

## UDVIDET DØDSULYKKESSTATISTIK



Civ. ing. Stig Hemdorff, Sikkerhedsafdelingen, Vejdirektoratet (srh@vd.dk)

**For at få et bedre kendskab til faktorerne bag de alvorligste ulykker er der igangsat et 3-årigt projekt med en udvidet analyse af alle dødsulykker. Projektet er støttet med 16 mio. kroner fra Regeringens Grønne Transport Pulje. I forbindelse med projektet vil der blive registreret et antal yderligere oplysninger, som ikke indgår i den almindelige ulykkesstatistik.**

### HVAD VIL VI OPNÅ?

Gennem besigtigelse af ulykkesstedet, brug af yderligere information fra politirapporten og informationer fra en eventuel bilinspektørerklæring vil vi forsøge at komme et spadestik dybere ned i faktorerne bag de alvorligste ulykker. At der er valgt alene at fokusere på dødsulykker, skyldes to forhold. Dels er det de ulykker, vi allerhelst vil undgå i fremtiden, dels er ressourcerne begrænset, så det er nødvendigt at afgrænse antallet af ulykker, hvor der foretages en udvidet registrering. Samtidig er den udvidede dødsulykkesstatistik nævnt som en indsats i Færdselssikkerhedskommissionens seneste handlingsplan.

Gennemgangen af de enkelte ulykker vil danne baggrund for en årlig afrapportering, hvor der ses på fællestræk, og gives anbefalinger til tiltag, hvis det er muligt. Det skal understreges, at denne type analyse ikke er på niveau med den detaljeringsgrad, som foretages i forbindelse med Havarikommissionen for VejtrafikUlykkers (HVU) dybdeanalyser af udvalgte temaer. Den udvidede dødsulykkesstatistik kan dermed ikke erstatte HVU's arbejde, men må alene ses som et supplement til dette.

### HVAD GØR VI?



Når politiet får kendskab til en dødsulykke, kontakter de Vejdirektoratets lokale vejcenter for at aftale en besigtigelse af ulykkesstedet. Der er lagt op til, at besigtigelsen skal ske indenfor 1 – 2 uger efter ulykken er sket, så forholdene på stedet stadig ligner dem på ulykkestidspunktet, og der muligvis stadig er spor på stedet. I forbindelse med ulykker på kommunevejene er kommunens teknikere inviteret med til at deltage i besigtigelsen. I den forbindelse skal nævnes, at kommunerne har været meget positive overfor at deltage, så stort set alle kommuner er med. Enkelte kommuner har endda også ønsket at være med, når det gælder ulykker på statsvejene indenfor deres kommune. Besigtigelsen

vil dermed blive gennemført af en repræsentant fra politiet og en trafikikkerhedsekspert fra det lokale vejcenter, samt evt. en kommunal repræsentant.

Til brug ved besigtigelsen er der udarbejdet et antal registreringsskemaer som hjælp til at huske, hvad man skal se efter ude i marken. Skemaerne kan også hjælpe i forbindelse med gennemgangen af politirapporterne. Skemaerne relaterer sig i øvrigt til de yderligere oplysninger, som skal inddateres i uheldsdatabase.

Registreringen i marken vil i sagens natur i høj grad koncentrere sig om vejen og omgivelserne. Det drejer sig om forhold som: Er vejforløbet tydeligt og forståeligt? Er afmærkningen forståelig og tilstrækkeligt vedligeholdt? Er oversigten i orden (især i forbindelse med

kryds)? Er der høje kanter ud mod rabatten? Er der uafskærmede genstande i yderarealet, som kan have medvirket til forværrelse af skader?

I kryds registreres hastighedsgrænserne for element 1 og element 2, hvor der i den almindelige ulykkesstatistik alene er registreret hastighedsgrænsen på den overordnede vej. Samtidig forsøges det at få bedre informationer om de faktiske hastigheder for de involverede køretøjer, fordi vi ved, at hastigheden har en meget stor indflydelse på skadernes omfang. Her anvendes informationerne fra bilinspektørerne til at beregne udgangshastighed og kollisionshastighed.

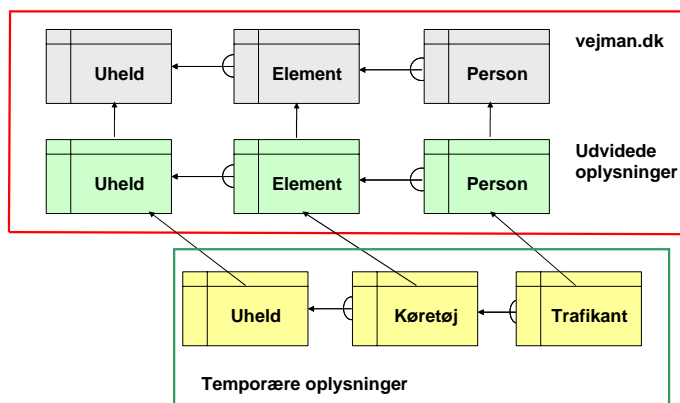
For hver enkelt dødsulykke udarbejdes en samlet rapport, som beskriver forholdene omkring ulykkens opståen og skadernes omfang. Disse rapporter kan indeholde fortrolige oplysninger, så de vil ikke være almindeligt tilgængelige. Til gengæld vil der årligt blive udgivet en tværgående analyse baseret på de enkelte rapporter. Den tværgående analyse vil indeholde informationer om relevante faktorer bag de registrerede ulykker, samt mulige tiltag for at undgå lignende ulykker i fremtiden. Den tværgående analyse vil selvfølgelig være tilgængelig for alle.

#### HVAD GØR VI MED REGISTRERINGERNE?

De yderligere registreringer vil blive lagt ind i Vejdirektoratets ulykkesystem parallelt med de almindelige ulykkesstatistikregistreringer fra politiet. Dette er valgt for at undgå dobbeltregistrering i forhold til den generelle ulykkesstatistik oplysninger.

Inddateringen af de udvidede registreringer vil foregå i vejcentrene (også for ulykker på kommuneveje).

#### Databasen



Med koblingen til den eksisterende ulykkesstatistik vil der generelt være adgang til de ikke-fortrolige, udvidede oplysninger for vejmyndighederne i forbindelse med deres adgang til Vejdirektoratets ulykkesystem. De yderligere informationer vil derfor kunne indgå i det lokale trafiksikkerhedsarbejde, også selvom kommunen ikke har ressourcer til at deltage i besigtigelsen.

I praksis foregår registreringen ved at inddatere de udvidede oplysninger i nogle foreløbige tabeller først. Det skyldes, at vi ikke nødvendigvis har modtaget politiets statistikoplysninger om ulykkerne, når de første registreringer foretages lokalt. Når de foreløbige registreringer frigives som endelige med information, der muliggør kobling til den almindelige uheldsstatistik, overføres oplysningerne til tabeller, der er tilgængelige fra det almindelige uheldssystem. Da der er tale om et pilotprojekt, har vi valgt at anvende et indtastningsmodul via Access til tabellerne i databasen. Det er ikke helt optimalt, fordi kontrolmulighederne i forhold til indtastningerne ikke er helt så gode. På den anden side er det brugbart. Det foreløbige inddateringsprogram kan give os erfaringer om, hvordan den endelige inddatering skal væ-

re. Dermed har vi undgået at skulle bruge relativt mange penge på at udvikle et egentlig inddateringssystem uden at vide, om dette projekt vil fortsætte i fremtiden.

Ender vi med, at den udvidede dødsulykkesregistrering skal fortsætte, vil vi selvfølgelig være nød til at etablere et "rigtigt" inddateringssystem.

#### HVORNÅR STARTEDE DET?

Formelt startede projektet 1. januar 2010. Reelt startede projektet først lige efter Påske. Det skyldes, at det tog noget tid før accepten af projektet kom igennem.

For de dødsulykker (som heldigvis har været få), som er sket i 1. kvartal 2010, vil der blive foretaget en opsamling, så i de udvidede registreringer i databasen kommer med.

#### HVORDAN ER DET GÅET?

Vi må nok desværre erkende, at det ikke er gået helt så godt, som vi havde håbet. Der er ikke helt kommet de registreringer ind i databasen, som vi havde håbet på. Det er der mange gode grunde til. Dels har der været problemer med at få registreringen til at virke, men det kører nu. Dels har der været det at skulle vende sig til at dele data med andre hen ad vejen. Nogle har ventet på, at alt er klart, før de taster oplysningerne ind.

Der har også været nogle problemer med at få de lokale aftaler med politiet til at fungere i forbindelse med besigtigelse af uheldsstederne.

Ikke mindst er et problem også det, at det kan godt være, at projektet indeholder penge til at allokere yderligere ressourcer lokalt til at gennemføre opgaven, men kan de fås? At der er penge til nye folk, er ikke ensbetydende med, at de kan findes. Det kræver særlig viden at kunne vurdere trafikforhold og mulige faktorer bag et uheld.

Dødsulykkesundersøgelserne har derfor i høj grad været hængt op på de medarbejdere i vejcentrene, som er trafiksikkerhedsrevisorer. De er dermed blevet spændt ekstra hårdt for, fordi de øvrige daglige opgaver også skulle klares.

Vi har altså ikke fået 100 % af det vi ønskede, men alligevel er der noget at hente i registreringerne.

Vi har fx nogle uheld, hvor vi helt klart har fået information om, at der var tale om selvmord. Tidligere havde vi kun den information indirekte, hvis vi overhovedet havde den. Det er uheld, hvor dødsfaldet ifølge definitionerne skal udgå af statistikken. Det vil de fortsat gøre, men vi har besluttet at bevare informationerne om uheldet i systemet, så vi ud fra den udvidede ulykkesstatistik kan følge lidt op på, hvor mange selvmord, der rent faktisk er.

#### HVORNÅR SLUTTER DET?

Med udgangen af 2012 skal der foreligge en evaluering af projektet med henblik på, om den udvidede registrering skal fortsætte eller ej. Hvis projektet får lov at fortsætte, vil der så skulle tages stilling til den fremtidige permanente finansiering og organisering.