetema) kan udledes nærmest direkte af de indsamlede data udenom forud eksisterende viden og forhåndsantagelser [10, 11, 12]. Der er således grund til forsigtighed med hensyn til en ukritisk brug af analysemetoden. Styrken ved metoden er imidlertid den samme insisteren på forbindelsen mellem de indsamlede data og udviklingen af teori (de udledte analysetema). Grounded Theory metoden er skeptisk overfor brug af teori, der er "udefrakommende" i forhold til det undersøgte fænomen, dvs. teori som ikke er systematisk udviklet og sandsynliggjort gennem analysearbejdet. Denne skepsis er frugtbar, for den fremmer en kritisk stillingtagen til emner i analysen, der normalt tages for givet. Metodens "empirinærhed" og "datatæthed" gør det muligt at tolke datamaterialet på nye måder og udpege opmærksomheder, der nok er iøjnefaldende, hvis man kigger efter, men som man måske glemmer at kigge efter, fordi det ikke er del af en etableret konsensus om, hvad der er interessant og relevant at beskæftige sig med.

Resultater

Ud fra interviewmaterialet skønnes det, at i omkring 20 af de 30 landevejsulykker, dvs. 2/3 af ulykkerne, er der tale om langtidsvirkninger. Med "langtidsvirkninger" forstås følger, der varer mere end 6 måneder efter at selve ulykken indtraf.

Langtidsvirkningerne kan som nævnt både være af fysisk, økonomisk, psykologisk og psykosocial art, og de omfatter også trafikanternes pårørende og øvrige sociale netværk. HVU har i flere tilfælde været i kontakt med trafikanter og pårørende, som 6-9 måneder efter ulykken stadig kæmpede med omfattende

eftervirkninger af ulykken i deres daglige liv. Enkelte trafikanter var 6 måneder efter ulykken fortsat indlagt på hospitalet, og for flere trafikanter vil der gå adskillige år, før de fysiske eftervirkninger af operationer og lang tids genoptræning er overvundet. Andre trafikanter vil trods genoptræning aldrig komme sig helt, og de skal forholde sig til et liv fremover med kroniske smerter og fysiske handicap. Hertil kommer de pårørende og andre nærtstående, der har mistet et familiemedlem eller en ven i en dødsulykke, og som fremover skal leve med savnet og måske en følelse af skyld over det skete i forhold til de dræbte i ulykkerne. Problemstillinger relateret til dødsulykker på landevejene vil ikke blive berørt i dette paper, men i rapporten *Ulykker på landeveje* [2] findes oplysninger om de dræbte i de undersøgte ulykker.

De fysiske langtidsvirkninger er beskrevet af HVU's læge i rapporten om landevejsulykker [2]. De økonomiske, psykologiske og psykosociale langtidsfølger vil blive opsummeret i det følgende.

Økonomiske langtidsfølger

Det er generelt for langtidsvirkningerne beskrevet i rapporten om landevejsulykker [2], at det overrasker trafikanterne og deres pårørende, hvor mange kræfter de skal bruge efter hospitalsopholdet på økonomiske og karrieremæssige problemstillinger. Mange trafikanter oplever et tomrum efter tiden på hospitalet, hvor personen hjemme hos sig selv kommer i tvivl og føler stor usikkerhed, herunder også økonomisk usikkerhed, med hensyn til fremtiden.

Følger af ulykkerne som fx et mistet kørekort kan gøre det umuligt for trafikanterne at vende tilbage til deres tidligere erhverv, og uddannelsesforløb, som er påbegyndt, kan blive meget forsinket. Det er langt fra altid muligt for skadesramte trafikanter at fortsætte uddannelsen, hvor de slap, da mange uddannelsesinstitutioner kører med 1-årige undervisningsforløb, hvor trafikanten måske må vente i månedsvi, før det rigtige kursusmodul udbydes igen. Fysiske følger i form af smerter, træthed og manglende mobilitet gør det måske heller ikke realistisk at fortsætte uddannelsen i samme tempo som før ulykken, og det kan påvirke trafikantens muligheder for at få hverdagen til at hænge sammen økonomisk, fx i forhold til mulighederne for at oppebære ret til studiestøtte.

At miste muligheden for at fortsætte i sit erhverv er ofte både en økonomisk udfordring og et personligt tab. Har trafikanten investeret meget af sig selv i sin arbejdsidentitet, kan det være forbundet med et tab af livsstil at måtte se i øjnene, at man efter ulykken ikke længere kan klare det samme arbejde og de arbejdsopgaver, som man måske med stolthed, glæde og et stort engagement på arbejdspladsen har løst igennem mange år. Det gælder uanset, om personen tidligere har været ansat i en overordnet eller underordnet jobposition, og uanset om grunden til den ændrede arbejdssituation er fysisk eller psykisk betinget, så trafikanten ikke længere kan varetage et job med samme psykiske pres (fx hvis trafikanten har arbejdet professionelt med mennesker i en service- og omsorgsfunktion, har undervist andre eller har ydet rådgivning).

Usikkerhed forbundet med tilbagevenden til arbejdsmarkedet er for de fleste nært knyttet til muligheden for at kunne fortsætte på samme arbejdsplads og i samme type job. Nogle trafikanter har fået god støtte fra deres arbejdsplads, fra fagforeningen og/eller fra kommunen i bestræbelser på at afklare, om personen kan vende tilbage til sit tidligere job eller i det mindste fremover kan varetage nogle af sine tidligere jobfunktioner. Men andre trafikanter beskrev udmattende kampe med især kommunen om ret til sygedagpenge, ret til hjælpemidler, ret til støtte i hjemmet og krav om aktivering.

Usikkerhed forbundet med trafikantens jobsituation er om muligt endnu større for selvstændige erhvervsdrivende, arbejdsløse og trafikanter med en midlertidig ansættelse. Der er i så fald ikke en arbejdsgiver og en arbejdsplads, der kan udarbejde en handlingsplan med sigte på en tilbagevenden til arbejdsmarkedet indrettet efter trafikantens ændrede behov. Trafikanten bliver så at sige sagsbehandler i sit eget liv og skal på egen hånd finde en holdbar fremtidig løsning, evt. i samspil med sin bank, sin arbejdsløshedskasse og en række offentlige instanser – sideløbende med, at den skadesramte måske har ondt, dør med træthed, er bevægelseshæmmet og skal passe et genoptræningsforløb.

Det er af og til umuligt for trafikanterne at blive boende i deres eget hjem efter ulykken, fx ved nedsat eller mistet førlighed. Et hus i flere etager eller trin op til en elevator kan udgøre en betydelig udfordring for den skadesramte og dennes pårørende. At være selvhjulpnen kan blive til spørgsmålet, om man skal flytte, har man råd til at flytte, og hvor skal man flytte hen.

Økonomiske følger af ulykkerne kan også vedrøre forsikringsmæssige anliggender. Det drejer sig i visse tilfælde om problemer med at få bilforsikringen udbetalt og usikkerhed ved udmåling af mén-graden, der ligger til grund for udbetaling af personskadeforsikringen. I HVU's interviewmateriale er det særlig problemer knyttet til udbetaling af bilforsikringen, der er omtalt, men det kan afspejle, at HVU interviewene som regel gennemføres indenfor de første 1-2 måneder efter ulykken, hvor spørgsmålet om bilforsikringen er aktuelt (hvorimod spørgsmålet om personskadeerstatning endnu ikke er taget op).

Psykologiske langtidsfølger

Til de psykologiske langtidsfølger hører en usikkerhed knyttet til ulykkens sagsbehandling, som HVU desværre ofte er stødt på i interviewene med parter og pårørende. Det drejer sig som nævnt om sagsbehandling i kommunalt regi, sagsbehandling indenfor rammerne af sygehus- og sundhedsvæsenet og om sagsbehandling indenfor politiet.

Kontakt til politiet (og manglen på samme) er hyppigt en kilde til usikkerhed blandt de interviewede trafikanter, og usikkerheden øges, når trafikanterne intet hører fra politiet. Ofte har trafikanterne kun været i kontakt med politiet i forbindelse med afhøring på ulykkesstedet eller kort tid efter ulykken, og i enkelte tilfælde har personen ingen hukommelse om denne afhøring, da den fx blev foretaget på hospitalet umiddelbart efter ulykken (andre har fortalt personen, at politiets afhøring har fundet sted). Trafikanterne venter på, at politiet vender tilbage, telefonisk eller per brev, og enkelte venter forgæves i måneder i bekymring og nervøsitet.

Ud over chokket ved at være involveret i en alvorlig ulykke kan usikkerheden i forhold til politiets sagsbehandling skyldes, at trafikanterne ofte ikke ved, hvor de skal henvende sig for at få oplysninger om "deres" ulykke, herunder oplysning om tilskadekomsten af andre trafikanter og om sagsforløbet generelt. Ofte kender trafikanterne ikke navnet på den sagsbehandler hos politiet, der tager sig af ulykken, de kender ikke ulykkens journalnummer, og sommetider ved trafikanterne ikke, hvordan de kommer i kontakt med det lokale politi. For mange er politiet noget, de læser om i avisen og hører om i fjernsynet, men ellers har de ikke haft kontakt til politiet, medmindre de engang har mistet kørekortet, fået en færdselsbøde eller måske har haft indbrud. Enkelte trafikanter, som er interviewet af HVU, har før været involveret i en trafikulykke, som regel et mindre færdselsuheld med materielskade. Kun få af de interviewede har tidligere været involveret i en trafikulykke med personskade. Trafikanterne ved derfor ikke, hvad de kan forvente sig. De har ingen "køreplan" for en normal ulykkesprocedure hos politiet, fx har de ofte ingen viden om, at det er almindeligt, der går lang tid, af og til flere måneder, før der sker nyt i sagen. De hører alvorlige ord som "sigtelse", "retssag" og "advokat" og frygter det værste. Trafikanterne kan også frygte, det er unormalt med den lange ventetid, og at der må være noget særlig galt med netop "deres" ulykke. Trafikanterne bygger skrækscenarier i hovedet, så en ulykkesbidragende part fx frygter at få en lang fængselsstraf og en bøde i en størrelsesorden, som ruinerer personen og tvinger familien fra hus og hjem.

Problemer med hukommelse og erindring om ulykken går igen i mange landevejsulykker. Det mest skræmmende for trafikanterne er, når de intet husker om ulykken. Sommetider ved trafikanten slet ikke, der er sket en ulykke, før personen vågner op på ulykkesstedet i et kaos af udrykningskøretøjer, redningsmandskab, tililende, vidner og politi. Eller det er først på hospitalet, at trafikanten flere dage senere finder ud af, der er sket en ulykke, og at personen måske selv er den ulykkesbidragende part, fordi personen fx faldt i søvn under kørslen. 12 ud af 60 involverede førere (svarende til 1/5 af alle involverede førere i undersøgelsen) havde ingen erindring om selve ulykken.

Det er almindeligt, at trafikanter involveret i en trafikulykke gør sig tanker om skyldsspørgsmålet knyttet til ulykken. Politiet rejser sigtelse mod trafikanter ud fra en vurdering af, hvem der har begået en lovovertrædelse i forhold til færdselsloven, og "skyld" opfattes af trafikanterne som resultatet af politiets efterforskning. Overvejelser om skyld optræder tilbagevendende i alle HVU's interview, dvs. også i undersøgelsen af de 30 landevejsulykker.

Teoretisk er skyld forbundet med det ansvar, et menneske pådrager sig ved at overtræde eller undlade at efterleve adfærdsregulerende regler, og psykologisk udløses der ofte en følelsesmæssig reaktion i form af skyldfølelse og samvittighedsnag hos den, der har pådraget sig skyld [13]. I retsfilosofi skelner man typisk mellem den juridiske skyld (forstået som betingelsen for et strafansvar) og moralsk skyld, hvor personen dømmes sig selv eller bebrejder andre trafikanter, uagtet at der i juridisk forstand ikke er tale om et strafansvar [13, 14].

I HVU's analyse af ulykker på landeveje taler trafikanterne om skyld på 3 forskellige måder:

- Der er ikke tvivl om skyldsspørgsmålet
- En part i en ulykke vil ikke anerkende tildelingen af skyld
- En tredjepart rejser tvivl om skyldsspørgsmålet (fx et forsikringsselskab)

I det første tilfælde er tildelingen af skyld uproblematisk i juridisk forstand, da ulykkens parter er enige i udfaldet af politiets efterforskning. Men i moralsk forstand kan parterne tumle med skyldsspørgsmålet længe efter ulykken, og den moralske skyld optræder ofte i en kombination med fortrydelse: Hvis bare vi havde stoppet og røget den smøg. Hvis bare vi ikke var kørt ud den dag. Hvis bare jeg havde sovet til middag. Hvis bare jeg havde insistet på, han skulle sætte farten ned. Hvis bare jeg ikke var kørt alene. Hvis bare jeg var kørt den samme vej, som jeg plejer. Hvis bare jeg var kørt 5 minutter før. Tanken om et andet muligt udfald kan nage trafikanterne, og de kan bebrejde sig selv og kæmpe med skyldfølelse og med ønsket om, hvis bare de kunne gøre det gjorte ugjort igen.

I det andet tilfælde hersker der fra en eller flere trafikanters side tvivl om tildelingen af skyld i juridisk forstand. En eller flere parter i ulykken er uenig i resultatet af politiets efterforskning, og det overvejes typisk, om man vil gå rettens vej for at blive rensat for skyld, eller man accepterer udfaldet af politiets efterforskning uden helt at ville eller kunne anerkende tildelingen af skyld moralsk. Skyldsspørgsmålet opleves af de berørte som problematisk, og det kan være ledsaget af følelser som vrede, bitterhed, uretfærdighed og afmagt.

I det tredje tilfælde kan der opstå usikkerhed om skyldsspørgsmålet, fordi en tredjepart rejser tvivl om tildelingen af skyld i juridisk forstand. Situationen kan opstå, når der fra politiets side ikke rejses tiltale mod nogen af parterne i ulykken. Den manglende tildeling af skyld og dermed (straf-)ansvar i juridisk forstand kan blive et forsikringsmæssigt problem i forbindelse med krav om og udmåling af erstatning. Når der ikke rejses sigtelse, kan spørgsmålet om skyld i moralsk forstand desuden blive uhyre vigtigt for de involverede trafikanter, hvis trafikanten selv oplever, at ulykken ikke var personens egen fejl. Trafikanten kan føle et behov for at blive rensat for en eventuel mistanke om skyld blandt venner, kolleger og andre i omgangskredsen, når der som resultat af politiets efterforskning ikke udpeges en part, der har begået en lovovertrædelse efter færdselslovens regler.

Tanken om skyld kan overskygges af angst. Det er generelt, at de fleste trafikanter oplever angst for at køre igen efter en ulykke. Angsten kan være knyttet til stedet, hvor ulykken skete, eller den specifikke ulykkesituation, trafikanten var involveret i. Fx kan en trafikant frygte alle sidevejstrafikanter efter en ulykke, hvor en anden trafikant ikke overholdt sin ubetingede vigepligt.

Sommetider bliver angsten generaliseret. Trafikanten kan fx tvivle helt på egne køreevner, selv om trafikanten før ulykken var en erfaren og rutineret bilist. Eller trafikanten kan frygte igen at komme i en uforklarlig situation med tab af kontrol, hvor man var hjælpeløs, og som menneske var tæt på sin egen eller andres død.

Endelig kan angsten være eksistentielt betonet. En kvindelig passager, der mistede sin mand i ulykken, beskrev tomheden efter dødsfaldet og en angst for at bryde sammen og græde, for så ville hun aldrig kunne stoppe med at græde igen. En mandlig trafikant beskrev angsten for aldrig at blive rask igen, og at smerterne og komplikationerne efter flere operationer ville blive ved og ved. Tidshorizonten på hospitalet var indstillet på "uendelig", men at skulle blive uendeligt i smertehelvedet var ubærligt.

Øvrige psykologiske langtidsfølger kan fx være følelsen af vrede, som mange trafikanter kæmper med. Vreden kan være rettet udad mod "systemet" (fx kommunen, lægen, hospitalet, politiet, forsikrings-selskabet), eller den kan være rettet indad, når trafikanten bebrejder sig selv for ulykken. Men tit er vreden rettet mod ulykkens modpart, og paradoksalt findes denne vrede ofte side om side med bekymring for og medfølelse med den anden. Særlig hvor modparten er slemt tilskadekommet kan det være svært at erkende vrede rettet mod den anden som en legitim følelse, der vedrører, at trafikanten har været i en situation med fare for sit eget liv. Trafikanter føler ofte, det er den anden part i ulykken, det er "synd" for, hvis den anden er kommet mere til skade end dem selv, og man kan ikke være vred på en person, som man måske samtidig har medfølelse for og føler medlidenhed med.

Der optræder også følelser af tilgivelse, lettelse og taknemmelighed efter landevejsulykkerne. Flere trafikanter nævner i interviewene, at trafikulykken har mindet dem om, at livet er skrøbeligt og værdifuldt, også selvom de måske er kommet alvorligt til skade. Tilværelsen kan være grundlæggende forandret, men trafikanten kan være taknemmelig og lettet over at være i live, og ulykken kan have mindet personen om, hvor meget han eller hun er elsket og værdsat af andre i personens omgangskreds.

Psykosociale langtidsfølger

Trafikulykker ændrer de sociale relationer, og ændringerne kan gå flere veje. Ulykken kan føre til brud på venskaber eller skilsmisse, men også at ægtefæller, familie og venner bringes tættere sammen.

Ofte er det en udfordring, at krisen, som de pårørende rammes af efter en trafikulykke, ikke tages tilstrækkelig alvorligt. Det er den skadesramte, der har været direkte involveret i ulykken, som al hjælp og støtte i sygehus- og sundhedsvæsenet rettes mod. Børn, ægtefæller og andre nærtstående må ofte selv finde en måde at håndtere krisen efter ulykken [15].

En særlig problemstilling vedrører situationen, hvor børn i en familie kan føle sig udenfor, fordi andre i familien har været del i en trafikulykke, som efterfølgende optager meget plads i familiens samliv og aktiviteter.

En anden problemstilling vedrører måden, familien klarer de forandringer, herunder fysiske forandringer, som ulykken fører med sig. Forældre er ofte usikre på, hvad der er normale reaktionsmåder for børn i forskellige aldre, hvis barnet har været involveret i en trafikulykke som vidne eller passager. Af og til er de professionelle, forældrene taler med, fx familiens læge eller en psykolog, også usikre på, hvad der er normalt for børn i krise, især når det drejer sig om helt små børn, hvilket hænger sammen med, at forskningen i børns krisereaktioner traditionelt har været begrænset [16].

Forældre kan også blive overrasket over barnets reaktionsmåde, når de selv, barnets søskende eller andre nærtstående har været involveret i en ulykke. Barnet kan reagere med angst og utryghed overfor den forandring, tilskadekomsten medfører, hvad enten der er tale om en midlertidig funktionsnedsættelse eller en varig skade i form af fx kroniske smerter og fysiske handicap. Barnet kan også reagere med afstandtagen

overfor fx en far eller mor med synlige sår og ar, som et mindre barn måske bliver bange for og har svært ved at genkende som sin forælder.

Usikkerheden overfor, hvad der er et normalt reaktionsmønster øges af, at der ikke er en klar sammenhæng mellem graden af ulykkesofres tilskadekomst og risikoen for traumer. Det er ikke sådan, at de, der kommer værst til skade, er også dem, der har størst risiko for at udvikle traumer. Det er generelt for både børn og voksne, at der ikke findes redskaber til krisehåndtering, som er rigtige for alle. Når ulykken indtræffer, er der ikke et særligt reaktionsmønster, der er "sundt" [17].

Det er almindeligt, at der opstår problemer i familien ved alvorlige fysiske skader som fx varige fysiske handicap og udfordringer forbundet med, at et familiemedlem bliver hjerneskadet. Det hænger sammen med, at ved varige funktionstab og tab af førlighed er traumatet knyttet til oplevelse af trafikulykken tillige forbundet med en sorgproces, der skal gennemleves [18]. Desuden kan sorg og traume vikle sig ind i hinanden, og fx fantasier i kølvandet på en voldsom hændelse kan hos børn udløse traumatiske efterreaktioner [19]. Selvom familien ved varig skade modtager professionel hjælp og støtte, er familiens medlemmer alene i hverdagen med de følger af fysisk og følelsesmæssig art, en varig skade medfører. I HVU's interview med skadesramte trafikanter og pårørende beskrives spændinger i parforholdet og problemer i forholdet mellem børn og forældre. Det berettes, at ud over den skadesramtes egen sorg og smerte reagerer både børn og voksne i familien med vrede, sorg og afmagt over det funktionstab, som ændrer en elsket person. Børnene i familien reagerer ved at veksle mellem vrede og en stærk beskyttertrang overfor den forælder, hvis liv efter ulykken er varigt forandret. Tabet indebærer, at selv om den skadesramte har overlevet ulykken, og familiens medlemmer er lykkelige og taknemmelige over dette, mister partneren og børnene sider af en person, de kendte og holdt af. Sorgen over tabet er svært, både for den skadesramte og resten af familien.

Mulige indsatsområder

Samlet ser det ud til, at mange trafikanter oplever tiden efter en trafikulykke som unødvendigt kaotisk, og flere føler sig ladt i stikken uden viden om, hvad de skal gøre, og hvor de skal henvende sig. Følgerne af ulykken bliver derfor unødvendigt store. HVU's undersøgelse af landevejsulykker peger på, at der er brug for en styrket indsats på dette område.

Hvad er en tilstrækkelig god hjælp til ulykkesofre? I rapporten *Ulykker på landeveje* [2] har HVU peget på nogle konkrete områder, hvor det er oplagt med øget støtte, rådgivning og vejledning. HVU peger fx på politiets retslige opfølgning på en trafikulykke, der som nævnt ofte tager lang tid, og det anbefales, at usikkerheden bør mindskes med en bedre opfølgning fra politiets side overfor de involverede trafikanter. Endvidere anbefaler HVU i rapporten, at der arbejdes generelt med processer for støtte og vejledning til skadesramte i politiet, i kommunerne og i forsikringsbranchen. Eksisterende processer for hjælp til ulykkesofre skal videreudvikles, og der skal udarbejdes en vejledning til ofre for trafikulykker om mulighederne for hjælp til at komme igennem tiden efter ulykken.

HVU's anbefalinger kan specificeres mere, end det sker i rapporten om landevejsulykker. Det er et problem, at skadesramte efter en trafikulykke ikke har en central instans, hvor de kan henvende sig og få overblik over ulykkesprocedurens typiske forløb, herunder tidshorisonten for trafikulykkers sagsbehandling hos politiet og andre myndigheder så som retten. Tilsvarende har skadesramte i Danmark heller ikke en central instans, hvor de kan henvende sig og få overblik over allerede eksisterende hjælpetilbud. Disse tilbud findes, fx indenfor forsikringsbranchen, men i dag kræver det, at den skadesramte ved, hvordan man på egen hånd finder den rette information.

I forbindelse med offentliggørelse af HVU rapporten om landevejsulykker er der indledt et tværinstitutionelt samarbejde med sigte på bedre støtte og vejledning til ulykkesofre. Her deltager myndigheder og institutioner, der har med ofre for trafikulykker at gøre, blandt andet HVU, politiet, forsikringsbranchen, Rådet for Sikker Trafik, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner. Desuden

medvirker et privat initiativ, der på nationalt plan tilstræber at udvikle en beredskabspakke til ulykkesofre. Samarbejdet er organiseret af PTU, Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkesskadede.

Konklusion

I HVU's undersøgelse af landevejsulykker fokuseres der på langtidsfølger af trafikulykker for de involverede trafikanter og deres pårørende. Ud fra interviewmaterialet skønnes det, at i omkring 20 ud af de 30 undersøgte landevejsulykker, dvs. 2/3 af ulykkerne, er der tale om langtidsvirkninger. Med "langtidsvirkninger" forstås følger, der varer mere end 6 måneder efter ulykken. Interviewmaterialet dokumenterer langtidsvirkninger på følgende områder: Fysiske skader, økonomiske følger, psykologiske følger og psykosociale forhold.

De økonomiske langtidsfølger vedrører trafikanternes tilbagevenden til job og uddannelse. Strukturelle barrierer kan gøre det svært for de skadesramte at vende tilbage til arbejdsmarkedet og uddannelsesinstitutionerne. Det drejer sig fx om udbuddet af uddannelse, muligheder for opretholdelse af studiestøtte og muligheder for fleksible løn- og ansættelsesforhold, som er tilpasset trafikantens ændrede situation. Desuden spiller fysiske, psykologiske og psykosociale forhold en stor rolle.

Økonomiske langtidsfølger vedrører endvidere muligheden for at blive i egen bolig, få den rette hjælp og støtte fra kommunen (herunder de rette hjælpemidler) og finde den rette løsning i samarbejde med forsikringselskabet, hvad enten det gælder bilforsikringen eller personskadeforsikringen.

De psykologiske langtidsfølger vedrører usikkerhed knyttet til ulykkens sagsbehandling i kommunalt regi, indenfor sygehus- og sundhedsvæsenet og indenfor politiet. Desuden vedrører de psykologiske følger chok over ulykken, problemer med at huske ulykken og trafikanternes overvejelser om skyld knyttet til ulykken.

Psykologiske langtidsfølger er ofte forbundet med angst, der kan være knyttet til et tab af tillid og selvsikkerhed som trafikant. Endvidere kan angsten være eksistentielt betonet.

Øvrige psykologiske langtidsfølger vedrører følelsesmæssige kampe med vrede, tilgivelse, lettelse og taknemmelighed over at være i live.

De psykosociale langtidsfølger omfatter både den skadesramte selv, personens ægtefælle, børn og andre nærtstående (fx øvrige familiemedlemmer og nære venner). I dag er krisehjælp ofte rettet snævert mod den tilskadekomne, mens resten af familien henvises til selv at finde en måde at håndtere følgerne af en trafikulykke. Men også hvor der ydes professionel hjælp og støtte til familien, fx i forbindelse med varige skader, skal familien som helhed forholde sig til de ændringer i samlivet og hverdagsrutinerne, der følger efter en alvorlig ulykke. Ved varige skader går traumatet efter en alvorlig hændelse som en trafikulykke hånd i hånd med følelser af vrede, sorg og afmagt. Det gælder både for den skadesramte, for ægtefællen og for børn i familien, at der i erkendelse af de varige skader finder en sorgbearbejdningsproces sted.

HVU's analyse af langtidsvirkninger af trafikulykkerne peger samlet set på behovet for en styrket indsats på dette område.

Dette paper danner baggrund for oplægget med samme titel på Trafikdage, Aalborg Universitet d. 23082011.

Litteratur

- [1] Denzin, Norman K. 1989 (1970). *The Research Act: A theoretical introduction to sociological methods*. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice Hall.
- [2] Havarikommissionen for Vejtrafikulykker. 2011. *Ulykker på landeveje*. Rapport nr. 7.
- [3] Reiff, Lars K. 2009. "HVU's arbejdsprocedure og analysemetode". *Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet*. www.trafikdage.dk/artikelarkiv (download 01082011).

- [4] Strauss, Anselm, og Juliet Corbin. 1998. *Basics of Qualitative Research: Techniques and procedures for developing Grounded Theory*. London: Sage.
- [5] Scott, Helen. 2009. "What is Grounded Theory?" *Grounded Theory Online: Supporting GT researchers*. www.groundedtheoryonline.com (download 01082011).
- [6] Guvå, Gunilla. 2005. *Grounded Theory – et teorigenererende forskningsperspektiv*. København: Hans Reitzels Forlag.
- [7] Charmaz, Kathy. 2006. *Constructing Grounded Theory: A practical guide through qualitative analysis*. London: Sage.
- [8] Kvale, Steinar. 1999. *Interview: En introduktion til det kvalitative forskningsinterview*. København: Hans Reitzels Forlag.
- [9] Strauss, Anselm, og David R. Maines. 1991. *Social Organization and Social Process: Essays in honor of Anselm Strauss*. New York: Aldine de Gruyter.
- [10] Denzin, Norman K. og Yvonna S. Lincoln (red.) 2000. *Handbook of Qualitative Research*. Thousand Oaks, California: Sage.
- [11] Patton, Michael Q. 2002. *Qualitative Research and Evaluation Methods*. Thousand Oaks, California: Sage.
- [12] Huberman, A. Michael, og Matthew B. Miles (red.) 2002. *The Qualitative Researcher's Companion*. Thousand Oaks, California: Sage.
- [13] Gyldendal. 2011. "Skyld". *Den Store Danske: Gyldendals åbne encyklopædi*. www.denstoredanske.dk (download 03082011).
- [14] Zahle, Henrik. 2005. *Praktisk retsfilosofi*. København: Christian Ejlers Forlag.
- [15] Schmidt, Dorte. 2005. "Pårørende i krise". Interview med psykolog Pia Bilde. *PTU-Nyt* 6. <http://service.ptu.dk/PtuNytVisSide.asp?WebdataID=2002458> (download 20062011).
- [16] Videnscenter for Psykotraumatologi. 2011. "Når børn og unge traumatiseres". Institut for Psykologi, Syddansk Universitet. www.sdu.dk/om_sdu/institutter_centre/institut_psykologi/forskning (download 20062011).
- [17] Kabell, Charlotte. 2003. "Prøv at undgå den store nedtur". Interview med psykolog Monica Stougaard Nielsen. *PTU-Nyt* 2.
- [18] Anbert, Torben. 2011. "Psykiske traumer". www.od.dk/undervisning/article/lang-vej-fra-flygtningebarn-til-menneske (download 20062011).
- [19] Dyregrov, Atle. 2011. "Komplisert sorg hos barn". *Impuls* 64:14-25.