

Sammendrag:

Innvandrerens ulykkesrisiko og forhold til trafikksikkerhet

Formål og avgrensning

Formålet med prosjektet har vært å få økt kunnskap om innvandreres ulykkesrisiko og deres forhold til trafikksikkerhet som bilførere. Dette er det første store prosjektet på dette temaet i Norge. Prosjektet har vært avgrenset til å gjelde:

- Bilførere
- Førstegenerasjonsinnvandrere, det vil si personer født i utlandet av to utenlandsfødte foreldre
- Innvandrere fra ikke-vestlige land, her definert som Asia, Afrika, Sør- og Mellom-Amerika og Øst-Europa.

Prosjektet har bestått av tre deler: 1) Analyser av ulykkesstatistikk hvis formål var å få kunnskap om ulykkesrisiko blant utenlandsfødte personbilførere, 2) En fokusgruppeintervjuetstudie av bilførere født i utlandet og 3) En spørreundersøkelse blant både norskfødte og utenlandskfødte bilførere fra ikke-vestlige land. Formålet med de to sistnevnte studiene var å få kunnskap om innvandreres kjøreatferd og forhold til trafikksikkerhet samt å belyse mulige forklaringer på eventuelle forskjeller i ulykkesrisiko mellom innvandrere fra ikke-vestlige land og norskfødte personer.

Analyser av ulykkesstatistikk (Del 1)

Studien av ulykkesrisiko blant personbilførere er basert på trafikkulykkesregisteret, førerkortregisteret og folkeregisteret. Ulykkesrisikoen for personbilførere er blitt beregnet på grunnlag av antallet førere innblandet i ulykker som andel av alle personbilførere, det vil si personer med norsk førerkort for personbil.

Studien viser klart at innvandrere med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Generelt gjelder det innvandrere fra "ikke-vestlige" land, men især innvandrere fra Midt-Østen og Afrika. For menn født i Midt-Østen og Afrika er ulykkesrisikoen mer enn dobbelt så høy som for menn født i Norge. Også kvinner født i Midt-Østen har mer enn dobbelt så høy ulykkesrisiko som norskfødte kvinner. Vestlige innvandrere med norsk førerkort er i snitt yngre enn ikke-vestlige innvandrere med norsk førerkort, men i nesten alle aldersgrupper har førere fra Afrika og Midt-Østen høyest risiko. Selv om det er visse metodiske begrensninger i denne studien, er forskjellene mellom bilførere

født i ikke-vestlige land og i Norge så klare at det ikke er tvil om resultatene. Tilsvarende forskjeller er også funnet i Sverige.

Risikoen for en singelulykke er også større blant ikke-vestlige innvandrere enn for norskfødte. Dette gjelder både kvinner og menn. Menn fra Midt-Østen har størst risiko for en singelulykke. Risikoen er 2,7 ganger så høy i denne gruppen som blant norskfødte menn.

Fokusgruppeintervjustudien (Del 2)

Undersøkelsen av ulykkesrisiko kan bare i liten grad si noe om *hvorfor* det er slike forskjeller. Derfor er det også gjennomført fokusgruppeintervjuer og en spørreundersøkelse for å finne ut mer om årsakene til forskjellene i risiko. Det ble gjennomført gruppeintervjuer med personer født i Pakistan, Somalia, Vietnam, Irak og Polen. Disse landgruppene utgjør de største ikke-vestlige innvandrerguppene i Norge. Personer med samme landbakgrunn ble intervjuet sammen. Alle som ble intervjuet hadde norsk førerkort.

Fokusgruppeintervjuene viste at språk og språkforståelse er et problem ved førerprøven og muligens også ved føreropplæringen. Mange innvandrere kan være stresset av problemer som engstelse for familie i hjemlandet, krigserfaringer og lignende, som gjør det vanskelig å konsentrere seg om sikker kjøring. Noen innvandrere kommer fra kulturer hvor det er en vanlig oppfatning at ting som skal skje, allerede er bestemt og derfor ikke kan påvirkes. Forhold til bruk av rusmidler ved bilkjøring kan også være annerledes i andre land enn i Norge. I noen land kan dette være mindre strengt og i andre land strengere enn i Norge. Ansvarsforhold mellom ulike trafikantgrupper som bilførere og fotgjengere kan også være forskjellig i innvandreres hjemland og i Norge. I noen land er det fotgjengernes ansvar å passe seg for bilene, mens bilførerne har mindre ansvar for fotgjengernes sikkerhet. Omstilling fra trafikk i hjemlandet til trafikk i Norge kan gjøre det vanskeligere for dem som hadde førerkort i hjemlandet enn for dem som ikke hadde det. Kanskje er det lettere å ta førerkort i Norge hvis man ikke har hatt førerkort i hjemlandet? Holdninger til hva som er en god og en dårlig sjåfør kan være svært forskjellig – blant annet med hensyn til avstand til andre kjøretøy og trafikanter og til bruk av sikkerhetsutstyr. Motiv for å følge regler kan i større grad enn i Norge være å unngå bøter heller enn å unngå ulykker, men fokusgruppeintervjuene viste likevel at informantene har fått en ”betydelig mengde” bøter. I andre land kan det være større forskjell på formelle og uformelle regler for atferd i trafikken. Norsk klima var ikke noe problem for informantene. En viktig faktor for atferd i trafikken kan være hvor lang tid man har hatt norsk førerkort. Et forhold som er velkjent også for norskfødte sjåførere.

Fokusgruppeintervjuer kan få fram viktige forklaringer, men har et svært begrenset antall informanter. Derfor er det ikke mulig å generalisere på grunnlag av slike intervjuer, men denne metoden gir grunnlag for hypoteser som kan testes ut ved kvantitative metoder som spørreundersøkelser, se del 3.

Spørreundersøkelsen (Del 3)

Spørreundersøkelsen ble gjennomført blant personer født i Pakistan, Irak, Vietnam, Polen og Norge. Utvalget ble trukket fra det norske førerkortregisteret. Til sammen ble det sendt ut 5133 skjema. Svarprosenten var høyere for personer født i Norge (40 prosent) enn for personer med utenlandsk opprinnelse (17 prosent). Personer født utenfor Norge fikk ett skjema på norsk og ett på språket til sitt opprinnelsesland slik at de selv kunne velge hvilket språk de ville besvare undersøkelsen på.

Vi finner få forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de oppgir at de opptrer som bilførere i forhold til trafikksikkerhet. Dette gir grunn til å betvile hvor godt spørreundersøkelsen har klart å fange opp reell atferd i populasjonen av bilførere, spesielt tatt i betraktning resultatene fra Del 1 i dette prosjektet som viser at ikke-vestlige innvandrere har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte. I samfunnsvitenskapen er det et generelt fenomen at selvrapportert atferd ikke alltid er i samsvar med atferd målt med mer objektive metoder.

Flere funn i studien tyder derimot på at det er forskjeller mellom innvandrere og norskfødte i hvordan de forholder seg til trafikksikkerhet som kan ha betydning for ulykkesrisiko. Forskjellene kan gi utslag både i positiv og negativ retning:

- Eksterne forhold (andre medtrafikanter, dårlige veier og skjebne) tillegges noe større vekt som ulykkesårsaker i enkelte innvandrergrupper sammenliknet med norskfødte.
- Systematikken i hvordan respondentene har besvart ulike holdningsspørsmål og spørsmål om begrunnelser for brudd på trafikkreglene, tilsier at innvandrere generelt har noe mindre tiltro til regelverkets betydning enn norskfødte og at de til en viss grad har større tiltro til egne ferdigheter enn norskfødte.
- Unntaket gjelder spørsmålene om overholdelse av fartsgrenser. Flere innvandrere enn norskfødte oppgir at de alltid overholder fartsgrenser, både i og utenfor tettbygde strøk. Dette gjelder i særskilt grad irakere og vietnamesere. Det er også noen flere innvandrere enn norskfødte som begrunner overholdelse av fartsgrenser med at det "er tryggest/sikrest". Igjen er det flest irakere og vietnamesere som skiller seg ut ved at det er flest i disse landgruppene som oppgir dette.
- Norskfødte og polske synes å ha et likt forhold til fart. Begge landgruppene skårer dårligst på spørsmålene om overholdelse av fartsgrenser, og andelen som oppgir "det følte unaturlig å kjøre så sakte på den aktuelle strekningen" som begrunnelser for at de av og til bryter fartsgrensen er høyest i disse gruppene. Disse funnene tyder på at polakker og norskfødte har mer tiltro til egen vurderingsevne når det gjelder fart enn til trafikkregler generelt. Polske er også lik norskfødte på en rekke andre kunnskaps- og holdningsspørsmål.
- Bøter kan være en indikator på atferd i trafikken. Menn fra Pakistan og Irak skiller seg ut ved at de i større grad enn menn fra andre land (inkludert Norge) har fått bøter i løpet av det siste året. Pakistanske menn har signifikant høyere årlig eksponering (kjørelengde) enn norskfødte

menn, og det er grunn å tro at høyere eksponering kan forklare noe av det høyere bøtenivået blant pakistanske menn. Menn fra Irak skiller seg imidlertid ikke ut fra norskfødte menn når det gjelder eksponering. Kjørelenge kan dermed ikke forklare hvorfor irakiske menn får flere bøter enn norskfødte menn, noe som tyder på forskjeller i atferd mellom disse gruppene.

- Beltebruken er lavest blant Pakistanske menn, noe som delvis kan tilskrives den høyere andelen yrkessjåfører i denne gruppen. Irakiske og vietnamesiske menn skiller seg derimot ut fra norskfødte menn ved at de i noe større grad oppgir at de alltid bruker bilbelte både i og utenfor tettsteder.
- Kvinner med innvandrerbakgrunn påser i noe mindre grad enn norskfødte kvinner at alle passasjerer under 15 år bruker bilbelte.
- Den vanligste begrunnelsen for ikke å sikre barn er ”har ikke barnestol/pute”, noe som gjelder norskfødte i noe større grad enn innvandrere. For innvandrere synes en tilleggsforklaring å være mangel på kunnskap om hvorfor det er viktig å sikre små barn i barnestol eller med pute, da disse i større grad enn norskfødte oppgir at ”barnet blir holdt fast av en voksen”, ”kjørte sakte og forsiktig” og ”det er like sikkert med bare et vanlig bilbelte”.
- ”Dårlig tid” er oftere brukt som begrunnelse for å ikke overholde trafikkreglene blant innvandrere enn blant norskfødte.
- Når det gjelder ansvarsforhold mellom bilister og syklister er det flere forhold som tyder på at innvandrere i større grad enn personer født i Norge mener at bilistene har større råderett over veien enn det syklistene har, selv om de fleste er enige i at bilister alltid skal ta hensyn til syklister: Disse funnene tyder på at erfaringer fra andre land der myke trafikanter ofte har mindre rettigheter på veien har betydning for hvordan man forholder seg til myke trafikanter, først og fremst syklister, i Norge. Manglende kunnskap om syklisters rettigheter kan også være en forklaring for de med bakgrunn i land der det er få syklister.
- Hvor integrert en person er, først og fremst målt ved hvor godt en person behersker norsk, har imidlertid betydning for en rekke spørsmål om kunnskap, holdninger og atferd. Integrering slår positivt ut på holdninger til trafikkregler og i forhold til årsaksforklaringer generelt. Et unntak fra den positive effekten av integrering, er fart. De som har besvart skjemaet på norsk oppgir at de i mindre grad overholder fartsgrensene enn de som har besvart skjemaet på et annet språk (som nevnt skiller nordmenn seg negativt ut fra innvandrere i forhold til overholdelse av fartsgrenser).
- Nye trafikk- og kjøreforhold og føreropplæring er utfordringer for en del innvandrere. Disse utfordringene synes å være størst blant de som ikke behersker norsk så godt. Vær og føre er også noe enkelte innvandrere opplever som utfordringer.

Konklusjoner

Dette prosjektet er det første store prosjektet om innvandrere og trafikksikkerhet i Norge. Prosjektet bygger til dels på tilsvarende svenske prosjekter som har vist at innvandrere har høyere risiko enn svensker. I dette prosjektet er det vist at utenlandsfødte med norsk førerkort har høyere ulykkesrisiko enn norskfødte med norsk førerkort. Fokusgruppeintervjuene peker på noen problemer innvandrere kan ha med bilkjøring i Norge, men uten at dette kan generaliseres. Spørreundersøkelsen tar opp disse problemene og andre temaer. Det er ikke funnet noen enkle forklaringer på de forskjellene i ulykkesrisiko som første del av prosjektet har avdekket, selv om en del forskjeller i kunnskap og holdninger mellom norskfødte og utenlandsfødte kan være en del av årsaken til forskjellene i ulykkesrisiko.

I sum tilsier resultatene fra fokusgruppeintervjuene og spørreundersøkelsen at utfordringer knyttet til innvandreres forhold til trafikksikkerhet er å finne langs tre dimensjoner:

- (1) At innvandrere tar med seg kunnskap og holdninger fra sitt opprinnelsesland, men at disse endres gjennom integrering
- (2) At det å være fra land med andre kjøre- og trafikkforhold, kan gjøre det vanskelig for innvandrere å kjøre bil i Norge.
- (3) At føreropplæringen oppleves som problematisk av mange, og at språk er en av utfordringene knyttet til dette.

Spørreundersøkelsen har begrensninger i form av overrepresentasjon av folk med høy utdanning blant dem som svarte og i antall nasjoner som er representert. Innvandrere fra Afrika er ikke med, fordi det ikke var mulig å få svar fra personer fra Somalia. Dette er spesielt uheldig, fordi undersøkelsen av ulykkesrisiko viser at førerkortinnehavere født i Afrika eller Midt-Østen har spesielt høy ulykkesrisiko. Det er derfor behov for mer forskning om de gruppene som har høyest risiko.

Det er vanskelig å målrette trafikksikkerhetstiltak mot innvandrere, men fysiske og juridiske tiltak som har god effekt, vil også ha god effekt for innvandrere. Det kan imidlertid være behov for mer informasjon om trafikkforhold i Norge generelt og spesielt om hvordan og hvorfor fysiske og juridiske tiltak anvendes i Norge, for eksempel i tilknytning til føreropplæring.