



Distraction & Trafiksikkerhed

Møller, Mette; Hels, Tove

Published in:
Trafik og Veje

Publication date:
2010

Document Version
Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

Citation (APA):
Møller, M., & Hels, T. (2010). Distraction & Trafiksikkerhed. *Trafik og Veje*, (3), 23-25.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Distraction & trafiksikkerhed

Den teknologiske udvikling har i de senere år medført en stigende interesse for, i hvilken udstrækning det er muligt for bilister at køre trafiksikkert, hvis de foretager forskellige aktiviteter under kørslen, der er kørslen uvedkomne. Internationale undersøgelser har dokumenteret, at distraction er en væsentlig risikofaktor, men der mangler dansk dokumentation på området, både med hensyn til hvor udbredt forskellige typer af distraction er, og hvor stor uheldsrisiko de forskellige typer distraction medfører.

Af Seniorforsker Mette Møller, DTU Transport
mm@transport.dtu.dk

seniorforsker Tove Hels, DTU Transport
ths@transport.dtu.dk

Hvad er distraction?

Betegnelsen distraction bruges om situationer, hvor en bilist retter sin opmærksomhed væk fra kørselsopgaven og i stedet koncentrerer sig om andre aktiviteter, personer eller begivenheder, der er kørselsopgaven uvedkomne [1]. Distraction adskiller sig fra anden form for uopmærksomhed i trafikken ved at være midlertidig. Distraction omfatter således ikke uopmærksomhed forårsaget af længerevarende tilstande som træthed, alkoholpåvirkning, depression etc. Uopmærksomhed som følge af emotionelle tilstande, som fx kraftig vrede, er heller ikke omfattet af betegnelsen distraction.

Er distraction et nyt problem?

Interessen for, hvordan distraction påvirker

Tabel 2 Procentdel af distaktionsuheld der skyldes forskellige distraktorer [4]

Distraktor	%
Distraction udefra	29.4
Justering af radio/cd	11.4
Passagerer	10.9
Dyr og lignende i kabinen	4.3
Andre ting bragt ind i bilen	2.9
Justering af klimaanlæg	2.8
Indtagelse af mad og drikke	1.7
Anvendelse af mobiltelefon	1.5
Rygning	0.9
Anden distraction	25.6
Ukendt distraction	8.6

ker bilistens evne til at køre trafiksikkert, er ikke ny. Etablering af vinduesviskere på bilens forrude var noget af det første, der gav anledning til bekymring, mens bilradioen i 1930'erne tilsvarende udløste bekymring. Den teknologiske udvikling har i de senere år givet problemstillingen fornyet aktualitet. Dels fordi gøremål, der tidligere blev ordnet i hjemmet eller på arbejdspladsen, i dag kan udføres under kørslen fx vha. en mobiltelefon. Dertil kommer en stigende anvendelse af teknologisk udstyr som fx navigationsudstyr, der kan assistere bilisten under kørslen, men samtidig potentielt udgør en kilde til distraction.

Hvilke ting distraherer?

Ca. 70% af det, der distraherer bilisten, er relateret til aktiviteter inde i bilen. Listen af aktiviteter er lang og omfatter så forskelligartede aktiviteter som udskiftning af CD, soignering, opsamling af tabte genstande, samtale i mobiltelefon eller med en passager, orientering på kort, skrivning af sms og indtagelse af mad og drikke. Enhver aktivitet eller begivenhed, der medfører at bilistens opmærksomhed fjernes fra kørselsopgaven, er potentielt en distraktor. Det er derfor ikke muligt at lave en udtømmende liste over mulige kilder til distraction.

Bilistens beslutning

Distraction er i stor udstrækning et resultat af frivillige aktiviteter, som bilisten selv beslutter om han/hun vil foretage eller ej. Det

Tabel 1 Fire typer distraction

Distractionstype	Beskrivelse
Visuel distraction	 Når bilisten ser væk fra trafikken
Kognitiv distraction	 Når bilisten tænker på andre ting end på trafikken
Motorisk distraction	 Når bilisten slipper rattet med en eller begge hænder
Auditiv distraction	 Når bilisten lytter efter andet end trafikken

skønnes, at op mod halvdelen af de kørselsirrelevante aktiviteter, som bilisten foretager under kørslen, kan undgås. Det drejer sig fx om skrivning af en sms, indtagelse af mad og drikke samt besvarelse af et telefonopkald. Distraction som følge af fx barnegråd eller tabte genstande er til gengæld vanskeligere at undgå. I begge tilfælde kan bilisten dog vælge at vente med at reagere, til det er muligt at holde ind til siden og foretage de nødvendige handlinger, når bilen er standset.

Fire typer distraction

Det er relevant at skelne mellem fire forskellige typer distraction i forbindelse med bilkørsel: Visuel, kognitiv, motorisk og auditiv (tabel 1). De fire typer distraction er ikke gensidigt ekskluderende og forekommer i praksis i forskellige kombinationer afhængig af, hvilken aktivitet der er tale om. Fx involverer manuel indtastning af en destination på en GPS et element af visuel distraction (se på displayet), kognitiv distraction (huske det pågældende gadenavn mv.) samt motorisk distraction (selve indtastningen).

Hvad er farligst: At skrive en sms eller at drikke en kop kaffe?

Distraction er et resultat af et komplekst samspil mellem bilisten, aktiviteten og trafiksituationen. Det er derfor vanskeligt at give entydige svar på, hvilken aktivitet der er farligst. Generelt kan det dog slås fast, at aktiviteter, der indebærer, at bilisten ser væk fra trafikken eller tænker på andre ting end på trafikken, generelt bør undgås, fordi de forhindrer bilisten i at køre trafiksikkert. Hvis man ser væk (selv i ganske kort tid), er man forhindret i at indhente den nødvendige

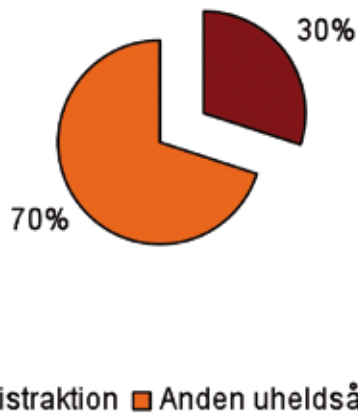
information, og hvis man tænker på andre ting end på kørslen, er man forhindret i at opfatte og reagere på den tilgængelige information. Aktiviteter der medfører, at bilisten slipper rattet, gør det generelt vanskeligt at holde en stabil kurs, men det er i særlig grad et problem, hvis aktiviteten forekommer i en kurve, i et sving eller i andre situationer, der stiller krav om motorisk præcision. Det kan endvidere slås fast, at aktiviteter der omfatter flere former for distraction samtidig generelt hører til blandt de farligste. Et eksempel er indtastning af en sms, der øger uhedsrisikoen med en faktor 23.

Et andet problem mht. vurdering af, hvilke distraktorer der er farligst, er, at undersøgelser vedr. distractionsuheld varierer betydeligt mht. metode og datagrundlag.

Det medfører, at resultater fra forskellige undersøgelser ikke kan sammenlignes. Det bedste indblik i den relative farlighed af forskellige distraktorer stammer i øjeblikket fra en amerikansk undersøgelse, der har undersøgt flere distraktorer samtidig [4] (tabel 2).

Er distraction en risikofaktor?

Internationale undersøgelser har identificeret distraction som en væsentlig risikofaktor, men der findes på nuværende tidspunkt næsten ingen undersøgelser af, i hvilket omfang distraction er årsag til færdselsuheld i Danmark. En af de eneste danske undersøgelser, der belyser problemstillingen, indikerer, at uopmærksomhed er en risikofaktor i relation til følgende typer uheld: Eneulykker



Figur 1 Andel distractionsuheld ud af samtlige færdselsuheld.

Tabel 3 Forekomst af forskellige former for kørselsirrelevant aktivitet [4]

Aktivitet	Procentdel af bilister der foretager aktiviteten	Procentdel af køretiden blandt dem der foretager aktiviteten
Anvendelse af mobiltelefon	34.3	3.8
Spise, drikke, spille	71.4	2.0
Forberedelse af fødevarer	58.6	5.4
Justering af radio/muskanlæg	91.4	1.5
Rygning	7.1	21.1
Læse, skrive	40.0	1.8
Soignering	45.7	0.6
Interaktion med baby	8.6	4.4
Interaktion med børn	12.9	2.2
Interaktion med voksne	22.9	1.2
Samtale med passager	77.1	19.9

med unge, motorvejsulykker, ulykker med varebil, højresvingsulykker, cyklistuheld i kryds og uheld med motorcykler [2]. Hvorvidt uopmærksomhed er en risikofaktor i relation til andre uheldstyper vides ikke, da dette ikke er undersøgt. Resultaterne skal tages med det forbehold, at uheldene i undersøgelsen ikke var repræsentativt udvalgt.

Er distraktion et stort problem?

Stort set alle bilister foretager aktiviteter, der er kørselsopgaven uvedkomne [1]. Det skønnes, at bilister udfører disse aktiviteter i 30% af den tid, bilen er i bevægelse. Baseret på internationale undersøgelser, skønnes det, at distraktion er en medvirkende faktor i op til 30% af de færdselsuheld, der finder sted (figur 1). Der findes ingen dokumentation for, om problemet har samme omfang i Danmark, men der er ikke umiddelbart grund til at tro, at Danmark skulle adskille sig markant fra andre vestlige lande på dette punkt. Til sammenligning udgør spiritusuheld ca. 15 - 20% af de danske færdselsuheld [3].

Mht. udbredelsen af forskellige aktiviteter er justering af radio/musikanlæg den aktivitet, som flest bilister foretager under

kørslen [4]. Dernæst kommer samtale med passagerer og indtagelse af mad og drikke (tabel 3).

Mangelfuldt datagrundlag vanskeliggør dokumentation

Forekomsten af distraktion registreres ikke rutinemæssigt i forbindelse med færdselsuheld [1]. Det er derfor ikke muligt at udtrække information om forekomst og karakter af distraktion via den nationale uheldsstatistik. Den manglende registrering kan skyldes, at distraktion først for ganske nylig er blevet anerkendt som en risikofaktor. Dertil kommer, at distraktion, i modsætning til fx høj fart og alkohol, ikke efterlader spor, der med sikkerhed kan fastslå, om distraktion var en medvirkende årsag til, at uheldet skete. Konsekvensen er, at omfanget af distraktionsrelaterede uheld, vil være undervurderet i ukendt grad. For at risikoen ved forskellige distraktorer skal kunne beregnes, kræver det, at både antallet af distraktionsuheld og forekomsten af den pågældende distraktor er kendt fx pr. kørt kilometer. Begge typer dokumentation mangler i Danmark, hvilket vanskeliggør udarbejdelse af dokumentation for den tra-

fiksikkerhedsmæssige betydning af forskellige former for distraktion.

Denne artikel er overvejende baseret på resultater fra rapporten "Distraktion i forbindelse med bilkørsel"[1]. Rapporten er et resultat af et projekt som DTU Transport har gennemført med støtte fra TrygFonden. Rapporten kan rekvireres via bla@transport.dtu.dk eller downloades via www.transport.dtu.dk

Litteratur

- [1] Møller, M., Troglauer, T., Hels, T. (2010). Distraktion i forbindelse med bilkørsel. Rapport 3, 2010. DTU Transport.
- [2] HVU (2009). Hvorfor sker trafikulykker? HVU, Vejdirektoratet.
- [3] Hels, T. & Orozova-Bekkevold (2006). Mere trafik – færre uheld. Trafikdage på Aalborg universitet, 2006.
- [4] Stutts et al. (2005). Driver's exposure to distractions in their natural driving environment. Accident Analysis and Prevention, 37, 1093-1101.

