

Skadestuedata som grundlag for vejdesign

Vejdirektoratet har sammen med Rambøll igangsat og er ved at færdiggøre et projekt omkring erfaringer og muligheder ved brug af skadestuedata til forbedring af trafiksikkerhedsarbejdet og herigennem opnå et bedre vejdesign ved analyse af skadestuedata.

Projektet omfatter følgende:

- Litteraturstudie vedrørende anvendelse af skadestuedata i trafiksikkerhedsarbejdet i Sverige, Norge, Finland, Tyskland, Belgien og UK
- Erfaringsudveksling med Sverige vedrørende deres systematiske arbejde med anvendelse af skadestuedata gennem systemet STRADA
- Anvendelse af skadestuedata i trafiksikkerhedsarbejdet i de danske vejforvaltninger
- Bearbejdning og sammenligning af skadesturegistreringer i DK med de politiregistrerede ulykker
- Adfærdsanalyse på ulykkesbelastede lokaliteter udpeget ud fra skadestuedata
- Konklusion på det samlede studie

Der er gennemført et litteraturstudie af skadestuedata i trafiksikkerhedsarbejdet i Sverige, Norge, Finland, Tyskland, Belgien og UK for at afdække, om der i disse lande er en mere systematisk og standardiseret metode til registrering og anvendelse af skadestuedata i trafiksikkerhedsarbejdet. Af disse lande er det kun Sverige som har en systematisk og standardiseret metode til registrering af uheld hos politiet og på skadestuerne/sygehuse. De øvrige lande anvendes skadestuedata kun i begrænset omfang som det er tilfældet i Danmark.

I Sverige er man længere fremme med anvendelse af skadestuedata i trafiksikkerhedsarbejdet hvor både politi og hospitaler kan indberette ulykker i et fælles system kaldet STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Det er frivilligt om skadestuer og akut kirurgiske funktioner indrapporterer til STRADA, men ud af 69 sygehuse med disse funktioner indrapporterer 68. For at sikre indberetning følger der et fast beløb og et variabelt beløb der er afhængig af hurtig, stedfæstet og mængde indrapporterede tilskadekomne. Skadestuerne indrapporterer årligt ca. 40.000 skadestuerapporter mens politiet årligt indberetter 17.000

Data fra STRADA finder i dag bred anvendelighed i trafiksikkerhedsarbejdet i Sverige. Data herfra lægges således til grund for forskningsaktiviteter, udformninger af trafiksikkerhedsstrategier på nationalt niveau, udarbejdelse af kommunale trafiksikkerhedsplaner, udpegnings af ulykkesbelastede lokaliteter, stedlige ulykkesanalyse og udformning af lokale vej- og trafikprojekter.

I Danmark har der været og sker der til stadighed registrering af færdselsuheld på skadestuerne. Der har været registeret skadestue uheld i henholdsvis Århus, Odense, Slagelse og Esbjerg, hvor registreringerne stoppede i Esbjerg og Slagelse ved kommunesammenlægningen. Derudover er der planer om at opstarte registreringer i Aalborg og Randers.

I projektet er vejforvaltningerne i skadestuerne opland interviewet med henblik på at afdække om vejforvaltningerne anvender skadestuedata i trafiksikkerhedsarbejdet. Det viser sig at skadestuedata anvendes i de kommunale vejforvaltninger som supplement til politiets registreringer i forbindelse med sortpletudpegnings, uheldsanalyser og den daglige sagsbehandling. Vejdirektoratet anvender generelt ikke data fra skadesturegistreringerne idet de vurderer, at stedfæstelsen er mindre god i landområder end i byerne og især på motorveje kan der være stor uoverensstemmelse mellem den angivne og faktiske placering idet det er patienten der selv skal angive lokaliteten. Da Vejdirektoratets vejnet primært ligger i landområde er registreringerne mindre egnede.

I projektet er der anvendt data fra skadestuen i Århus og på Odense Universitets Hospital (OUH) hvor der sker en systematisk registrering af færdselsuheld. Skadestuerapporter dækker altså Århus Kommune og samtlige kommuner på Fyn. Der anvendes ikke samme system til registrering på skadestuen i Århus og på Odense Universitets Hospital og ikke struktureret efter samme principper som de politiregistrerede uheld. Der foretages ingen direkte matchning med de politiregistrerede uheld, men der foretages en registrering af om politiet har kendskab til uheldet. I henholdsvis 7 og 8 % af skadesturegistreringerne er der oplyst at politiet har kendskab til uheldet. I de øvrige er dette uoplyst eller angivet som at politiet ikke har kendskab til uheldet. Dette bekræfter til stadighed at der er et stort mørketal i politiregistreringerne.

I projektet er skadesturegistreringerne for henholdsvis Århus og OUH sammenlignet med de politiregistrerede ulykker (dobbelregistreringer er ikke udeladt). Der er sammenlignet på uheld med cyklister og knallert-30 involveret. I Århus er der i perioden fra 2009-2013 registreret 920 involverede cyklister eller knallert-30 fører i de politiregistrerede ulykker, mens der hos skadestuen er registreret 2.920 personer i samme kategori. På OUH er de samme tal 1.757 politiregistrerede og 8.632 registreret på OUH i perioden fra 2010-2013. For ulykker med cyklister og knallert-30 fører er der et relativt stort mørketal som er henholdsvis 68% og 80 % på de respektive skadestuer.

Resultaterne af sammenligningerne er (baseret på tal fra Århus, idet OUH anvender andre definitioner af ulykkesuheld og andre hovedsituationer):

- 3% af de politiregistrerede personer er involveret i ulykkesuheld mens 49% af de registrerede personer fra skadestuerne er involveret i ulykkesuheld
- I hovedsituation 4 (modsatrettet kurs med svingning) registrerer politiet flere involverede personer, end i skadesturegistreringerne.
- Der er sammenfald i udpegede lokaliteter på det overordnede vejnet og i store signalanlæg.

- Skadestuedata udpeger tillige lokaliteter hvor der færdes mange lette trafikanter (Gågader og kryds mellem veje og stier) hvilket i nogen grad hænger sammen med den høje andel af enueheld.

For at belyse om skadestuedata kan anvendes til at belyse vejgeometriske uhensigtsmæssigheder ift trafiksikkerhedsarbejdet er der gennemført et adfærdsstudie på udvalgte ulykkesbelastede lokaliteter i henholdsvis Århus og Odense. De ulykkesbelastede lokaliteter er udvalgt på baggrund af skadesgraden på lokaliteterne, hvilket selvfølgelig giver et vist sammenfald med de lokaliteter, hvor der også registreres politiregistrerede ulykker. Idet formålet er at vurdere om skadestuedata kan bruges i det stedbundne trafiksikkerhedsarbejde vil man givetvis også prioritere indsatsen efter hvor skadesgraden er størst og dermed det største besparingspotentiale, hvilket argumentere for den valgte udpegningsmetode.

Adfærdsanalysen er gennemført ved at foretage videoregistreringer i spidstimerne (7.30-10 og 14-17) hvorefter registreringerne er gennemset for at registrere potentielle nærvedulykker. Et nærvedueheld er defineret som konflikter, hvor en cyklist og en anden trafikant er tæt på at kolliderer, og hvor kollisionen kun undgås gennem en hård opbremsning eller en undvigemanøvre fra en af parterne. Derudover defineres konflikter, hvor det kun er rent "held", som forhindrer en kollision, også som et nærvedueheld. Videokamera er placeret på en udvalgt vejgren ift. udarbejdede kollisionsdiagrammer for lokaliteten, hvormed der kun registreres nærvedueheld for denne vejgren på lokaliteten.

Adfærdsstudiet underbygger de hypoteser som er opstillet på baggrund af ulykkesregistreringerne på lokaliteten og på baggrund af de gennemførte analyser konkluderes det at skadestuedata kan anvendes i det stedbundne trafiksikkerhedsarbejde, men primært i byområder. Og vis skadestuedata prioriteres efter skadesgrad vil det resultere i at lokaliteter som udpeges i en traditionel sortpletudpegning også vil blive udpeget ved anvendelse af skadestuedata. Skadestuedata vil altså underbygge udpegningen og måske kunne give et mere entydigt uheldsbillede på udpegede lokaliteter.

Michael Dynnweber Grønlykke

Trafikspecialist og trafiksikkerhedsrevisor

M +45 51613616

MDY@ramboll.dk