

# Frykten for katastrofe kan gjøre vondt verre

Reidar Ommundsen

Psykologisk forskning har påvist at vi heller søker å unngå situasjoner der mange mennesker kan bli drept i en ulykke på samme tid, enn situasjoner der like mange mennesker kan bli drept, men med den forskjell at det skjer over et lenger tidsrom. Den første typen situasjon forekommer heldigvis ytterst sjelden, men har grufulle konsekvenser. Et eksempel er de fire flystyrtene 11. september 2001, et annet er togkatastrofen i Madrid i år.

Psykologen David Myers skrev en kort, men tankevekkende artikkel for to år siden der han spekulerte på om amerikaneres frykt for en reprise av terroren etter 11. september kunne ha ført til ytterligere tap av liv ved at folk valgte å reise med bil i stedet og dermed økte risikoen for trafikkulykker. Da Myers skrev artikkelen hadde han ingen data til å teste en slik hypotese. Nå har imidlertid den tyske psykologen Gerd Gigerenzer ved Max Planck-instituttet fremskaffet den nødvendige empiri ved oppfinnsom bruk av tilgjengelige statistikk. Han (ja, det er en han) startet med å resonnerer som følger: For det første måtte det sannsynliggjøres at amerikanerne faktisk benyttet fly i mindre grad enn tidligere. Statistikk fra luftfartsmyndighetene i USA avslørte at nettopp det var tilfellet. For månedene oktober, november og desember 2001 var underbruken henholdsvis 20, 17 og 12 prosent, sammenlignet med året før for de samme månedene. Dernest måtte Gigerenzer kunne påvise at folk reiste mer med bil enn tidligere; de kunne jo valgt å holde seg hjemme i stedet. Data fra offentlige trafikktelegninger på hovedveiene mellom de amerikanske statene viste imidlertid at bilbruken på langdistansetrekninger var økt markant i de påfølgende månedene etter 11. september, sammenlignet med tilsvarende måneder året før. Amerikanerne hadde altså ikke sluttet å reise, de brukte bare mer bil i stedet for fly, trolig av frykt for nye flykapringer.

Nå gjensto det bare ett sett av data for å kunne teste hypotesen. Gigerenzer måtte kunne påvise en økning i antall trafikkulykker med dødelig utgang. Det viste seg at antallet slike ulykker hadde vært ganske konstant i de fem foregående årene. Disse kunne derfor fungere som sammenligningsgrunnlag. Månedene før september 2001 hadde samme ulykkeshyppighet som tilsvarende måneder fra 1996 til 2000, altså var det ikke noe spesielt med 2001 før september. Men fra og med oktober 2001 og ut det året økte antall trafikkulykker med fatalt utfall vesentlig. I disse tre månedene omkom ca. 350 flere personer i trafikkulykker på veiene i USA, enn hva som var snittet for tilsvarende måneder årene før. Gigerenzer skriver at dette var prisen amerikanske borgere betalte for å unngå å ta fly og isteden ta bil når de skulle reise.

Den 11. september 2001 omkom 266 passasjerer og besetningsmedlemmer i flystyrtene – pluss selvsagt alle de andre på bakken. Mange av oss har trolig følt frykt for nye terrorangrep, men av en eller annen grunn er vi ikke like oppmerksom på at endret atferd for å unngå katastroferisiko i enkelte tilfeller også kan koste dyrt. Gigerenzer avslutter med å si at det kan være vanskelig for myndighetene å unngå terrorangrep, men at det burde være enklere å informere folk om de psykiske reaksjonene på katastrofer og de potensielle farene forbundet med å unngå slike farer. Nå gjenstår det å se om en kan finne nedgang i togreiser og økning i trafikkulykker i Spania etter 11. mars i år.