



UPPSALA UNIVERSITET

# Bedömning av ansvar för trafikolyckor: Betydelse och empirisk testning

Anders af Wåhlberg

Institutionen för psykologi

Uppsala universitet

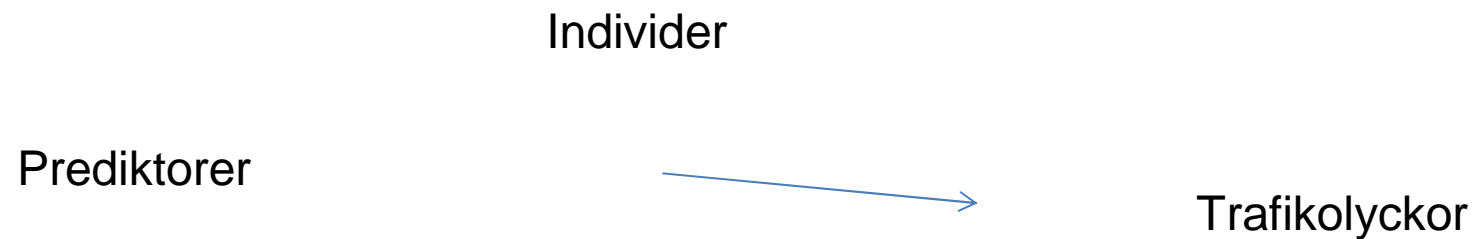
[www.psyk.uu.se/forskning/forskargrupper/transport](http://www.psyk.uu.se/forskning/forskargrupper/transport)

[anders.af\\_wahlberg@psyk.uu.se](mailto:anders.af_wahlberg@psyk.uu.se)



UPPSALA UNIVERSITET

Forskningsområde:  
Individuella differenser i trafiksäkerhet





UPPSALA UNIVERSITET

## **Analysenhet**

Antal per förare

'Inblandning i olycka' istället för 'olycka'



UPPSALA UNIVERSITET

## **Forskning på individuella differenser i trafiksäkerhet**

Behovet av en utfallsvariabel

Vad tar vi med i utfallsvariabeln?



UPPSALA UNIVERSITET

## Vad är det man försöker predicera?

Prediktorer; personlighet, beteende, medicinering, informationsbehandling, synskärpa etc



UPPSALA UNIVERSITET

## Vad är det man försöker predicera?

Prediktorer; personlighet, beteende, medicinering,  
informationsbehandling, synskärpa etc

Gemensam nämnare; att orsaka olyckor



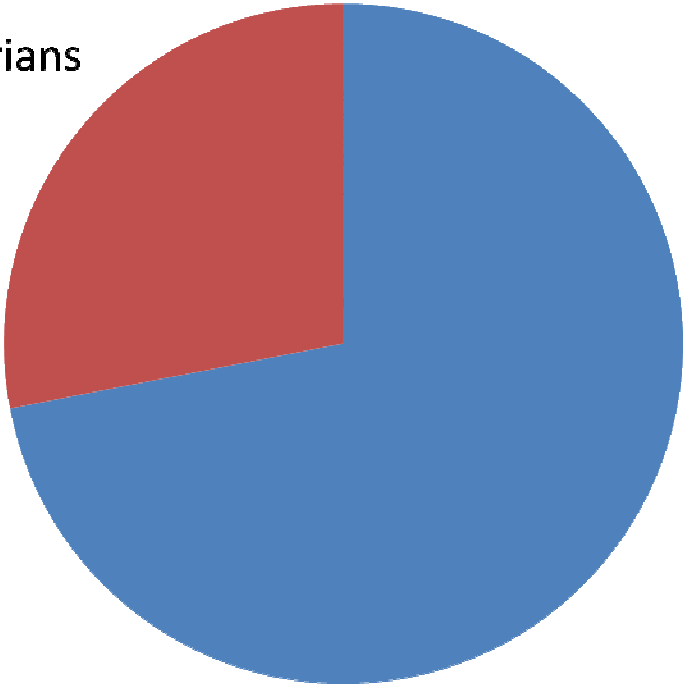






# Olycksinblandning

Felvarians



- Ansvarig
- Ej ansvarig
- 
-



UPPSALA UNIVERSITET

## Hur bedömer man ansvar?

Normalt sett en subjektiv bedömning

Skillnader mellan olika bedömare

Detta bör ge skillnader mellan studier



UPPSALA UNIVERSITET

## **En metod för att testa ansvarsbedömningar (af Wåhlberg, 2009)**

Antagande: Icke ansvariga olycksinblandade är ett slumpmässigt sample från populationen (inducerad exponering)



UPPSALA UNIVERSITET

# Prediktioner från slumpkriteriet (urval)

1. Förare med icke ansvariga olycksinblandningar är lika populationen
2. Förare med enbart icke ansvariga olycksinblandningar är lika de utan olyckor
3. Icke ansvariga olycksinblandningar korrelerar högre med exponering än ansvariga
4. Ansvariga och icke ansvariga olycksinblandningar korrelerar inte när man kontrollerat för exponering
5. Ansvariga olycksinblandningar minskar snabbare än icke ansvariga för en viss grupp



UPPSALA UNIVERSITET

## **Empiriskt test av slumpkriteriet (af Wåhlberg & Dorn, 2007)**

Inga effekter vid 50 procent ansvariga inblandningar

Predicerade effekter vid 70 procent ansvariga inblandningar

Slutsats: 70-80 procent ansvariga olyckor är den korrekta  
nivån för ansvarsbedömningar



UPPSALA UNIVERSITET

## **Empiriskt test av prediktion av olika kategorier av olyckor (af Wåhlberg, 2008)**

Ansvariga olyckor går att predicera med celeration, men inte icke ansvariga

r (ansvariga): .215

r (icke ansvariga): .00

r (alla): .205





UPPSALA UNIVERSITET

## Slutsatser

Olyckor bör klassificeras i studier på individuella differenser

Bedömning av ansvar är subjektiv men kan korrigeras

Effekterna i många publicerade studier kan ifrågasättas



UPPSALA UNIVERSITET

## Referenser

- af Wåhlberg, A. E., & Dorn, L. (2007). Culpable versus non-culpable traffic accidents; what is wrong with this picture? *Journal of Safety Research*, 38, 453-459.
- af Wåhlberg, A. E. (2008). The relation of non-culpable traffic incidents to bus drivers' celeration behavior. *Journal of Safety Research*, 39, 41-46.
- af Wåhlberg, A. E. (2009). *Driver Behaviour and Accident Research Methodology; Unresolved Problems*. Farnham: Ashgate.



Anders af Wählberg, Inst för psykologi, Uppsala universitet  
anders.af\_wahlberg@psyk.uu.se

Tack för er uppmärksamhet,  
och till Sergey Moiseev för  
intressanta bilder

