

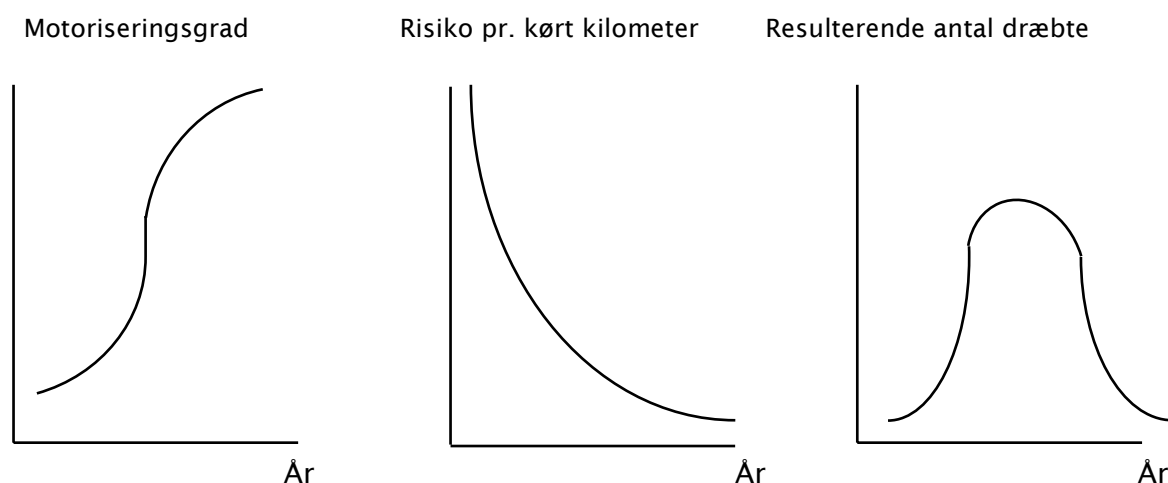
Mere trafik – færre ulykker

Af seniorforsker Tove Hels og seniorforsker Ivanka Orozova-Bekkevold, Danmarks TransportForskning

Trafikmængden i Danmark stiger, mens antallet af dræbte og skadede i trafikken falder. Med 369 dræbte i 2004 og 331 dræbte i 2005 skal vi tilbage til midten af fyrrerne for at finde tilsvarende lave tal. Antallet af uheld med personskade er også faldet støt siden begyndelsen af 1970'erne hvor det var på et historisk højdepunkt med flere end 20.000 til 2005 hvor der var godt 5.400.

I denne artikel ser vi på antallet af dræbte i trafikken i Danmark i årene 1968-2004. Vi fokuserer på tre områder: Den generelle udvikling i antallet af dræbte i trafikken, udviklingen i spritulykker og udviklingen i cyklistulykker. Vores tal er baseret på politirapporteringer. Derfor kan vi forvente at der er et vist mørketal, især er antallet af lettere tilskadekomne som regel undervurderet, og derfor koncentrerer vi os om antallet af dræbte i trafikken. For denne kategori er tallene pålidelige da registreringsgraden er tæt på 100 %. Sprituheld definerer vi som uheld hvor føreren har en promille på 0.5 eller derover.

Erfaringen viser at udviklingen i antallet af dræbte personer i trafikken som regel følger bestemte mønstre hen over årene sammenfaldende med et lands motoriseringsgrad, det vil for eksempel sige hvor mange kilometer der bliver kørt eller hvor mange biler der ejes pr. husstand. Når motoriseringsgraden stiger i et land, falder risikoen pr. kørt kilometer typisk, og den resulterende kurve for antal dræbte i trafikken kommer til at beskrive en parabel (Elvik og Vaa 2004), jf. fig. 1.

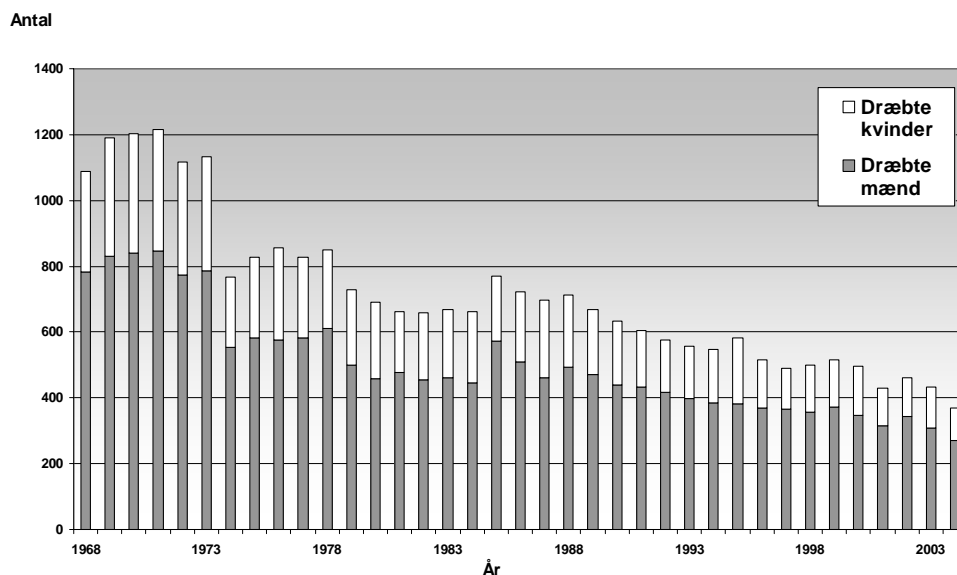


Figur 1. Principskitser af udviklingen i antallet af dræbte hen over årene i et typisk land (efter Elvik og Vaa 2004).

Således er det også gået i Danmark hvor vi nu befinder os på den højre del af kurven til højre på figur 1 hvor antallet af dræbte i trafikken er relativt lavt. Sammenfaldende med faldet i antallet af dræbte og tilskadekomne siden

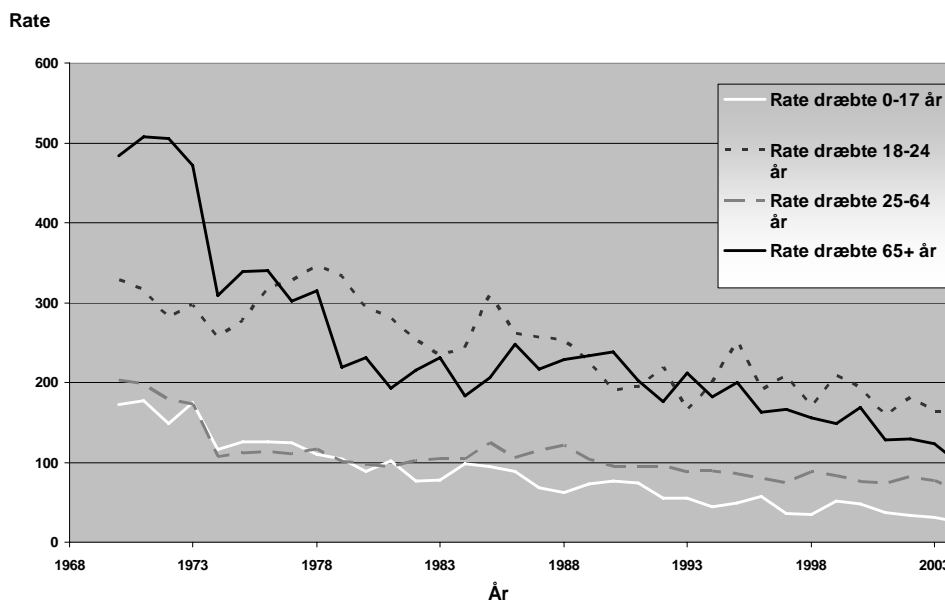
begyndelsen af 1970'erne har der været foretaget en række trafikpolitiske tiltag hvor indførelsen af generelle hastighedsgrænser i 1973, selepligt og promillegrænser i 1976 må siges at være milepæle, lige som indførelsen af klippekortet i 2005 kan vise sig at være det.

Flere mænd end kvinder bliver dræbt i trafikken, og det er et mønster der går igen hen over alle årene, jf. fig. 2. Mænd kører mere i bil end kvinder, og yngre mænd



Figur 2. Antal dræbte i trafikulykker 1968-2004 fordelt på køn.

har en højere risiko i personbil end kvinder (Bernhoft m.fl. 1998, Bernhoft 2001).

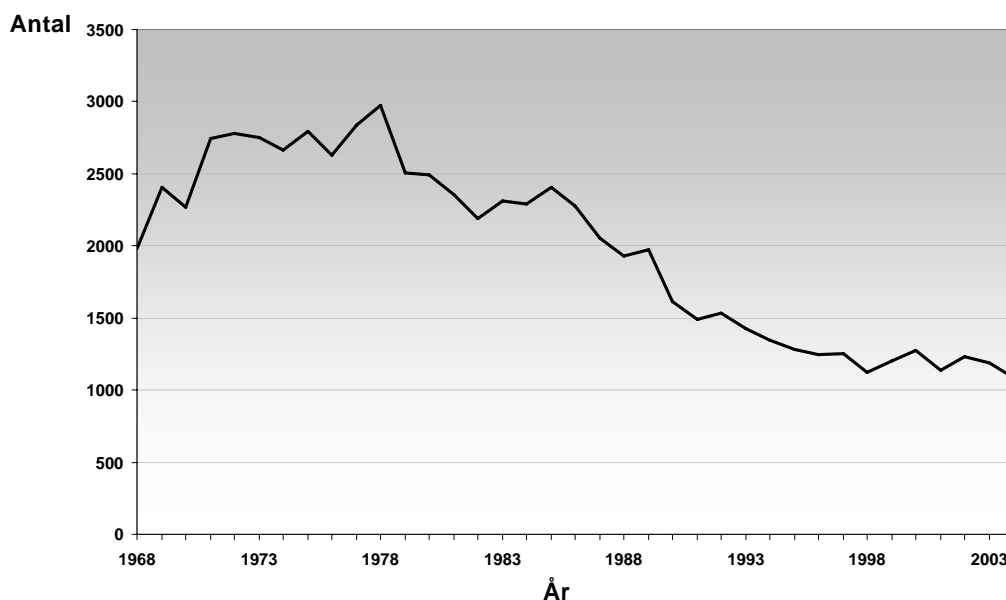


Figur 3. Antal dræbte i forskellige aldersgrupper i forhold til det totale antal personer i denne aldersgruppe.

Vi inddelte trafikanter i fire aldersgrupper: Børn (0-17 år), unge (18-24 år), voksne (25-64 år) og ældre (65+ år). For en umiddelbar betragtning kan det se ud som om at det er voksne mennesker (25-64 år) der er mest udsatte i trafikken; det er i denne aldersgruppe der bliver dræbt flest gennem alle årene. Når man imidlertid sætter antallet af dræbte i forhold til antallet af personer i den pågældende aldersgruppe, ser billedet anderledes ud: Så bliver det tydeligt at det er unge (18-24 år) og ældre (65+ år) som er mest udsatte i trafikken, jf. fig. 3. Blandt unge mennesker er der flere som er kendt for at være forholdsvis risikovillige (Begg 2001, Elander m. fl. 1993) hvilket naturligvis øger sandsynligheden for uheld. Ældre mennesker er skrøbelige på grund af deres alder hvilket indebærer en større risiko for at komme til skade når uheld sker i forhold til andre aldersgrupper.

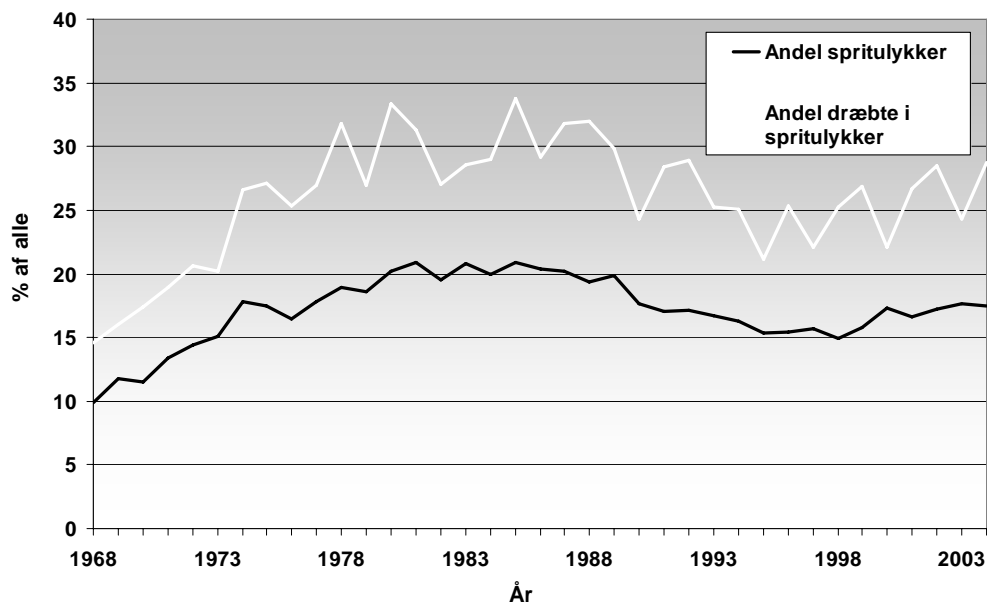
Uheld med alkohol involveret

Antallet af uheld med alkohol involveret er faldet en del hen over årene, jf. fig. 4. Indtil 1976 var der ikke en fast promillegrænse som førere blev dømt på; her blev man 'klinisk bedømt', det vil sige at politiet bedømte om man var beruset. I 1976 blev der indført en promillegrænse på 0.8; denne blev sat ned til 0.5 i 1998. En anden vigtig milepæl i arbejdet med sprituheld er indførelsen af alkometre i politiets færdselspatruljer i 1985. Efter dette år ses et markant fald i antallet af uheld med spiritus involveret, men om dette skyldes bedre målinger eller andre faktorer så som kampagner mod spritkørsel, kan ikke afgøres.



Figur 4. Antal uheld hvor føreren har været påvirket af spiritus.

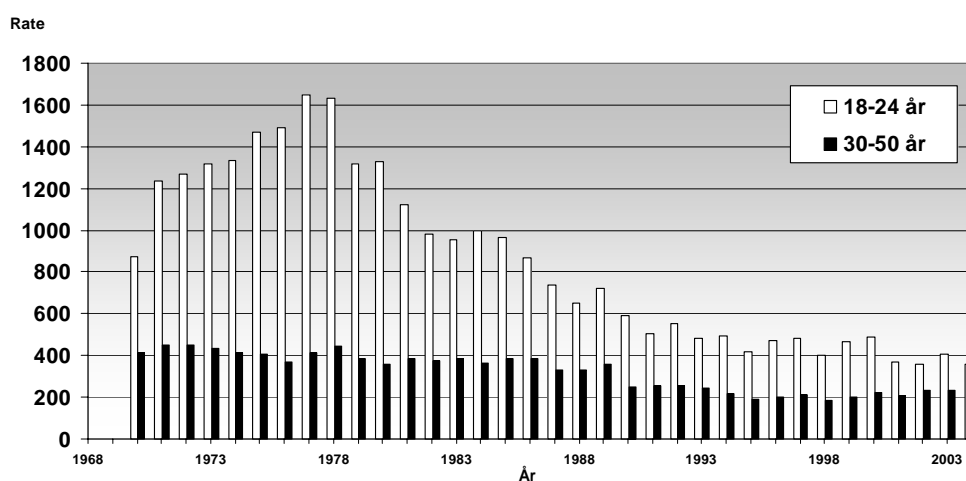
Hvor det faktiske antal spiritusuheld falder hen over årene, gælder det samme ikke for den andel af samtlige færdselsuheld som sprituheld udgør, jf. fig. 5.



Figur 5. Andel sprituheld af samtlige uheld og andel dræbte i sprituheld i forhold til andre uheld.

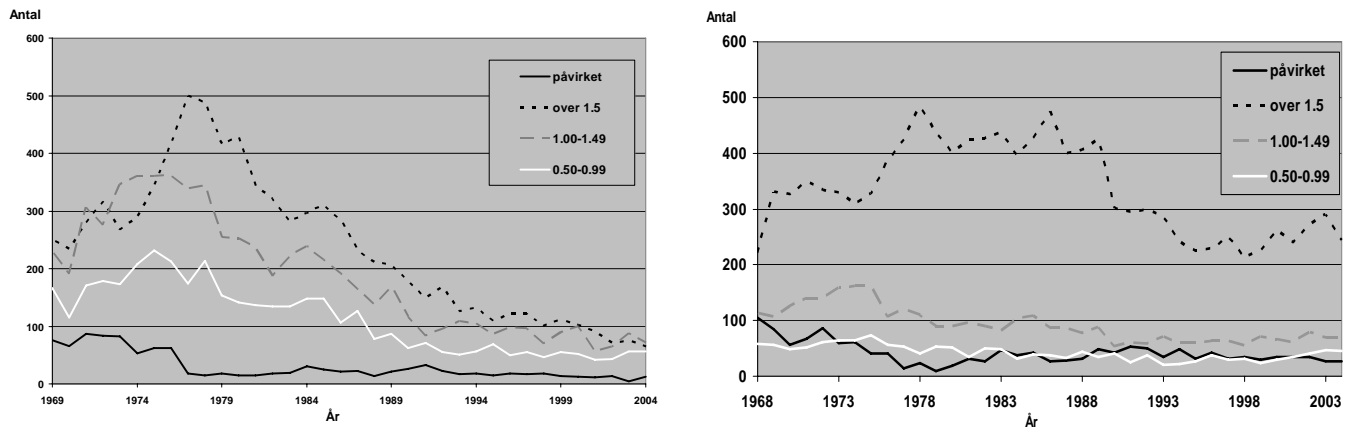
Det samlede antal sprituheld er altså faldet i samme takt som antallet af andre uheld er faldet. Dette kunne tyde på at der ligger en fundamental ændring i vores holdning til trafik til grund – en holdningsændring som reducerer antallet af alle uheld lige meget, både sprituheld og andre uheld.

Går vi nærmere og ser på promillen i spritkørsel hos førere i forskellige aldersgrupper, ses det tydeligt at gruppen af unge, her defineret som 18-24-årige, udvikler sig meget anderledes end gruppen af voksne, her defineret som 30-50-årige, jf. fig. 6. På figur 6 er afbildet de grovere tilfælde af spirituskørsel, nemlig de skadede førere hvor promillen har været over 1.0.



Figur 6. Antal skadede unge og voksne førere med promille over 1.0, per én million indbyggere.

Det ses tydeligt at der især før i tiden – i 1970'erne og begyndelsen af 1980'erne – var langt flere unge mennesker der kom til skade ved grov spritkørsel, mens forskellen i antallet af skadede mellem unge og voksne spritførere er blevet betydeligt mindre i de senere år fordi antallet af unge skadede spritførere er faldet meget.



Figur 7. Antal skadede unge (18-24 år, til venstre) og voksne (30-50 år, til højre) føreres promillefordeling 1968-2004.

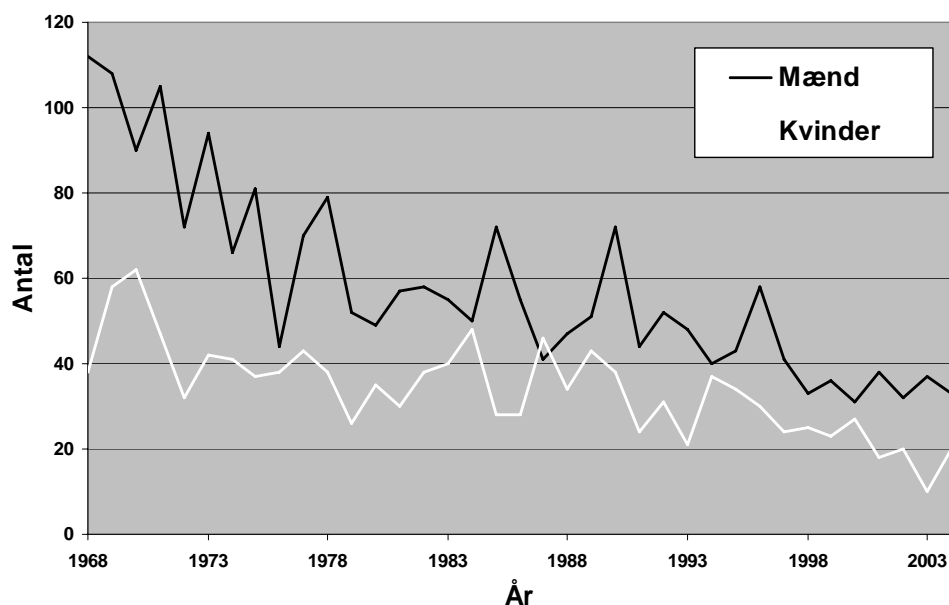
Fordelingen af promillestørrelser hos skadede spritførere hen over årene er markant forskellige hos unge og voksne førere, jf. fig. 7. Parallelt med faldet i antallet af unge skadede spritførere ses en drastisk nedgang i antallet af skadede førere med alle promiller hos de unge, hvor antallet af skadede førere med de højeste promiller står for den største nedgang. Helt anderledes ser det ud for gruppen af skadede voksne spritførere. Her er der ikke den store udvikling i antallet af skadede førere med de forskellige promiller, og de meget høje promiller er der i alle årene betydeligt flere af end de lavere. Dette kunne tyde i retning af at unge og voksne skadede spritførere udgør to helt forskellige grupper hvad angår spritkørsel.

Cyklistuheld

Der er meget store udsving i antallet af dræbte cyklister, og dette gælder både mænd og kvinder, jf. fig. 8. På trods af de store udsving ses en tydelig tendens til at antallet af dræbte cyklister er for nedadgående. Flere mænd end kvinder bliver dræbt på cykel; dette gælder for alle årene undtagen 1987, men da antallet af dræbte mandlige cyklister falder mere end antallet af kvindelige dræbte cyklister, nærmer de to kurver sig hinanden i de senere år.

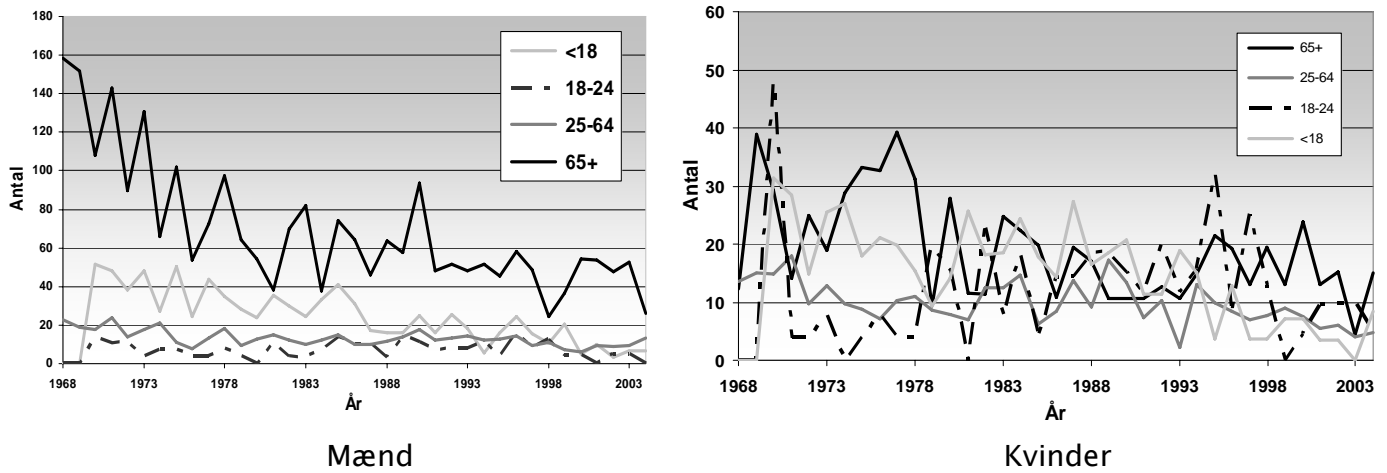
Forklaringen på at flere mandlige end kvindelige cyklister bliver dræbt kan skyldes at mænds transportarbejde på cykel er lidt større end kvinders (Bernhoft m.fl. 1998, Bernhoft 2001). Desuden kan man forestille sig at mænd generelt kører længere ture på landet, mens kvinder måske kører kortere ture i byerne. Dette kan betyde at

mænd overvejende cykler på landet hvor bilernes hastighed er forholdsvis høj, og når det derfor går galt, er risikoen for at blive dræbt større end i byerne.



Figur 8. Antal dræbte cyklister 1968-2004. Hvid kurve: kvinder, sort kurve: mænd.

Ser vi på alders- og kønsfordelingen af dræbte cyklister, figur 9, er det igen tydeligt at der bliver dræbt flere mænd end kvinder på cykel. For mændenes vedkommende dominerer børn og ældre i billedet af antal dræbte, men antallet af dræbte ældre cyklister er samtidig den gruppe hvor antallet er faldet mest hen over årene. Her i det nye årtusinde nærmer kurverne for de forskellige aldersgrupper sig hinanden, således er antallet af dræbte mandlige cyklister i børnekategorien også faldet betydeligt hen over årene. Når det gælder antallet af dræbte cyklister, ligger unge mænd meget lavt, mens de ligger højt i statistikken over dræbte bilførere. Dette skyldes formentlig at 18-24-årige er begynderbilister, mens de i samme alderskategori er erfarne og øvede cyklister.



Figur 9. Antal dræbte cyklister fordelt på alder og køn. Mænd til venstre, kvinder til højre.

Billedet af kvindelige dræbte cyklister udviser ikke samme konsekvente mønster og er i højere grad præget af tilfældige udsving fordi antallene af dræbte i de forskellige alderskategorier er lave. I alderskategorien 18-24 år bliver der dræbt flere kvindelige cyklister end mandlige; dette kan skyldes at en del mænd begynder at køre i bil, mens dette måske i mindre omfang gælder kvinderne. Når det gælder børn, bliver flere drengebørn end pigebørn dræbt på cykel i trafikken.

Konklusion

Det går den rigtige vej med antallet af dræbte og skadede i trafikken, og det er en udvikling vi har set siden først i 1970'erne. Denne udvikling skyldes en kombination af mange forskellige faktorer der arbejder i samme retning, af de vigtigste kan nævnes:

- Politisk fokus på området
- Handlingsplaner fra Færdselssikkerhedskommissionen med klare mål og indsatsområder
- Teknologisk udvikling (udviklingen går i retning af bedre veje og sikrere biler)
- Forskning
- Omfattende kampagnevirksomhed, både fra politiets side, fra Rådet for Større Færdselssikkerheds side og fra amter og kommuners side
- Øget fokus på området i pressen
- En køreuddannelse der bliver løbende revideret og moderniseret

Der bliver imidlertid stadig dræbt og kvæstet mennesker i trafikken i Danmark. Hvis tallene skal endnu længere ned end de er nu, bør man fortsætte ovenstående tiltag. Derudover kunne man med fordel skaffe sig mere viden om mørketallet, specielt for ulykker og ulykker med lettere tilskadekomne og cyklister. I de ulykker som ikke bliver registreret, kan ligge vigtig information gemt. Derudover kunne man søge

viden om specifikke grupper af trafikanter som fx 'den hårde kerne' af bilister som systematisk unddrager sig regelefterlevelse, bilister som ikke bruger sele, bilister der kører spritkørsel. Endvidere kunne det være fordelagtigt at søge mere systematisk viden om trafikulturen og hvordan den evt. har ændret sig de senere år.

Referencer

Begg, D. og Langley, J. 2001. Changes in risky behavior from age 21 to 26 years. *Journal of Safety Research* 32(4): 491 - 499.

Bernhoft, I. M. 2001. Risiko i trafikken 1997-1999. Danmarks TransportForskning, notat nr. 9. 44 pp.

Bernhoft, I. M., Klit, L., Pedersen, C. B. og Troland, N. 1998. Risiko i trafikken - for udvalgte transportmidler i 1996. Rådet for Trafiksikkerhedsforskning, arbejdsrapport 2. 90 pp.

Elander, J., West, R. og French, D. 1993. Behavioural correlates of individual differences in road-traffic crash risk: An examination of methods and findings. *Psychological Bulletin* 113: 279-294.

Elvik, R. og Vaa, T. 2004. *The handbook of road safety measures*. Elsevier. 1078 pp.