

Hvordan går det med trafiksikkerheden?

Tove Hels

Sekretariatschef i Tænketanken Trafiksikkerhed

www.trafiksikkerhed.dk

sekretaer@trafiksikkerhed.dk

Trafikuheld



Gade i Pompei.

*Pompei blev grundlagt i det 6.-8. århundrede f.Kr.;
ødelagt i år 79 e.Kr.*

Trafik er ældgammel

Det første biluheld med fatale følger skete i Irland i 1869.

Mary Ward, en berømt kunstner og naturvidenskaber, faldt ned fra et dampdrevet køretøj [verdens første selvkørende passagervogn].

Hun døde efter at være blevet ramt af de tunge jernhjul.

Historien er en påmindelse om den individuelle tragedie, som ethvert trafikdrab udgør.

Fallon, I. and O'Neill, D. 2005. Accident Analysis and Prevention 37(4): 601-603. (Min oversættelse)

Vi ønsker alle sammen høj mobilitet og økonomisk vækst

- men ingen ønsker at betale prisen i form af støj, forurening, trafikuheld, tilskadekomne og dræbte

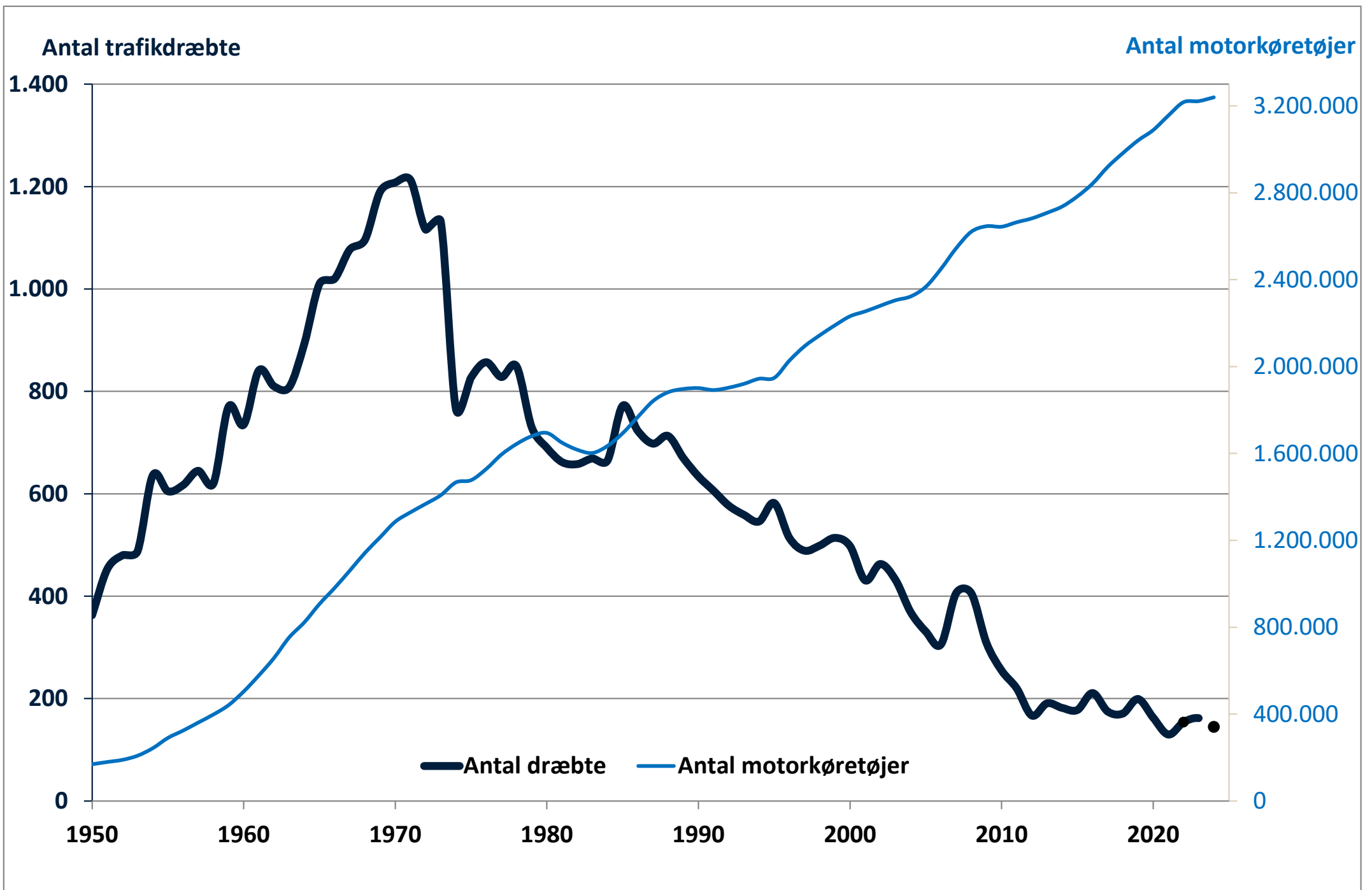
Løsning:

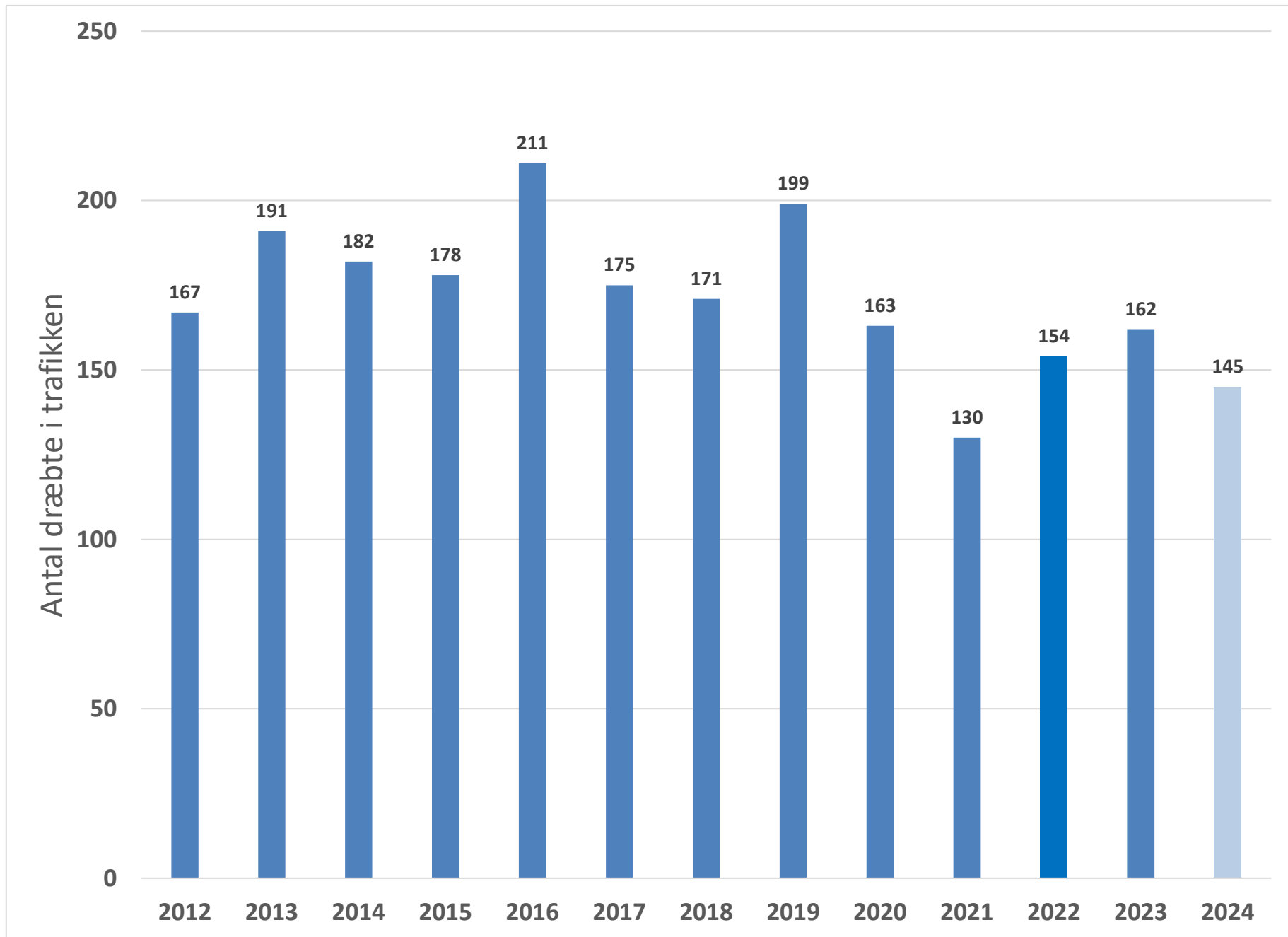
Evidensbaseret arbejde, prioritering, mest trafiksikkerhed for pengene

Vi skal vide, hvad vi kæmper mod

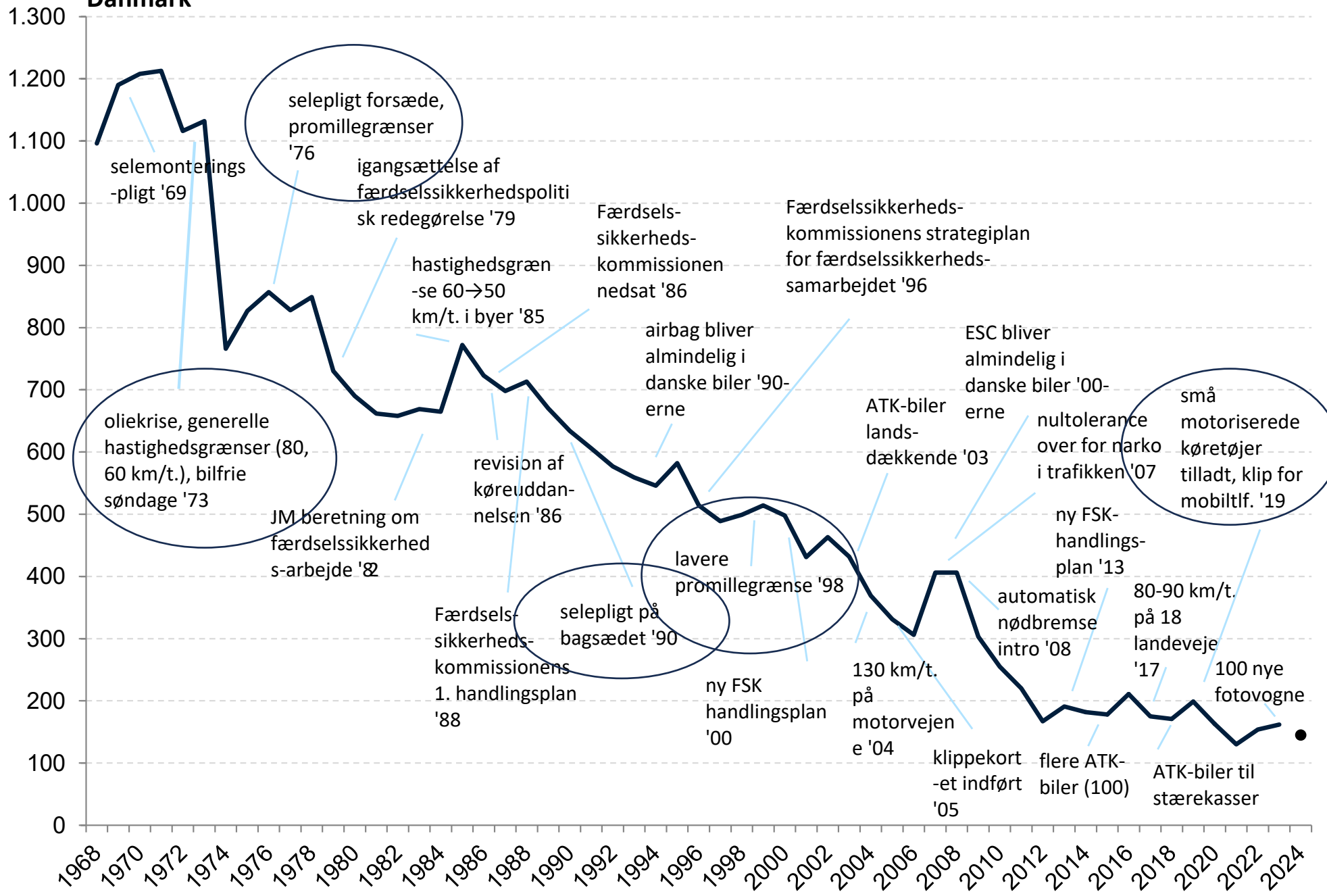
Vi skal vide, hvor vi skal sætte ind







Antal trafikdræbte i Danmark



Hvorfor sker ulykkerne?

For høj hastighed vurderes til at være medvirkende faktor i 35 % af dødsulykkerne i 2022

Dødsulykker 2022, Vejdirektoratet (2023)

I 22 % af dødsulykkerne i 2023 var der spiritus involveret i ulykken

Danmarks Statistik, Statistikbanken

Uopmærksomhed vurderes at være en medvirkende faktor i 58 % af dødsulykkerne i 2022

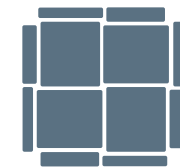
Dødsulykker 2022, Vejdirektoratet (2023)

Rødløskørsel vurderes at være årsag til 2 dødsfald i 2017 og 6 i 2016, svarende til ca. 1-4 %

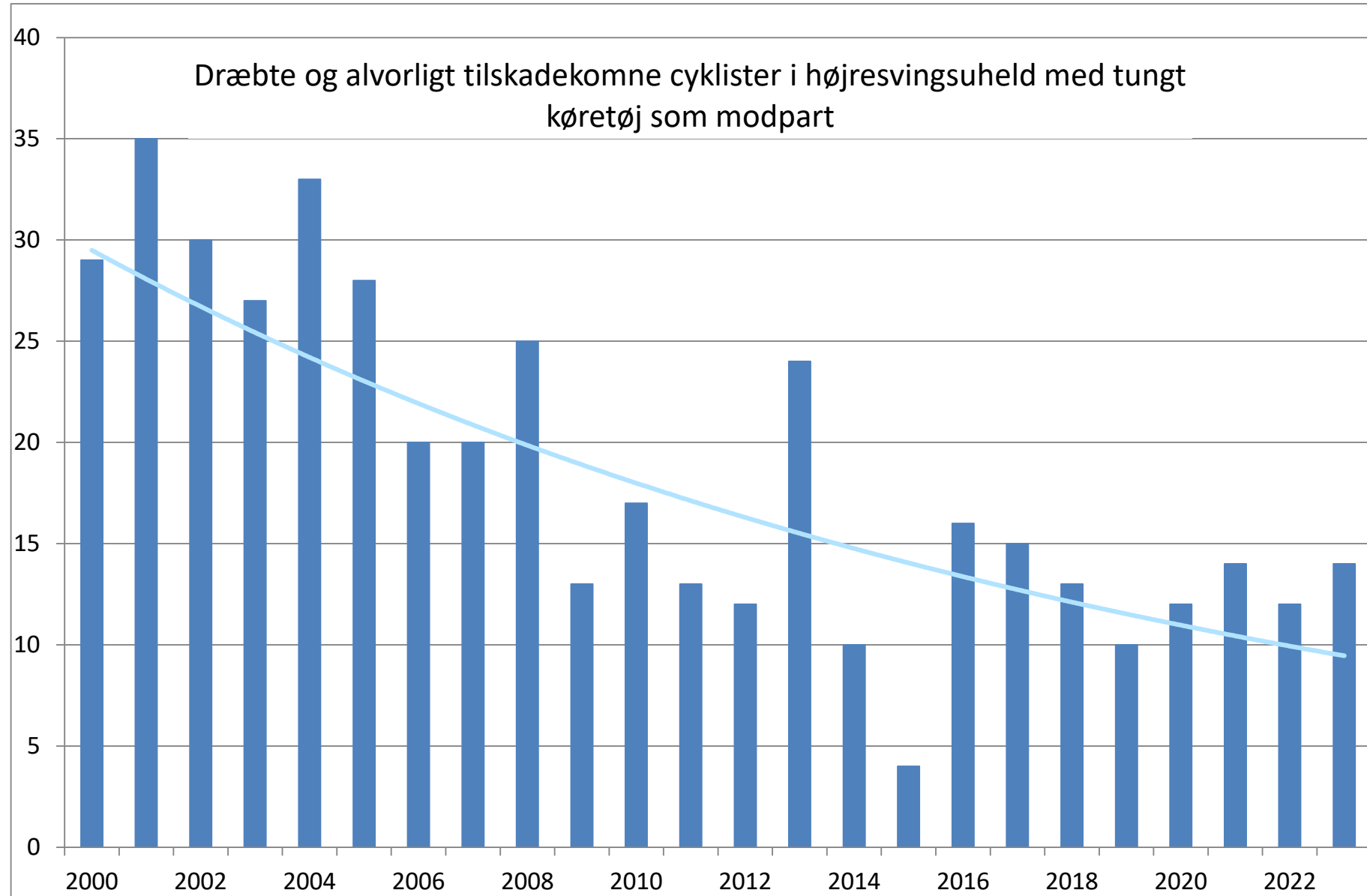
Vejdirektoratet

Siden 2010 er 2 % af de dræbte trafikanter blevet dræbt som cyklister i højresvinguheld

Vejman, Vejdirektoratet

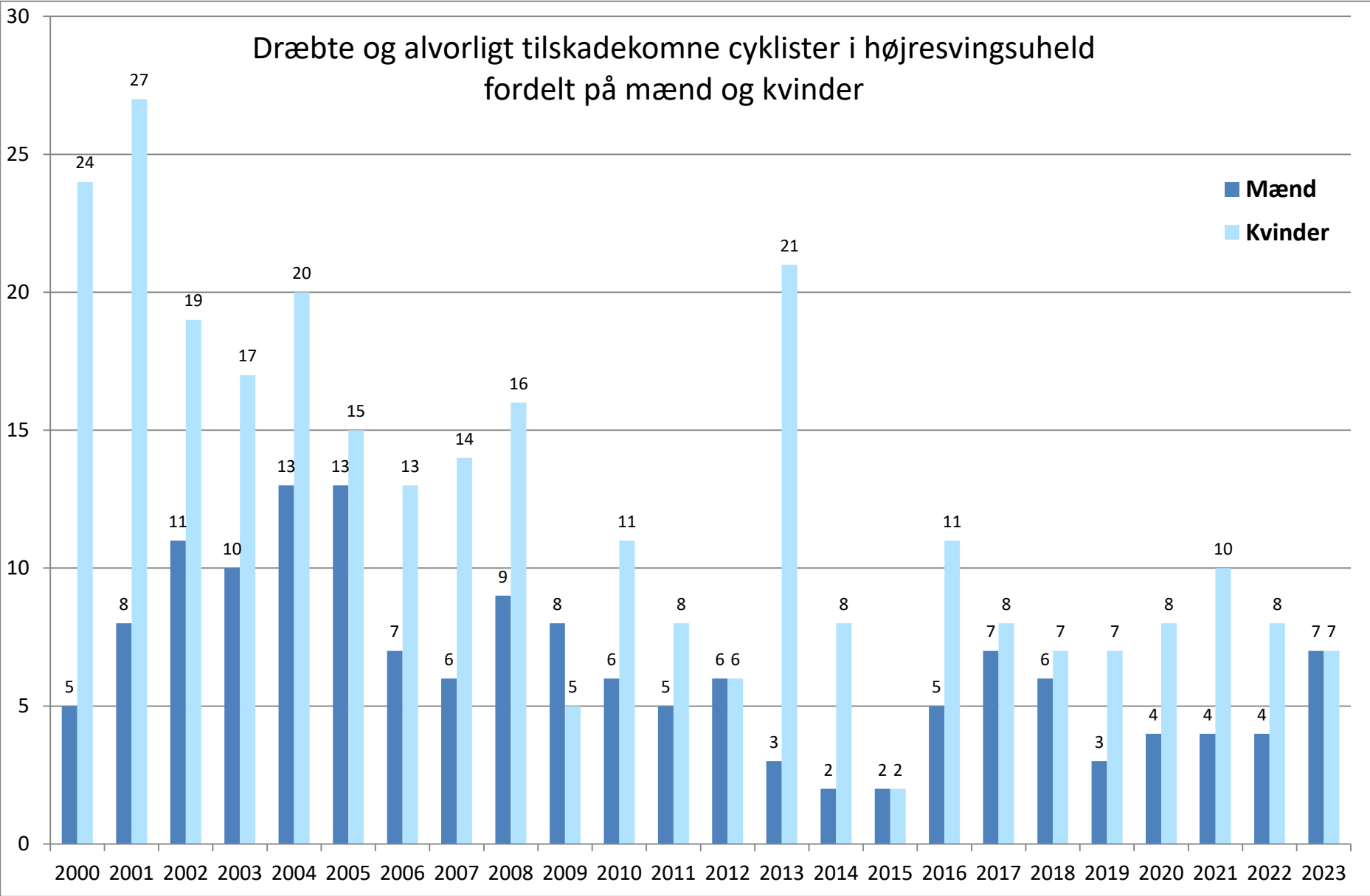


Højresvingsulykker



Kilde: Vejman, Vejdirektoratet

Højresvingsulykker



Højresvingsulykker

”Mytedræber: Højresving er ikke farligere for kvinder”

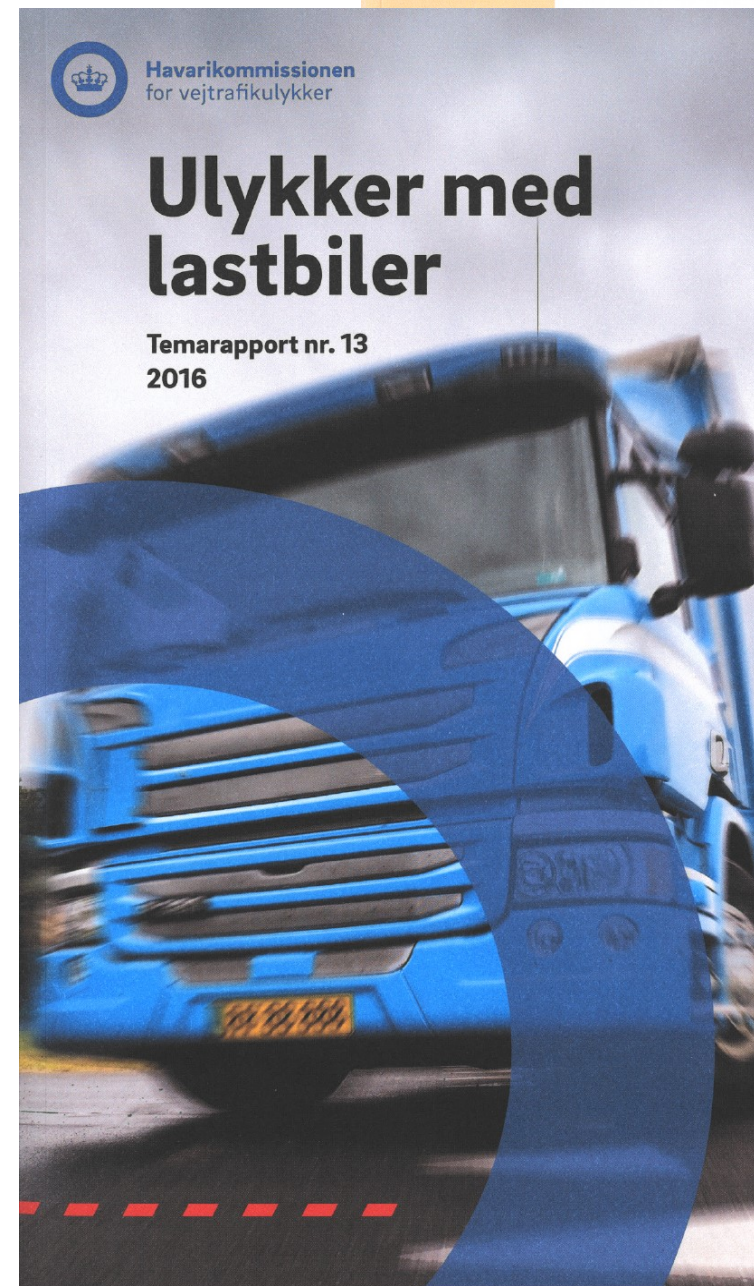
Færre cyklister bliver dræbt i højresvingsulykker i dag end for ti år siden, og det har ikke noget på sig, at kvindelige cyklister cykler på en måde, som er særlig farlig i højresving.

”Flere kvinder end mænd kommer til skade i højresvingsulykker”

... fordi kvinder er forvirrede og tænker på så mange ting, fx indkøb, og at de skal hente børn.

”Flere kvinder end mænd kommer til skade i højresvingsulykker”

Fordi flere kvinder cykler i byerne, er der også flere kvinder, der kommer til skade i typiske by-ulykker.



Højresvingende
kørende



Højresvingsulykker

Fakta baseret på alle dræbte og alv. tsk. i højresvingsulykker 2000-2019:

Stærkt signifikant flere kvinder end mænd bliver ramt, helt præcist 1,9 gange så mange kvinder

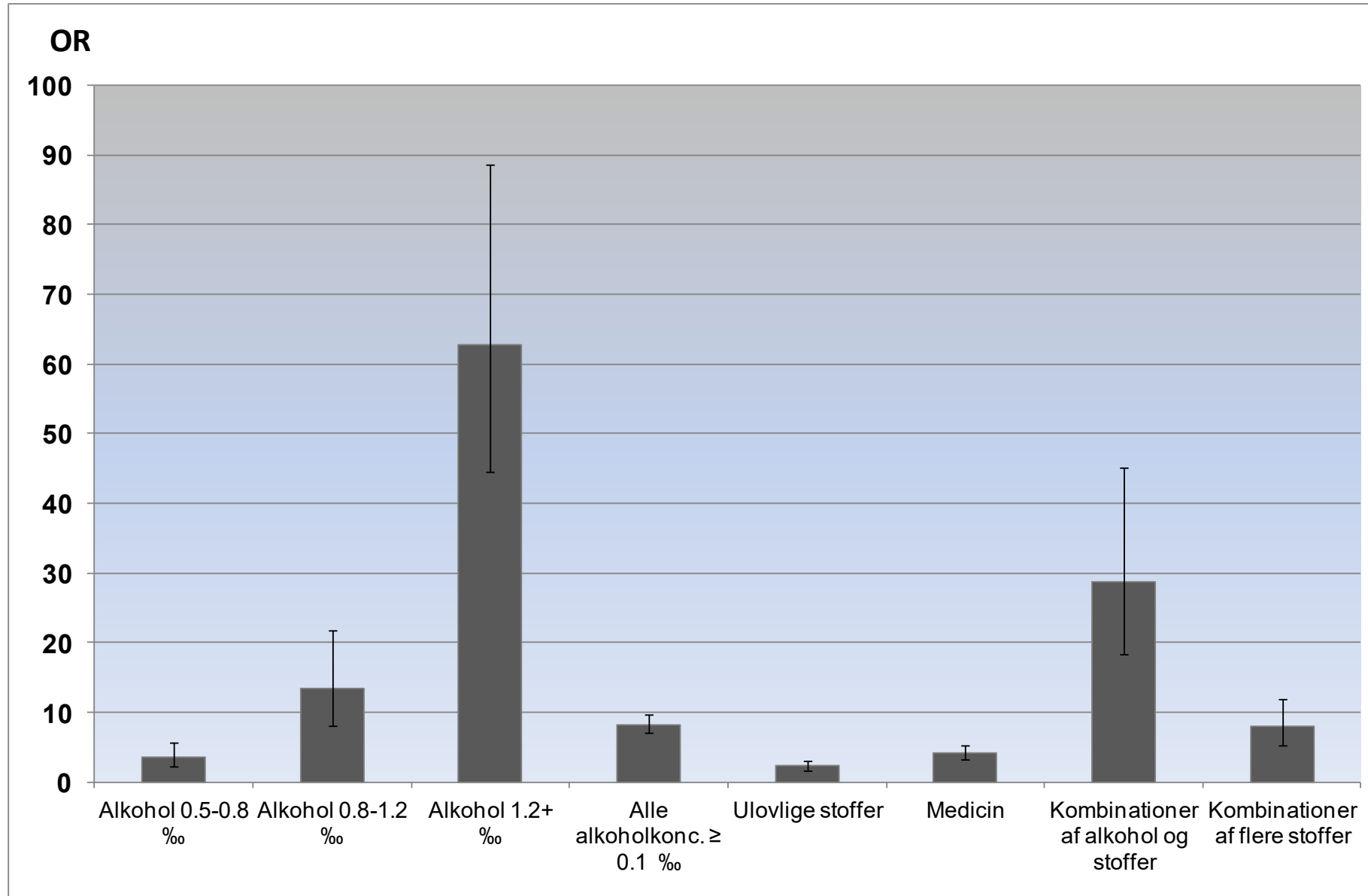
I alle andre cykelulykker bliver (næsten) signifikant flere mænd end kvinder ramt, helt præcist 1,1 gange så mange mænd

Kvinder har ikke et større transportarbejde i byerne end mænd
(*Transportvaneundersøgelsen, 2017*)

Kvinder er altså stærkt overrepræsenteret i højresvingsulykker i byerne



Spirituskørsel



Relativ risiko for alvorlig tilskadekomst ved brug af alkohol og/eller stoffer i trafikken. Kilde: Hels m.fl. (2013).

Materiale: cases: 2.490 tilskadekomne førere, controls: 15.832 førere på hjul. Seks deltagende lande.

Det er vigtigt at kende omfanget både af forekomst og tilskadekomne

Rigspolitiet foretog i 2018-2019 en forekomstundersøgelse i de enkelte politikredse, som skulle afdække, hvor mange der kører spirituskørsel i Danmark

I alt blev 116.378 førere af motorkøretøjer testet for alkohol i udåndingsluften 2018-2019

Trafikanterne blev udvalgt tilfældigt; alle tidspunkter, årstider, vejtyper er dækket

0,2 % af trafikanterne, i alt 235, kørte spirituskørsel – det er betydeligt færre end de forventede 0,5 %

Spirituskørsel er stadig et alvorligt problem; ca. 10 % af alle dræbte og alv. tsk. sker i spiritusuheld, hvor ulovlig spirituskørsel forekommer hos ca. 0,5 % af bilister (DTU, 2009), 0,2 % af bilister (Rigspolitiet, 2020)



Distraction – forekomstanalyse foråret 2017 og 2019

Sådan gjorde vi

Vi observerede 6 timer i alle politikredse:

40 minutter på motorvej

40 minutter på landevej

40 minutter på byvej

I hver af tidsperioderne:

Morgenframe: 0600-0900

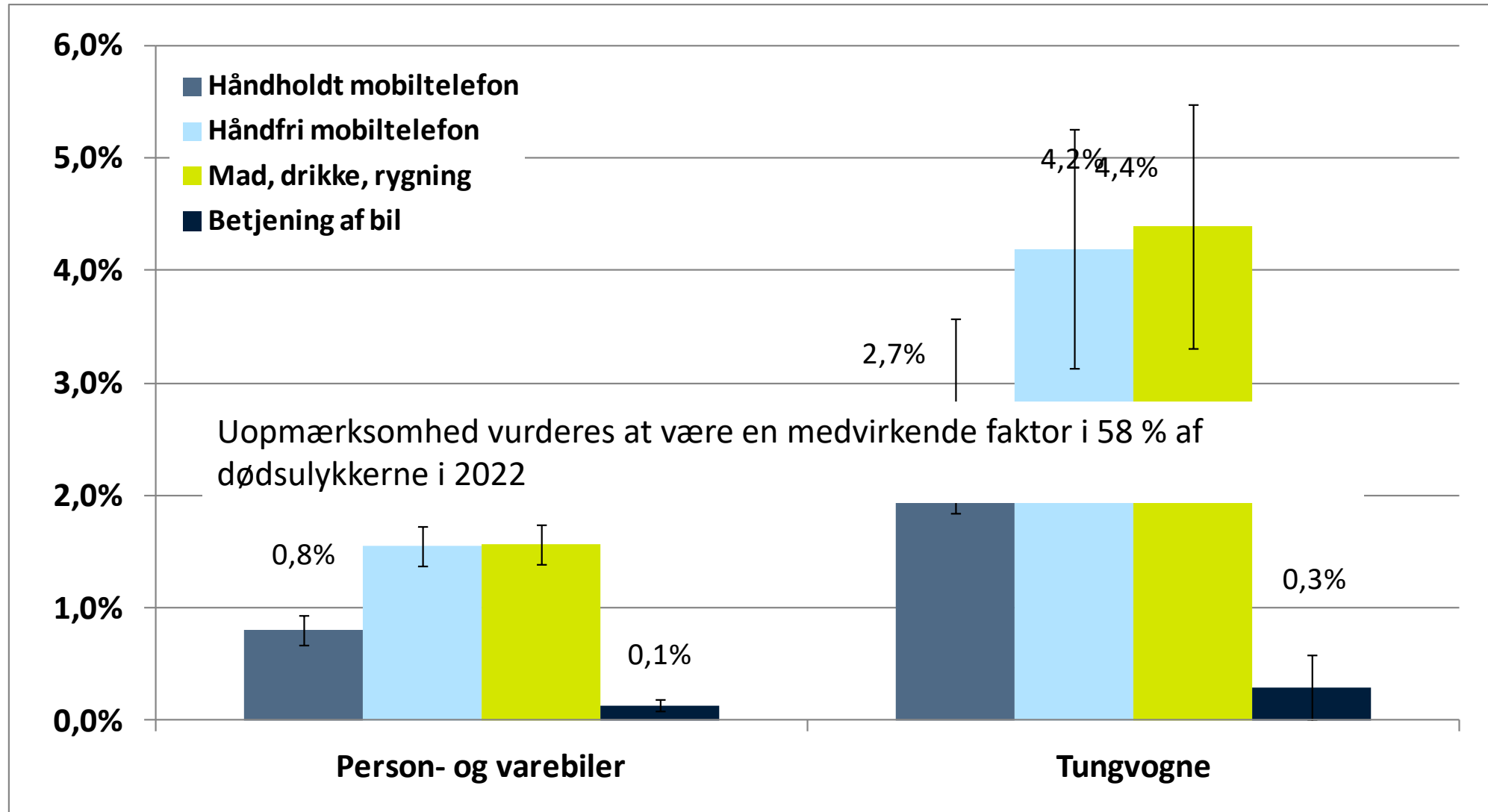
Middagsframe: 1000-1400

Eftermiddagsframe: 1500-1700



Kilde: Rigspolitiet (2019)

Distraction

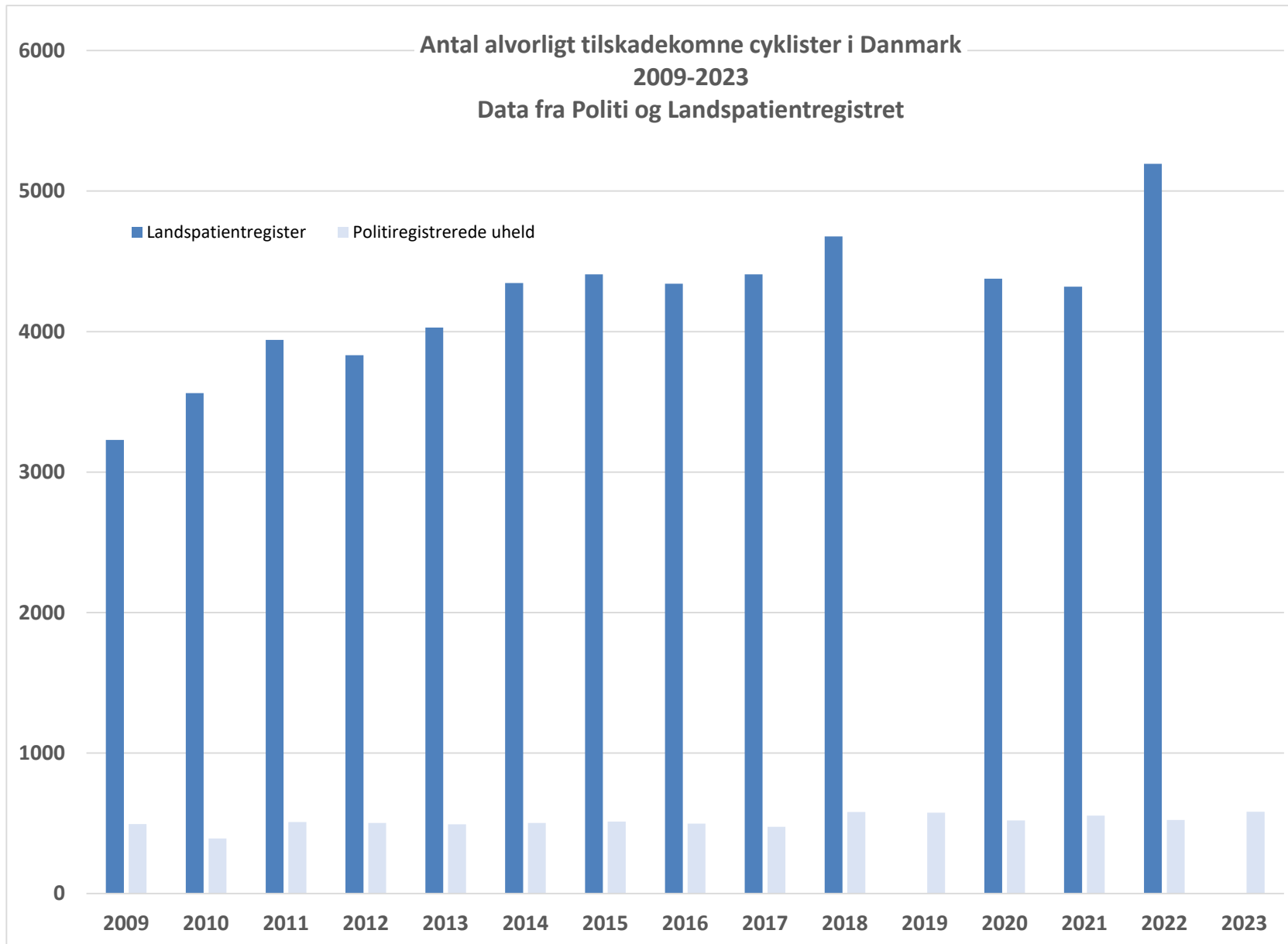


Kilde: Rigspolitiet (2019)



TÆNKETANKEN
TRAFIKSIKKERHED

Forskellige datakilder



Kilde: Statistikbanken, Danmarks Statistik

Fokus for Tænketaenken Trafiksikkerhed

- Data af høj kvalitet fra flere kilder
- Analyse og evidens
- Synlighed i medie billedet og politisk
- Mest trafiksikkerhed for pengene

Tove Hels, sekretaer@trafiksikkerhed.dk

Tænketaenken Trafiksikkerhed

www.trafiksikkerhed.dk