

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)



## Udvidet dødsulykkesstatistik - de første resultater

*Mette Fynbo, mfy@vd.dk*

*Sikkerhedsafdelingen, Vejdirektoratet*

---

### Abstrakt

For at få bedre kendskab til faktorerne bag de alvorligste trafikulykker er der igangsat et 3-årigt pilotprojekt med en udvidet dataindsamling og analyse af samtlige dødsulykker i trafikken. Projektet er finansieret med 16 mio. kr. via den grønne transportpulje og løber i perioden 2010-2012.

Projektet udføres i samarbejde mellem politiet og Vejdirektoratet med frivillig deltagelse fra kommunerne.

De udvidede data indsamles via politiets afhøringsrapporter, foto m.m., bilinspektørernes registreringer og en besigtigelse af ulykkesstedet. Ulykkesstedet besigtiges i fællesskab af repræsentanter for den lokale politikreds, det lokale vejcenter og evt. af den relevante kommune.

De indsamlede data lagres i en database, som på sigt skal kobles med Vejman.dk. Disse data kan senere danne baggrund for analyser, som kan hjælpe med øget viden i det sikkerhedsfremmende arbejde.

Der vil løbende offentliggøres resultater i form af årsrapporter. Årsrapporten med dødsulykker 2010 forventes udgivet i september 2011.

---

### Baggrund & formål

For at få bedre kendskab til faktorerne bag de alvorligste trafikulykker er der igangsat et 3-årigt pilotprojekt med en udvidet dataindsamling og analyse af samtlige dødsulykker i trafikken. Projektet er finansieret med 16 mio. kr. via den grønne transportpulje og løber i perioden 2010-2012 med afrapportering i 2013.

## Baggrund

#85 i Færdselssikkerhedskommissionens Handlingsplan:

”Statistikken udvides, så der kan ske en grundigere undersøgelse af alle dødsulykker. Der ønskes en hurtigere databehandling og sammenkobling af oplysninger især fra politi og bilinspektører samt en undersøgelse af ulykkesstedet”

Projektet ”Udvidet dødsulykkesstatistik” tager udgangspunkt i anbefaling #85 i Færdselssikkerhedskommissionens Nationale Handlingsplan fra 2007 ”Hver ulykke er én for meget – Trafiksikkerhed begynder med dig”.

## Formål

Målet er at opnå større viden om de alvorligste ulykker, herunder viden om ulykkes- og skadesfaktorer.

Dette søges gennem besigtigelse af ulykkesstedet, brug af yderligere information fra politirapporten og informationer fra bilinspektørreklæringen. Samtidig med indsamling af flere data opnås en bedre beskrivelse af ulykken, og kvaliteten bliver større omkring data, som i dag er usikre fx selebrug og hastigheder. Det er også håbet, at projektet kan medvirke til en hurtigere databehandling og dermed sikre, at de løbende vurderinger af ulykkesudviklingen baseres på mere korrekte data.

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? Er der høje kanter ud mod rabatten? Er der uafskærmede genstande i yderarealet, som kan have medvirket til at forværre skaderne?

Rigspolitiets bilinspektører bidrager med viden om dæk, om sporsikring, som bruges ved beregning af hastigheder samt viden om, hvorvidt der var airbag i bilen, og om denne var udløst. Derudover bidrager de med vidneudsagn, der kan forklare trafikantens adfærd, rids af ulykkesituationen, foto fra selve ulykken m.m.

Derudover foretages en yderligere dataindsamling ved en fælles besigtigelse (politikreds, vejcenter og evt. kommune) af vejforholdene og en fælles drøftelse af forhold omkring ulykkens opståen.

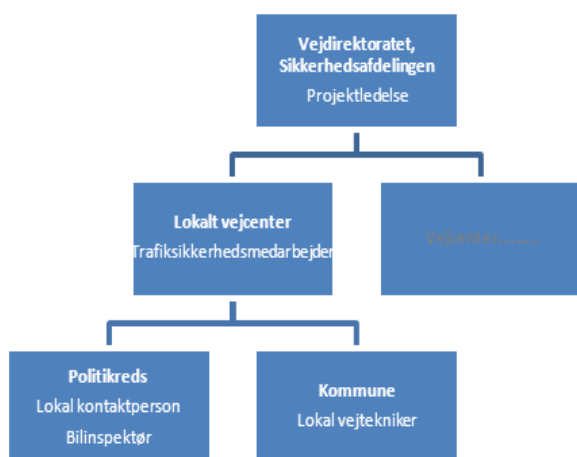
Data er indsamlet via samarbejde mellem Vejdirektoratets regionale vejcentre, politiet og de relevante kommuner. Der har været gjort en stor indsats fra alle parter for at gennemføre dette omfattende projekt.

Denne viden kan senere indgå i forslag til særlige indsatsområder i trafiksikkerhedsarbejdet.

Projektet er inspireret af vores nabolande bl.a. Norge og Sverige, som har en lignende permanent registrering af data om dødsulykker, og som også besigtiger ulykkessteder.

## Organisering

Projektet gennemføres i et bredt samarbejde mellem politiet, Vejdirektoratet og kommunerne. Kommunerne er inviteret til at deltage, når ulykkerne er sket på de veje, som de administrerer eller efter aftale også på statsvejene.



Sikkerhedsafdelingen i Vejdirektoratet varetager projektledelsen med koordinering af det overordnede samarbejde, databaseopbygning, opbygning af procedurer, afrapportering m.m. Vejcentrene står for det konkrete arbejde med besigtigelser, indtastning i database m.m. i forbindelse med de enkelte dødsulykker. Besigtigelserne foregår i samarbejde med den lokale politikreds og kommunen, hvis det er aktuelt. Bilinspektørens registreringer fra ulykken indhentes via politikredsen.

## Metode

Den lokale politikreds kontakter det relevante vejcenter, når der er sket en dødsulykke.

Vejcentret arrangerer en besigtigelse af ulykkesstedet med deltagelse af politi og vejcenter. I forbindelse med ulykker på kommunevejene er kommunens teknikere inviteret med til at deltage i besigtigelsen. Besigtigelsen vil dermed blive gennemført af en repræsentant fra politiet og en trafiksikkerhedsmedarbejder fra det lokale vejcenter samt evt. en kommunal repræsentant.

Besigtigelsen gennemføres så vidt muligt inden for 1-2 uger efter ulykkestidspunktet.



Besigtigelse af et ulykkessted

Vejcentret indhenter oplysninger forud for besigtigelsen vedr. tidligere trafikulykker på stedet, plantegninger m.m.

Vejcentret sørger for relevant materiale og udstyr til besigtigelsen. Politiet sørger for foreløbig rids, nyeste udgave af politirapport og evt. bilinspektørerklæring og et særligt bilinspektørregistreringsskema, som er udarbejdet i projektet.

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. Udfyldelse af skemaerne drøftes i fællesskab på stedet sammen med ulykkes- og skadesfaktorer, hvis dette er muligt. Den endelige vurdering af faktorer foretages senere på baggrund af en analyse af de endelige oplysninger om ulykken.

#### Ulykkesfaktor

En ulykkesfaktor er et uønsket forhold, uden hvilket ulykken ikke var sket. Der vil ofte være flere ulykkesfaktorer knyttet til en ulykke. Hvis blot én af disse faktorer ikke var til stede, ville ulykken ikke være sket.

Vejcentret er ansvarligt for dataregistreringen i databasen og udarbejder en ulykkesrapport for den enkelte ulykke. Ulykkesrapporten er en samlet rapport, som beskriver forholdene omkring ulykkens opståen og skadernes omfang.

Politiet følger op på de ulykker, hvor trafikanten dør som følge af ulykken inden for 30 dage fra ulykkestidspunktet. I disse tilfælde skal der også ske besigtigelse, selvom det ikke nødvendigvis kan ske inden for 1 til 2 uger efter, at ulykken er sket.

Samtidig forsøges det at få bedre informationer om de faktiske hastigheder for de involverede køretøjer. Dette gøres ved, at der så vidt muligt for samtlige ulykker foretages en beregning af hastigheden før en eventuel reaktion fx nedbremsning/undvigemanøvre og en beregning af hastigheden i kollisionsøjeblikket ud fra deformationer af køretøjerne, bremsespor m.m.

## Yderligere data

Dataregistreringen bygger på politiets rapportmateriale i forbindelse med trafikulykker: anmeldelsesrapport, besigtigelsesrapport, afhøringsrapporter af parter, vidner m.m., rids/skitse, fotomappe, obduktionserklæring, oplysninger fra sygehus, retsmedicinsk erklæring, bilinspektørerklæring samt særligt bilinspektørregistreringsskema. Derudover indsamles data om vejen og dens omgivelser. Det nævnte materiale ligger efterfølgende til grund for en beregning af bl.a. kollisionshastighed.

Eksempler på yderligere data, som registreres i projektet og som ikke registreres i den almindelige ulykkesstatistik for trafikulykker.

Køretøjer:

- Dæk: dæktryk, mønsterdybde, M+S-dæk m.m.
- Spejlindstilling
- Hastighed i reaktions – og kollisionspunkt
- Ulykkes- og skadesfaktorer

Vej og omgivelser:

- I kryds registreres hastighedsgrænserne også for sidevejen
- Rabat – højt opspring, blød rabat
- Grøft – dybde, uhensigtsmæssig udformning
- Tilbagetrukket stopstreg i kryds
- Vedligeholdelse af afmærkning og tavler
- Forståeligheden af vejens forløb
- Oversigtsforhold
- Faste genstande
- Ulykkes- og skadesfaktorer

Trafikanten:

- Distraktorer
- Trafikantens handlinger fx at undvige
- Lokalkendskab
- Turformål
- Udvidet information om syns- eller høreproblemer
- Ulykkes- og skadesfaktorer

Ud over de konkrete data bidrager vidneforklaringer, politiets almindelige kendskab til trafikulykker, bilinspektørernes viden om køretøjer, beregning af hastigheder m.m. til en øget forståelse af ulykkens sammenhæng, og hvilke forhold der var gældende før, under og efter ulykken.

På sigt skal de yderligere registreringer lægges ind i Vejdirektoratets ulykkessystem parallelt med de almindelige ulykkesstatistikregistreringer fra politiet. Der er endnu ikke sket en sammenkobling af databaserne, men der arbejdes på dette både for at undgå dobbeltregistrering og især for at kvalitetssikre begge databaser.

Inddateringen af de udvidede registreringer foregår i vejcentrene.

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 ulykkessystem. Ulykkesrapporterne på den enkelte ulykke kan indeholde fortrolige oplysninger, så de vil ikke være almindeligt tilgængelige.

De yderligere informationer vil derfor kunne indgå i det lokale trafiksikkerhedsarbejde, også selvom kommunen ikke har ressourcer til at deltage i besigtigelsen.

## Snitflader

### Havarikommissionen for Vejtrafikulykker (HVU)

HVU arbejder løbende med dybdeanalyser af alvorlige ulykker inden for forskellige temaer. Disse undersøgelser er kvalitative dybdeanalyser, som bl.a. sker på baggrund af interview af implicerede og

vidner, deltagelse af en læge, meget dybdegående sporsikring m.m. Udvidet dødsulykkesstatistik er en udvidelse af data, der indsamles bl.a. via besigtigelse og målrettet statistisk brug.

Der vil opstå situationer, hvor en dødsulykke optræder både i HVU's undersøgelse og i udvidet dødsulykkesstatistik. I de tilfælde vil der ske et samarbejde om de indsamlede vejtekniske data som ikke er omfattet af fortrolighed.

### **Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane (HCLJ)**

Projektet har en snitflade til HCLJ i forbindelse med trafikulykker i jernbaneoverskæringer. I de tilfælde, hvor HCLJ kun foretager indledende undersøgelser, vil der forholdsvis hurtigt efter ulykken offentliggøres en rapport. Men i de tilfælde, hvor der udarbejdes en egentlig rapport og redegørelse, kan der gå op til 1 år. I de tilfælde, hvor der ikke foreligger en rapport inden for et par uger, vil Vejdirektoratet kontakte HCLJ med henblik på dataudveksling, hvor krav om fortrolighed muliggør det.

## **Årsrapport 2010**

Rapporten er den første årsrapport i pilotprojektet "Udvidet dødsulykkesstatistik".

Rapporten er endnu ikke færdigudarbejdet, men forventes at udkomme i september 2011 bl.a. på [www.vejsektoren.dk](http://www.vejsektoren.dk).

Rapporten omfatter analyse af 231 dødsulykker med 255 dræbte i trafikken i 2010. Projektet startede reelt 1. april 2010, hvorfor der ikke er fyldestgørende datamateriale for ulykker i perioden januar - marts 2010.

### **Selv mord og ulykker, hvor føreren er død inden ulykken**

I forbindelse med projektet er der for første gang registreret omfanget af selvmord i trafikken samt omfanget af dødsulykker, hvor føreren - som følge af sygdom - er afgået ved døden inden ulykken. Disse ulykker er ikke medtaget i analysen og fremgår ikke af den almindelige statistik over dødsulykker.

I 2010 er der registreret 10 selvmord og 4 mulige selvmord samt 16 ulykker, hvor føreren afgik ved døden inden ulykken.

### **Temaer i årsrapporten**

Rapporten vil indeholde et antal generelle statistikker, hvor data for dødsulykkerne sammenlignes med andre personskadeulykker uden dræbte. Derudover udvælges 5 temaer, som analyseres lidt dybere:

- Hastighed
- Ulykkes- og skadesfaktorer
- Ulykker i kurver
- Ulykker med faste genstande
- Sikkerhedsudstyr

I den udvidede statistik er der via et simuleringsprogram beregnet hastighed før nedbremsning og kollisionshastighed bl.a. ud fra deformation af køretøjerne og bremsespor. Det vil altså være første gang, at der er undersøgt et så stort antal alvorlige ulykker i forhold til den kørte hastighed samt kollisionshastigheden. Hvor hurtigt blev der kørt? Var det over "klip"-grænsen, hvem er det, der kører meget for stærkt, hvilke ulykkesituationer er mest repræsenteret m.m. Disse hastighedsberegninger er

også brugt til at lave en analyse af ulykker med faste genstande. Her er lavet en vurdering af konsekvenserne ved, at føreren havde kørt efter hastighedsgrænsen eller efter forholdene i stedet for den aktuelle hastighed. Ville påkørsel af den faste genstand helt være undgået? Eller ville skaderne være reduceret?



#### ***Påkørt fast genstand***

Det er også første gang, at der er foretaget en vurdering af ulykkes- og skadesfaktorer i så stort et omfang, at man kan analysere på tværs af ulykkestyper m.m. Selv om der ikke er tale om dybdeanalyser, formodes det, at disse vurderinger kan være med til at indikere, hvilke årsager der har været mest repræsenteret i de alvorligste ulykker i Danmark.

Derudover er der analyseret på ulykker i kurver og på brug af sikkerhedsudstyr.